

PONTE DA AMIZADE E PONTE DA INTEGRAÇÃO: HISTÓRIA E ANÁLISE CONCEITUAL¹

Luciomar Nunes da Horta²

Resumo: a história e o movimento da Ponte Internacional da Amizade são investigados neste trabalho para verificar quais características apresentam a fronteira mais movimentada do Brasil, tomando como base os níveis de integração formal e funcional da tipologia proposta por Tito Oliveira: fronteira morta, viva, burocrática e perigosa. A partir dos dados analisados, o texto projeta, no plano conceitual, quais características terá a futura Ponte da Integração Brasil-Paraguai, em construção entre os municípios de Foz do Iguaçu (PR) e Presidente Franco (Alto Paraná). Os dados foram obtidos em levantamentos em órgãos oficiais, em pesquisas publicadas sobre o tema e na bibliografia. O texto apresenta também dados históricos sobre as pontes e uma discussão sobre o conceito de fronteira. Concluiu-se que na ponte existente predominam as características funcionais de uma fronteira viva e de um território perigoso (termos da tipologia) e que isso deve replicar-se na região da ponte em construção, quando esta estiver em funcionamento.

Palavras-chave: Fronteira; Brasil; Paraguai; Integração; Rio Paraná; Ponte da Amizade.

INTRODUÇÃO

O presente texto analisa dados sobre a movimentação de veículos, pessoas e mercadorias na Ponte Internacional da Amizade, hoje a principal ligação entre Brasil e Paraguai, e formula hipóteses sobre as características que deverão prevalecer na futura Ponte da Integração. Também avalia o impacto que a obra terá na dinâmica da relação entre os dois países, especificamente na região da Tríplice Fronteira. A nova ponte está em construção sobre o Rio Paraná, entre Foz do Iguaçu (PR) e Presidente Franco (Alto Paraná), município vizinho a Ciudad del Este e próximo à fronteira com a Argentina.

Para desenvolver o trabalho, adota-se como fundamento teórico-conceitual a obra do pesquisador Tito Carlos Machado de Oliveira³. Em *Território sem Limites* (2005), Oliveira discorre sobre os níveis de integração formal e funcional observados em regiões de fronteira e estabelece um quadro tipológico dessas relações. Foram reunidos dados históricos, pesquisas de campo e balanços divulgados por órgãos oficiais para fundamentar a discussão teórica a respeito do assunto⁴. O objetivo é responder, à luz dos conceitos empregados, as seguintes

¹ Trabalho de conclusão do curso de Especialização em Relações Internacionais Contemporâneas, da Universidade Federal da Integração Latino-Americana. Trabalho orientado pelo Professor Marcelino T. Lisboa.

² Graduado em Jornalismo pela Universidade Estadual de Londrina (UEL). Contato: luciohorta1@gmail.com

³ O autor é geógrafo e possui vasta quantidade de trabalhos publicados que envolvem estudos sobre fronteiras, muitos deles sobre a fronteira brasileira correspondente ao Mato Grosso do Sul. Atua como docente na Universidade Federal do Mato Grosso do Sul e foi coordenador do Centro de Análise e Difusão do Espaço Fronteiriço (CADEF), que agrega grupos de pesquisa voltados à temática fronteiriça.

⁴ Os documentos utilizados na análise do presente texto estão disponíveis no endereço abaixo: https://drive.google.com/drive/folders/1vW_G4wkoB8myz99jp4WPij3WAsCfKGdW?usp=sharing
No arquivo DOCUMENTOS RELAÇÃO há a descrição de cada documento de acordo com o respectivo código com o qual está nomeado.

questões: que tipo de fronteira, formal ou funcional, existe na Ponte da Amizade? E que tipo de fronteira passará a existir na futura Ponte da Integração?

Aqui vale esclarecer que, para fins deste trabalho, como objeto de pesquisa, cada ponte é tratada como unidade de análise distinta.⁵ Nota-se que a atual Ponte da Amizade é uma construção com mais de 50 anos, inaugurada em 1965, sobre o Rio Paraná, tendo sido elemento fundamental para transformação do espaço geográfico em uma das fronteiras mais movimentadas do planeta.

Em contrapartida, a futura Ponte da Integração, também sobre o Rio Paraná, foi concebida no início da década de 1990, mas a construção efetiva só começou em meados de 2019 – com previsão de término em 2022. Com a nova ligação física, pretende-se reordenar e desafogar o tráfego na Ponte da Amizade.

Para responder às indagações, é necessário entender como o tema “fronteiras” surgiu dentro das Ciências Sociais, evoluiu como conceito e chegou aos dias atuais. Da mesma forma, deve-se compreender historicamente a formação da fronteira atual entre Brasil e Paraguai e buscar elementos de referência para projetar os impactos da futura ponte na região analisada.

Isto posto, o presente texto está dividido em cinco partes. Inicialmente, resgata as origens do termo fronteira, apresenta as suas principais classificações e aclara as diferenças em relação a conceitos similares – como limite, zona e faixa de fronteira. Em seguida, relaciona abordagens teóricas dedicadas ao tema por autores pioneiros (século XIX) e contemporâneos.

Na terceira parte, concentra-se na tipologia proposta por Oliveira, que considera como pressupostos básicos de análise e de classificação os níveis de integração formal e funcional. São detalhados os quatro tipos de fronteira (“fronteira morta”, “território perigoso”, “fronteira viva” e “fronteira burocrática”) e como cada um interage com diferentes perspectivas.

Na quarta parte, o texto faz um resgate histórico sobre como surgiu a atual fronteira entre Brasil e Paraguai, com ênfase na região Oeste do Paraná, área que é objeto desta pesquisa. Compreende desde a assinatura do Tratado de Madrid (de 1750), que substituiu o Tratado de Tordesilhas (1494), dando nova configuração geopolítica ao continente, até os dias atuais.

Adicionalmente, destaca a importância do Rio Paraná no desenho cartográfico regional e mostra como a disputa por uma pequena faixa territorial (Salto de Sete Quedas) se arrastou

⁵ Poderíamos mencionar, ainda, a Ponte Internacional Tancredo Neves, também conhecida como Ponte da Fraternidade, que liga Foz do Iguaçu a Puerto Iguazú, Província de Misiones, na Argentina. Mas essa fronteira, aberta em 1985, sobre o Rio Iguaçu, e próxima fisicamente da futura Ponte da Integração, não é objeto de estudo deste trabalho.

por mais de 200 anos, sendo superada somente quando Brasil e Paraguai decidiram, em consórcio, construir a maior usina hidrelétrica do mundo, inundando a área em litígio.

Também são recuperadas as negociações que levaram à construção da Ponte Internacional da Amizade, a transformação do espaço em corredor de atividades ilícitas, a reação das autoridades estatais, assim como apresentados dados recentes (2019) sobre movimentações de pessoas, veículos, cargas, comércio exterior, apreensões etc.

Tal qual a Ponte da Amizade, o texto recobre aspectos históricos relacionados à Ponte da Integração Brasil-Paraguai, desde as primeiras discussões, ainda na década de 1990, os desafios burocráticos, políticos e financeiros, até o início da construção.

A última parte do trabalho retoma o modelo teórico proposto por Oliveira, relaciona cada tipo de fronteira aos dados coletados da Ponte da Amizade, e faz conjecturas sobre quais características poderão ou não ser projetadas na nova ponte. Na conclusão, tentamos responder às indagações do texto, classificando conceitualmente ambas as pontes e indicando as transformações que a nova estrutura poderá empreender na região.⁶

CONCEITO DE FRONTEIRA

A palavra “fronteira” deriva do latim “front” e surge na maioria das línguas europeias entre os séculos XIII e XV. Inicialmente, o conceito não se referia a uma linha (extensão), mas a uma área e/ou região (largura); e tinha como objetivo não o contato, mas a separação (STEIMAN e MACHADO, 2002). “É o que se poderia chamar de fase da fronteira zonal”, indica Raffestin (1993, p. 166). O emprego da palavra era militar: ir à fronteira para formar uma frente (FOUCHER, 2005). Neste momento, na Europa Medieval, o que se observava era um “sistema fragmentado de pequenas e variadas autoridades dispersas por todo o território, destacando a influência dos senhores feudais e da igreja” (PECEQUILO, 2012, p. 42-43).

O modelo medieval de delimitação de fronteiras foi aos poucos se modificando com a queda do feudalismo, a emergência do absolutismo e a construção do Estado Moderno. O Tratado de Vestfália (1648), que pôs fim à Guerra dos 30 Anos, é considerado o marco inaugural deste período e institui no Velho Continente os princípios básicos da “soberania política dentro de um determinado território e o reconhecimento dos demais Estados para fazer

⁶ O presente estudo usa como base dados de 2019, portanto, não considera os impactos da pandemia de covid-19 que levou ao fechamento das fronteiras e, conseqüentemente, da Ponte da Amizade. O fechamento foi determinado pelo governo paraguaio a partir do dia 18 de março de 2020 e a ponte foi reaberta parcialmente somente no dia 15 de outubro, quase sete meses depois.

valer essa soberania” (PECEQUILO, 2012, p. 42). Entende-se por território, de acordo com a autora, o espaço geográfico de cada Estado, delimitado por fronteiras.

Recorremos a Vargas para entender o conceito contemporâneo do termo fronteira, sendo este “o processo mediante o qual se operam, consecutivamente, o reconhecimento mútuo, a delimitação e a demarcação de uma dada fronteira, atribuindo-lhe uma conotação política, uma fundamentação jurídica e uma expressão fática” (VARGAS, 2017, p. 74). Contribuiu neste processo o surgimento e vulgarização de uma ferramenta de representação: o mapa. “No fundo, trata-se da passagem de uma representação ‘vaga’ para uma representação ‘clara’, inscrita no território”, observa Raffestin (1993, p. 167).

A linha fronteira só é de fato estabelecida quando a demarcação se processa. "De fato estabelecida" significa não estar mais sujeita à contestação por parte de um dos Estados que tivessem essa fronteira em comum. Pela demarcação, elimina-se não um conflito geral, mas um conflito do qual a fronteira pudesse ser o pretexto. A linearização da fronteira é uma tendência do Estado moderno, que não foi desmentida desde o século XV, para culminar, no século XX, nas linhas "rígidas", por vezes impermeáveis porque contornadas por "muros" (Muro de Berlim, por exemplo) (RAFFESTIN, 1993, p. 167).

As fronteiras podem ser classificadas como terrestres (quando localizadas dentro de continentes ou ilhas) ou marítimas. As terrestres, subdividem-se em secas (um exemplo são as cidades de Ponta Porã, no Brasil, e Pedro Juan Caballero, no Paraguai), fluviais (Foz do Iguaçu e Ciudad del Este) ou lacustres (quando um lago determina a separação entre dois países). Dependendo de sua origem, as fronteiras são naturais (acidentes geográficos, como rios e montanhas) ou artificiais (formalizadas por tratados) (VARGAS, 2017, p. 68-69). Contudo, há que citar a longa discussão sobre fronteiras naturais e artificiais que ocorreu no campo da Geografia ao longo do século XX, na qual argumentava-se que não existem fronteiras naturais, pois todas são fruto de decisões políticas. De fato, o que define a fronteira no Estado Moderno são as decisões políticas. Nesse sentido, entende-se que a fronteira natural se refere aos casos em que a linha limite entre dois Estados utiliza um elemento natural como referência.

De acordo com Vargas (2017, p. 69), “pode-se dizer, grosso modo, que na América Latina as fronteiras artificiais terrestres são em geral empregadas como apoio ao traçado das fronteiras naturais”. Encontramos ainda fronteiras contínuas (traçado único, ininterrupto) e descontínuas, quando a linha divisória é interrompida em determinado ponto do mapa para ser retomada em outro ponto (um exemplo é a fronteira entre Suíça e Áustria, intercalada com a de Liechtenstein).

Também interessa entender os conceitos de faixa e zona de fronteira. Tomaremos a definição proposta por Machado *et al.* (2005), de acordo com os quais a faixa de fronteira está associada ao limite territorial do poder do Estado. No Brasil, foi definida por lei⁷: a faixa de fronteira com os países vizinhos é de 150 quilômetros de largura, paralela à linha divisória terrestre do território nacional.

Zona de fronteira é um conceito mais amplo, onde as faixas de fronteira de cidades-gêmeas⁸ se encontram e se interagem das mais diversas formas: sociais, econômicas, culturais, políticas. Trata-se de um “espaço-teste de políticas públicas de integração e cooperação, espaço-exemplo das diferenças de expectativas e transações do local e do internacional, e espaço-limite do desejo de homogeneizar a geografia dos Estados nacionais (MACHADO, HAESBAERT, *et al.*, 2005, p. 95)”.

Machado (1988) chama a atenção para a diferença entre fronteira e limite – conceitos muitas vezes considerados sinônimos. Segundo ela, a fronteira está orientada “para fora” (forças centrífugas), enquanto os limites estão orientados “para dentro” (forças centrípetas).

(...) enquanto a fronteira pode ser um fator de integração, na medida que for uma zona de interpenetração mútua e de constante manipulação de estruturas sociais, políticas e culturais distintas, o limite é um fator de separação, pois separa unidades políticas soberanas e permanece como um obstáculo fixo, não importando a presença de certos fatores comuns, físico-geográficos ou culturais (MACHADO, 1988, p. 2).

Vargas (2017, p. 35) acrescenta que, ao contrário de separar, as fronteiras têm a capacidade única de aproximar e unir povos vizinhos. “Como consequência desse amálgama”, ele afirma, “a fronteira acaba por se caracterizar como um espaço de socialização atípico, único, simultaneamente um prolongamento e um contraponto aos distintos espaços nacionais que lhe dão forma”.

Cataia (2008, p. 12) considera o alemão Friedrich Ratzel (1844-1904) e o francês Jaques Ancel (1879-1943) dois autores clássicos da Geografia Política que se dedicaram ao estudo das fronteiras. Ratzel é o formulador do conceito de “espaço vital” (Lebensraum) e elaborou uma classificação definindo fronteiras “políticas”, “naturais” e “artificiais” – cada uma com uma série de subtipos e atributos. Vargas (2017, p. 72) também cita Ratzel pela definição de

⁷ Lei nº 6.634, de 2 de maio de 1979, regulamentada pelo Decreto-Lei 85.064 de 26 de agosto de 1980 e ratificada pela Constituição Federal em seu artigo 20, parágrafo 2º (MACHADO, HAESBAERT, *et al.*, 2005).

⁸ O conceito de cidades-gêmeas no Brasil foi definido em 2014, vinculando a terminologia aos municípios situados na linha de fronteira (seca ou pluvial). A definição só vale para cidades que tenham, individualmente, mais de dois mil habitantes. (BARROS e TERESI, 2019, p. 56)

“fronteiras vivas” (disputadas ou não consolidadas) e “fronteiras mortas” (que atravessam regiões não povoadas ou tradicionais).

A tipologia proposta pelo autor francês Jaques Ancel, na década de 1930, relaciona as fronteiras “plásticas” (que se modelam), “modernas” (nascimento das fronteiras lineares), “físicas” (que precisam ser vencidas) e “humanas” (produzidas pela sociedade) – cada uma também composta por subtipos e atributos (CATAIA, 2008, p. 14). Vargas inclui na discussão um autor contemporâneo, o francês Michel Foucher (FOUCHER, 2005), para descrever um outro tipo: as “fronteiras indecisas”, quando “o traçado internacional não coincide ainda com uma ocupação humana efetiva e sequer com um controle real pelo aparato do Estado” (VARGAS, 2017, p. 72).

Durante o século XX e início do século XXI, o debate foi ampliado, atualizado e reinterpretado, com a emergência de uma Europa “sem fronteiras”⁹. A multiplicidade de conceitos também fez gerar críticas, algumas pungentes. Steiman e Machado (2002, p. 1) defendem que as classificações têm o objetivo de fixar “a superioridade de um determinado conceito de fronteira sobre outros, uma superioridade claramente relacionada à função que o autor atribui à fronteira”.

Professor da Universidade de Genebra, o francês Claude Raffestin considera de uma “pobreza absoluta” a representação de fronteira pela cultura ocidental contemporânea, especialmente após o incremento das políticas de integração da União Europeia, no início dos anos 2000. Segundo ele, a partir da queda do Muro de Berlim (1989) e a dissolução da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), em 26 de dezembro de 1991, o mito das fronteiras nacionais poderia estar sendo substituído pelo mito da eliminação das fronteiras, culminando na negação da própria história.

A fronteira vai muito mais além do fato geográfico que ela realmente é, pois ela não é só isso. Para compreendê-la, é preciso retornar à expressão “regere fines” que significa traçar em linha reta as fronteiras, os limites. É o mesmo procedimento utilizado pelo padre na construção de um templo ou de uma cidade, quando ele determina esse espaço consagrado sobre o terreno (RAFFESTIN, 2005, p. 10).

Ao debruçar-se sobre o tema, analisando a relação entre Brasil e Paraguai, Oliveira (2005) adverte que a fronteira não é igual em todos os lugares – ao contrário, é necessário compreender as especificidades de cada região, os fluxos e as conexões com o território e as

⁹ A União Europeia (UE) entrou em vigor em 1993 a partir da assinatura, um ano antes, do Tratado de Maastricht. Em 1999, foi estabelecida a união monetária, com a criação da Zona do Euro (inicialmente com 11 países; dez anos depois, eram 16 estados-membros) (PECEQUILO, 2012).

relações de interdependência. Trata-se de um “ambiente plural”, argumenta o autor, que se transforma em “territórios singulares”, cada qual à sua maneira. “São singulares em relação ao território-nação e singulares entre si – cada fronteira é uma fronteira (OLIVEIRA, 2005, p. 380).” A partir desta perspectiva, avalia, será possível traçar as características em comum encontradas nas regiões fronteiriças, as diferenças, e como elas podem se relacionar.

TIPOLOGIA DAS FRONTEIRAS

Oliveira (2005) apresenta uma tipologia para análise de regiões de fronteira, que será detalhada a seguir. Para a definição da nova tipologia, o autor usa como pressupostos os dois níveis de integração econômica pré-estabelecidos pelo pesquisador mexicano Wong-González (2002), que investigou a fronteira dos estados do Arizona (Estados Unidos) e de Sonora (México). Wong-González identifica uma forma de integração “funcional”, mais antiga e espontânea, e outra “formal”. Embora possam ser complementares, essas formas de integração têm características distintas.

A integração funcional está associada ao nível de permeabilidade encontrada na fronteira. Quanto maior o movimento de pessoas e mercadorias, nos dois sentidos da linha divisória, mais funcional ela é. Podemos citar aqui ambulantes, pequenos comerciantes, carregadores, motoristas, mototaxistas, comerciários, enfim, todos os que cruzam a fronteira de lado a lado para sobreviver e/ou fazer negócios. De acordo com o autor, embora não seja exclusivo, a maioria das manifestações funcionais está assentada sobre o “circuito inferior” da economia, ou seja, as camadas mais populares.

O alto nível de funcionalidade pode favorecer não apenas a integração social e econômica, como a informalidade (trabalho não registrado) e as atividades ilícitas – por exemplo, o contrabando e o tráfico de armas, munições, drogas e medicamentos. “Assim colocado”, afirma o autor, “toda relação funcional excessiva que se distancie de ações formais, pode violar ou ameaçar a salubridade das conquistas e os vínculos de integração existentes na fronteira” (OLIVEIRA, 2005, p. 384).

Já a integração formal é organizada a partir do “circuito superior”, visível no controle aduaneiro, no aparato policial e nas barreiras sanitárias, passando por acordos bilaterais, ações de entidades supranacionais, relações de comércio exterior e indústrias de exportação. O elevado nível de formalidade funciona como um freio para a funcionalidade excessiva, “inibindo que toda complementaridade fique repousada em redes transfronteiriças, às margens

das definições estatais e evitando a ocorrência da difusão de fenômenos indesejáveis (RAFFESTIN, 1993, citado por OLIVEIRA, 2005, p. 384)”.

Porém, quando esse controle é forte demais, surgem efeitos colaterais igualmente indesejáveis – como a redução dos níveis de complementaridades e dos intercâmbios comerciais e culturais, “que sustentam o dinamismo do território, em especial, nas conurbações e semiconurbações”.

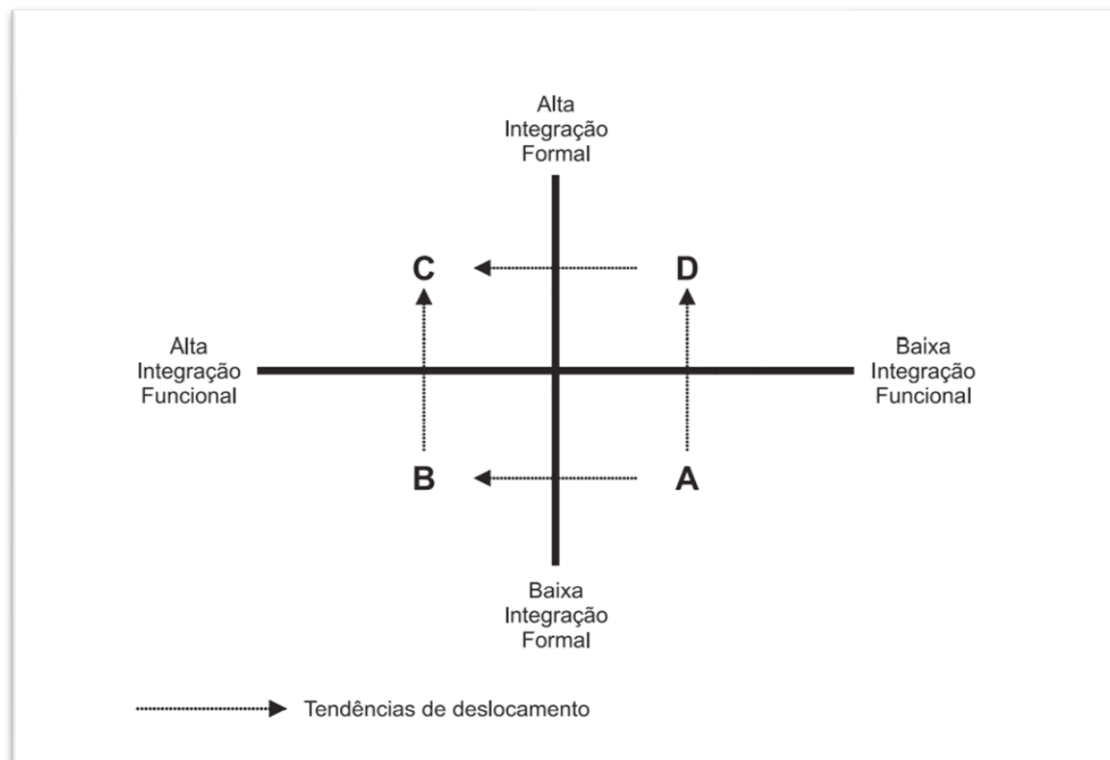
Em outros termos, podemos dizer que, enquanto perspectivas: a população e a economia fronteiriça clamam pela ampliação da integração funcional; enquanto, o Estado tentará, por todos os meios, instituir regras que limitem a funcionalidade e amplie a integração formal (OLIVEIRA, 2005, p. 385).

Podemos complementar neste ponto, como exemplo de integração funcional, o estudo do professor Gabriel Alvarez sobre trabalhadores migrantes nas fronteiras do Brasil com o Mercosul. Alvares identifica três tipos de migrações relacionadas ao trabalho, sendo uma delas a “migração pendular”¹⁰. Dá-se quando o cidadão vive em região de fronteira, mora em um país e trabalha e/ou estuda no outro, fazendo esse movimento casa-trabalho-casa diariamente. Segundo o autor, a migração pendular internacional reúne, em sua maior parte, pessoas que trabalham na informalidade, sem carteira de trabalho e sem cobertura previdenciária (ALVAREZ, 2008).

É a partir do cruzamento entre alta ou baixa intensidade nas relações formais com alta ou baixa intensidade nas relações funcionais que Tito Oliveira (2005) desenhou um quadro teórico com quatro tipos de relações fronteiriças: **fronteira morta** (tipo A); **território perigoso** (tipo B); **fronteiras vivas** (tipo C); e **fronteira burocrática** (tipo 4). A figura a seguir demonstra como cada tipo se relaciona.

¹⁰ Os outros dois tipos são: “migrantes dos países vizinhos” e “migrantes brasileiros de retorno”.

Figura 1: Integração Funcional x Integração Formal



Extraído de Territórios Sem Limites (2005)

A **fronteira morta** (tipo A) ocorre quando há uma combinação de baixa integração formal com baixa integração funcional. Em geral, trata-se de uma situação evidente quando os países estão de costas um para o outro, sem comunicação entre os cidadãos, trocas comerciais, culturais e nem mesmo infraestruturas que conectem fisicamente os territórios – como, por exemplo, pontes ou rodovias.

De acordo com o autor, a ausência de integração funcional “nulifica o nascimento de atividades comerciais, industriais e serviços de médio porte ‘exportador’ ou re-exportador”. “As cidades que se encontram neste território”, indica Oliveira, “possuem uma relação mórbida e passiva com a fronteira, a sua condição (de fronteira) é um ‘incômodo’ político-administrativo” (OLIVEIRA, 2005, p. 386-387).

Embora homônima, a definição de fronteira morta de Oliveira difere da tipologia proposta por Ratzel mais de um século antes. O autor alemão limita essa classificação a faixas de fronteira não povoadas ou tradicionais – como é o caso de grande parte da fronteira entre França e Espanha, na Cordilheira do Pirineus, ou algumas fronteiras da região amazônica.

O **território perigoso** (tipo B) combina alta integração funcional com baixa integração formal. Neste caso, podemos observar um movimento intenso de pessoas (migração pendular, na definição de Alvarez), excessiva informalidade (com exploração do trabalho) e presença

mínima do Estado. As trocas comerciais, preferencialmente, são feitas em papel moeda – dada a desconfiança que permeia o território.

De acordo com o autor, é o tipo de território onde as atividades ilícitas têm espaço para crescer e exercer o seu domínio. Também são “mais visíveis as formas paramilitares de segurança e têm o silêncio como *código de conduta*”. Atividades comerciais representativas no cenário regional não têm estímulo para se instalar – ocorre o contrário: exerce força de repulsão das atividades formais legais (OLIVEIRA, 2005, p. 387-388).

Neste sentido, Cataia defende que é necessário distinguir o que é “juridicamente atribuído” daquilo que é “efetivamente usado”. O Estado pode ter jurisdição sobre determinado território, mas nem sempre tem capacidade de exercer esse controle. “Os casos das populações que habitam lugares ‘abandonados’ pelo Estado é uma expressão dessa dicotomia: legalmente apropriado, socialmente abandonado (CATAIA, 2008, p. 22).”

As **fronteiras vivas** (tipo C) associam a alta integração formal com a alta integração funcional. Trata-se de um território com relações de convivência naturalizadas e trocas comerciais intensas, na maior parte das vezes construídas com base na confiança entre indivíduos e instituições. Nesse tipo de fronteira, vale mencionar, há uma tensão constante entre as forças da economia (necessidades do mercado) e da política (presença do Estado). Mas essa característica não é necessariamente ruim.

Para o autor, a tensão economia-política é uma situação benéfica, pois os abusos da funcionalidade são corrigidos pela formalidade – e vice-versa. Ou seja, uma força impõe o limite da outra. Ademais, a integração funcional favorece a superação da ideia de fronteira linear, ou seja, barreira, limite, descontinuidade. “As transgressões, manutenções, interposições, distorções, as trocas e os trocos afirmam um movimento e um comportamento transversal nas convivências e nas interações”, afirma (OLIVEIRA, 2005, p. 388).

Tal definição encontra paralelo com as reflexões do professor Alan K. Henrikson, quando este defende uma relação de fronteira mais próxima do princípio da “boa vizinhança”, em que os países conversam com frequência e se ajudam mutuamente. Desta forma, na visão do autor, o mundo estaria mais próximo da paz, e não da guerra. “É mais provável que uma relação cara a cara tenha mais resultado diplomático do que uma relação de um de costas para o outro; ou mesmo um de frente e o outro, de costas”, avalia (HENRIKSON, 2011, p. 85).

O equilíbrio da alta integração formal com alta integração funcional, presente na tipologia de Oliveira, pressupõe ainda que ambos os países alcançaram um grau de organização interna elevado – coincidindo com outro requisito desejável sustentado por Henrikson. “O que está em questão não é apenas se a área de fronteira é transparente e permeável”, escreve, “mas

se o restante de cada uma das sociedades nacionais envolvidas pode processar e absorver de maneira eficiente o que é transmitido na fronteira (HENRIKSON, 2011, p. 85-86)”.

Aqui vale mencionar novamente o pioneiro Ratzel, cuja definição de fronteira viva é diametralmente oposta à de Oliveira. O autor alemão entende por vivas as fronteiras não consolidadas ou em disputa por países vizinhos, como as regiões de Alsácia-Lorena, fonte de conflito entre França e Alemanha durante séculos, e do Atacama, que opôs Bolívia e Chile na América do Sul.

Por fim, a **fronteira burocrática** (tipo D) apresenta alta integração formal com baixa integração funcional. Neste tipo, prevalecem os interesses empresariais ou de Estado em detrimento das relações de convivência entre os cidadãos. O que está em jogo é o fortalecimento da capacidade competitiva, com investimento em portos aduaneiros e zonas especiais de exportação. A presença militar para o combate a ilícitos (narcotráfico e contrabando) é notável, assim como os controles de zoonoses (vacinação de rebanhos, por exemplo) e outros.

Para o autor, tais fronteiras desprezam os “nexos de integração cotidiana com o território”, levando a uma situação na qual as pessoas que transitam nesta formalidade “pouco constroem laços de fraternidade com os atos culturais locais” (OLIVEIRA, 2005, p. 389).

Citando Maillat (1994), Tito Oliveira avalia que nos tipos B (território perigoso) e C (fronteiras vivas) prevalecem uma “lógica territorial”, com mecanismos endógenos, em que a complementaridade – saudável ou não – fortalece relações horizontais e efetivas. Em oposição, nas situações A (fronteira morta) e D (fronteira burocrática) as articulações exógenas determinam relações verticais.

O autor pondera, entretanto, que essas relações não são estáticas, podendo a fronteira mudar de classificação conforme os interesses e as circunstâncias. Podemos acrescentar que determinadas regiões apresentam características de mais de um tipo – especialmente, as fronteiras vivas e perigosas.

(...) a intenção em desenhar um mapa das relações territoriais conforme a Tipologia apresentada, não é captar a imagem permanente, mas sim o contrário, captar a imagem neste dado momento histórico. É o ambiente cartográfico do possível e do pouco previsível, observando-se que na fronteira a morfologia social imbricada, contradiz como senso comum sobre nação, tarefa assaz complexa para os geógrafos (OLIVEIRA, 2005, p. 407).

A partir dessa visão conceitual, as partes seguintes do texto apresentam a região em estudo para analisar, na sequência, a Ponte da Amizade e a futura Ponte da Integração a partir da tipologia anteriormente descrita.

ASPECTOS HISTÓRICOS

Nem Brasil, nem Paraguai. Até 1750, as terras onde hoje encontra-se a fronteira dos dois países, no oeste paranaense e em praticamente todo o Estado, pertenciam à Espanha, conforme estabelecia o Tratado de Tordesilhas. O documento foi assinado pelo rei dom João II, de Portugal, e os Reis Católicos da Espanha, Fernando e Isabel, em 7 de junho de 1494 – considerando terras descobertas e a descobrir.

O tratado delimitou um meridiano a 370 léguas das Ilhas de Cabo Verde, no Oceano Atlântico: todas as terras localizadas a leste desta faixa pertenceriam a Portugal; a oeste, à Espanha. É como se uma linha imaginária cortasse verticalmente o mapa desde o município de Laguna, em Santa Catarina, até Belém do Pará. Desta forma, na região Sul de um Brasil ainda a ser descoberto¹¹, apenas uma pequena faixa próxima aos litorais catarinense e paranaense ficaria com os portugueses.

Apesar da posse formal das terras, à Espanha daquele período mais interessava explorar as ricas minas de prata do México e do Peru do que avançar para o interior do continente sul-americano, tido como selvagem e inacessível. Esse movimento intensificou-se durante a União Ibérica (1580-1640)¹², permitindo aos portugueses avançarem cada vez mais na ocupação de terras espanholas.

(...) a União Ibérica proporcionou ao Brasil Colônia a ampliação de seu território para muito além da linha de Tordesilhas, ao arripio dos tratados então vigentes entre Portugal e Espanha, esboçando já nesse momento as linhas de fronteira brasileiras que mais tarde se viriam a consolidar. Esses territórios “usurpados” pelos portugueses passariam a ser reivindicados pela Espanha após o fim da União Ibérica, gerando um impasse que só começaria a ser resolvido com o Tratado de Madri de 1750 (VARGAS, 2017, p. 118).

Assinado em 13 de janeiro de 1750 pelos reis dom João V de Portugal e Fernando VI da Espanha, o Tratado de Madri inova ao propor dois parâmetros para definição de fronteira: o princípio romanístico de *uti possidetis*, ou seja, “quem possui de fato possui de direito”, e o emprego de acidentes geográficos para demarcação de limites – como as redes hidrográficas. Também busca estabelecer “a separação entre os conflitos que pudessem ocorrer na Europa

¹¹ A historiografia oficial indica que o Brasil foi descoberto no dia 22 de abril de 1500 pelo navegador português Pedro Álvares Cabral, quase seis anos após a assinatura do Tratado de Tordesilhas.

¹² Em 1580, Felipe II da Espanha foi aclamado novo rei de Portugal, com a condição de que preservasse a autonomia do reino e das colônias ultramarinas portuguesas (VARGAS, 2017, p. 114).

(entre as potências signatárias) e os conflitos americanos” (STEIMAN e MACHADO, 2002, p. 5).

Em complemento ao Tratado de Madri, que reconheceu o direito de Portugal às terras ocupadas, um novo acordo foi assinado no dia 17 de janeiro de 1751, indicando o Mapa das Cortes (de 1749) como referência para demarcação dos novos limites coloniais.¹³ Goes Filho observa que é no Mapa das Cortes que “aparece pela primeira vez o corpo territorial do Brasil, que conhecemos hoje, com sua forma maciça e triangular” (GOES FILHO, 2016, p. 32).

RIO PARANÁ

Tanto nos velhos mapas do período colonial como na cartografia contemporânea, o Rio Paraná destaca-se como marcador geográfico importante, sendo o segundo maior rio em extensão do País. Nasce na confluência dos rios Grande e Parnaíba, entre os atuais Estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais, e segue em direção ao Paraná. Na região de Guaíra, o curso da água demarca a fronteira atual do Brasil com o Paraguai.

E é nesta região que uma antiga disputa territorial persistiu desde a assinatura do Tratado de Madri, em 1750 (período colonial), passando pela Guerra da Tríplice Aliança (ou Guerra do Paraguai), de 1864 a 1870 (no Império), chegando à segunda metade do século XX (República). Conforme o Tratado Cotegipe-Loizaga, de 1872, a fronteira do Brasil com a República do Paraguai deveria se estender “desde onde começam as possessões brasileiras na foz do Iguassú até o Salto Grande das Sete Quedas do mesmo rio Paraná” (VARGAS, 2017, p. 282).

A dúvida, porém, persistia sobre um ponto específico do mapa onde o leito do Rio Paraná se subdividia em braços e formava um espetáculo único: o Salto das Sete Quedas, ou *Saltos del Guairá*, as maiores cachoeiras em volume de água do mundo à época. Brasileiros e paraguaios mantinham “uma ligeira diferença quanto à interpretação do que era a ‘linha reta pelo mais alto do terreno’ citada no artigo 6º do Tratado de Limites de 1750”. O Tratado de Limites de 1872, em seu artigo 1º, ao citar “a linha divisória pelo mais alto da Serra de Maracaju até onde ela finda”, não esclarece o dilema (SÓRIA, 2012, p. 57-58).

A controvérsia voltou com força a partir dos anos 1960, quando os dois países discutiam novas fontes de energia para gerar desenvolvimento e não havia dúvidas sobre o potencial hidroelétrico do Rio Paraná a ser explorado, considerando o volume de água, o desnível no

¹³ Após um breve recuo e restabelecimento das linhas de Tordesilhas, por meio do Tratado de El Pardo (1761), a maior parte das disposições do Tratado de Madrid voltaram a valer em 1777, com a assinatura do Tratado de Santo Ildefonso (VARGAS, 2017).

trecho entre os municípios de Guaíra e Foz do Iguaçu (de 120 metros) e a formação em calha a jusante das quedas.

Coube ao diplomata e escritor João Guimarães Rosa, então chefe da Divisão de Fronteiras do Ministério das Relações Exteriores brasileiro, enfrentar o assunto e responder às ofensivas do país vizinho, que reclamava a revisão das linhas de fronteira em torno de Sete Quedas – conforme relembra o diplomata Luiz Filipe de Macedo Soares, em artigo publicado na Folha de S. Paulo:

As notas de resposta ao Paraguai que [Rosa] preparava mostravam seu conhecimento minucioso da linha de limite e a riqueza de seu preparo técnico em geografia, toponímia, geodésia, topografia, cartografia, história, geologia. A argúcia e a lógica da argumentação desfizeram a tentativa de reabrir uma questão de fronteira cuja demarcação tinha sido correta e cabalmente concluída ao longo de mais de 60 anos até a última campanha demarcatória, em 1934 (SOARES, 2013).

Em nota diplomática de 25 de março de 1966, o autor de *Grande Sertão: Veredas* vai além da defesa da posição brasileira. Ele sustenta que o Rio Paraná, com seu enorme potencial energético, ao invés de oferecer razões de litígio ou desavença, deveria ser utilizado, conjuntamente, em benefício dos dois países. Foi o que aconteceu.

Brasil e Paraguai chegaram a um acordo em 22 de junho de 1966 (portanto, mais de 200 anos após o Tratado de Madri), nos governos militares de Humberto Castelo Branco (Brasil) e Alfredo Stroessner (Paraguai). Nesta data, em Foz do Iguaçu, o então ministro das Relações Exteriores do Brasil, embaixador Juracy Magalhães, e o ministro das Relações Exteriores do Paraguai, Raúl Sapeña Pastor, assinaram a Ata do Iguaçu (BRASIL, 1966).

O documento superava os pontos em torno dos quais havia surgido divergências entre as duas Chancelarias e autorizava o aproveitamento conjunto das águas do Rio Paraná. Também previa que a energia proveniente do futuro empreendimento seria dividida em partes iguais pelos dois países. Em outras palavras: a área em litígio (Salto de Sete Quedas) seria alagada para a formação do reservatório da futura usina de Itaipu, a maior geradora de energia elétrica do planeta.

Na literatura sobre fronteiras, a solução encontrada para a velha disputa territorial entre Brasil e Paraguai poderia ser classificada como “contratual”, quando a delimitação é resultado de uma “negociação bilateral em que as partes não utilizam outros recursos para fazer prevalecer seus pontos de vista”. Contudo, esta é uma solução considerada incomum. “Muitos tratados foram, na prática, artifícios para ganhar tempo e consolidar velhas conquistas” (STEIMAN e MACHADO, 2002, p. 6).

A PONTE DA AMIZADE

Um ano antes da assinatura da Ata do Iguçu, no dia 27 de março de 1965, Humberto Castelo Branco e Alfredo Stroessner inauguraram oficialmente o primeiro grande marco da integração entre os dois países: a Ponte Internacional da Amizade, conectando os municípios de Foz do Iguçu (Brasil) e Ciudad del Este (Paraguai). No Paraguai, a estrutura também era chamada de Ponte Alfredo Stroessner, em homenagem ao ditador (PARO, 2016).

As negociações para a obra, que tem 552 metros de extensão e 13,5 metros de largura, começaram no governo civil de Juscelino Kubistchek, que culminaram na assinatura de um tratado no dia 29 de maio de 1956 (SILVA, 2014). O Paraguai já era governado por Stroessner havia dois anos. Ambos os presidentes se encontraram duas vezes em Foz do Iguçu, a primeira em 6 de outubro do mesmo ano, na margem brasileira da futura ponte; a segunda, para a inauguração simbólica da estrutura, em 26 de janeiro de 1961, já no final do governo JK¹⁴.

A preocupação do país vizinho, à época, era reduzir a influência política e econômica da Argentina. De acordo com Moraes (2000), citado por Mascarenhas (2017, p. 2), o governo paraguaio considerava a ligação fronteiriça sobre o Rio Paraná fundamental, “pois representava uma nova rota livre de comércio exterior, via BR-277/Porto de Paranaguá/PR, e uma possibilidade de se tornar independente do Porto de Buenos Aires, da Argentina”.

Em relação à Argentina, o Paraguai tinha uma incômoda dependência econômica e uma desconfortável situação política. A questão econômica era de alta vulnerabilidade, pois a única alternativa para exportar ou importar produtos era pelo Rio Paraná e através do Porto de Buenos Aires, criando uma situação de dependência. A questão política estava relacionada com o fato de a Argentina ter acolhido os opositores de Stroessner e segundo evidências apontadas por Menezes (1987), apoiando-os em uma possível deposição (MASCARENHAS, 2017, p. 4).

Havia também um esforço conjunto de integração e fortalecimento regional, manifestado em iniciativas como a Operação Pan-Americana¹⁵ (OPA), que refletia a posição independente de parte dos países da América do Sul durante a Guerra Fria. O Brasil, em especial, não aceitou um alinhamento automático ao polo Ocidental da disputa entre estadunidenses e soviéticos e optou por um modelo nacional-desenvolvimentista a partir de

¹⁴ Desta forma, pode-se dizer que a Ponte da Amizade foi inaugurada duas vezes: uma oficialmente, no dia 27 de março de 1965, quando a estrutura foi concluída; e outra simbolicamente, quatro anos antes, no dia 26 de janeiro de 1961, com a obra inacabada.

¹⁵ A Operação Pan-Americana proposta pelo presidente brasileiro Juscelino Kubistchek tinha como premissa que somente o desenvolvimento e o fim da miséria poderiam expandir a democracia e conter a expansão do comunismo no continente americano. (CERVO e BUENO, 2002, p. 311)

1961. Esse esforço foi manifestado em documentos como a Declaração Conjunta de Buenos Aires (1967), a Ata de Santa Cruz de la Sierra (1968) e o Tratado da Bacia do Prata, resultado da 1ª Reunião Extraordinária de Chanceleres dos Países da Bacia do Prata, realizada nos dias 22 e 23 de abril de 1969, em Brasília, com representantes de Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai e Bolívia.

O artigo 1º do documento assinala que “as partes contratantes convêm em conjugar esforços com o objeto de promover o desenvolvimento harmônico e a integração física da Bacia do Prata e de suas áreas de influência direta e ponderável”, complementando à frente a identificação de áreas de interesse para o “aperfeiçoamento das interconexões rodoviárias, ferroviárias, fluviais, aéreas, elétricas” (BRASIL, 1969).

PONTE SOBRE O RIO APA

Foi dentro desse contexto de cooperação regional que Brasil e Paraguai construíram a segunda ponte internacional entre os dois países, seis anos após a Ponte da Amizade. Trata-se de uma estrutura acanhada, sobre o Rio Apa, com pouco mais de 100 metros de extensão (cinco vezes menor que a Ponte da Amizade). A estrutura conecta Bela Vista, no Mato Grosso do Sul, a Bella Vista do Norte, no Paraguai. A inauguração da nova ponte, no dia 7 de julho de 1971, reuniu os presidentes dos dois países, Emílio Garrastazu Médici e Alfredo Stroessner. Em seu discurso, Médici declarou que a obra constitui “elo importante no enlace dos sistemas rodoviários de nossos países”, representando “mais um passo no caminho que vem sendo desbravado por brasileiros e paraguaios para integração física desta região” (BRASIL, 1971).

O presidente brasileiro destacou ainda “o inabalável propósito dos nossos povos de multiplicar os seus pontos de contato e as áreas de interesse comum”, além de possibilitar uma “comunicação rodoviária mais rápida entre Assunção e Brasília, tornando os nossos países mais próximos e mais unidos”.

Os dois presidentes voltaram a se encontrar nos dias 25, 26 e 27 de abril de 1973, em Brasília, durante visita oficial do presidente paraguaio ao Brasil, manifestando em Declaração Conjunta a necessidade de “uma interconexão da rede ferroviária do Paraguai a partir de Assunção, com o Brasil, através de um ponto na fronteira de ambos países”.¹⁶

A declaração também registra “o desejo de que Brasília e Assunção estejam unidas por mais uma estrada de rodagem pavimentada” – indicando a necessidade de novas ligações entre

¹⁶ Em 2020, quase 47 anos após a declaração conjunta, ainda não havia conexão ferroviária entre Brasil e Paraguai.

os países. Todavia, a construção de uma terceira ponte entre Brasil e Paraguai só ocorreria quase meio século depois, como veremos adiante. Neste período, a ponte sobre o Rio Apa permaneceu praticamente desconhecida fora do Mato Grosso do Sul; em contrapartida, a Ponte Internacional da Amizade se tornou uma das mais movimentadas do planeta.

MOVIMENTO NA PONTE DA AMIZADE

A construção de grandes obras de infraestrutura, como a Ponte da Amizade e a usina hidrelétrica de Itaipu, a vocação para o turismo (Cataratas do Iguçu) e o fomento ao comércio na região de fronteira, em Ciudad del Este, transformaram a economia da região, atraindo investidores (notadamente do Oriente Médio e da Ásia) e criando novas oportunidades de negócios, formais e informais. O contrabando e o descaminho ganharam força e fizeram a fama da região, aproveitando-se da fiscalização aduaneira insuficiente. Termos como “sacoleiros”, “muambeiros” e “laranjas” tornam-se comuns (SILVA, 2014).

Conforme Paro (2016), os produtos de maior sucesso vendidos no lado paraguaio da fronteira se alternam: na década de 1970, eram uísques ou perfumes (boa parte falsificados em fábricas de fundo de quintal); nos anos 1980, versões paralelas de relógios de marcas famosas (como Citizen e Casio), o tênis “chinesinho” e a calça Fiorucci (fabricada no Brasil, mas vendida como italiana). Já nos anos 1990, foi a vez dos eletrônicos e da informática – como os videocassetes, câmeras e microcomputadores.

Outro negócio que cresce exponencialmente é o cigarro. Até o final da década de 1990, o produto brasileiro era importado pelo Paraguai e reintroduzido no País por meio do descaminho. Em 1999, o Brasil elevou o imposto de exportação, para conter o comércio ilegal, o que acabou estimulando a fabricação do cigarro no país vizinho. Em pouco tempo, o produto fabricado no Paraguai e contrabandeado inundava o mercado brasileiro.

Para constranger da fiscalização de produtos adquiridos no Paraguai, os “sacoleiros” saíam do Paraguai em comboios que chegavam a 400 ônibus. Se a Polícia Rodoviária parava um, havia buzinaço e gritaria. “Neste sentido era quase impossível deter um veículo: centenas e até milhares de sacoleiros contra dois ou três policiais”, registra Pinheiro-Machado (PINHEIRO-MACHADO, 2011, p. 133).

Aos poucos, porém, o governo brasileiro reforça o aparato estatal na fronteira. A partir dos anos 2000, realiza-se uma série de operações, de proporções inéditas, envolvendo ações conjuntas da Receita Federal e polícias Federal, Rodoviária Federal e estadual. No final de 2003, um decreto estabelecia que todos os ônibus flagrados com contrabando fossem

apreendidos e multados. Uma nova aduana entrou em operação em 2006. O número de apreensões disparou.

As excursões para o Paraguai começaram a reduzir consideravelmente desde então, tendo reflexo no movimento da Ponte da Amizade e no fluxo de pessoas de toda a região da Tríplice Fronteira. As operações sobre os veículos na região têm sido extremamente eficientes em seu objetivo, pois conta com a ajuda de câmeras capazes de identificar qualquer veículo que transite pelas rodovias (PINHEIRO-MACHADO, 2011, p. 132-133).

O fim da paridade do real com o dólar, já no final da década de 1990, também desestimulou o comércio ilegal, tornando o produto *Made in Paraguay* menos atrativo. De acordo com Paro, muitos lojistas migraram para outros destinos e o comércio da Rua 25 de Março, em São Paulo, teve forte impulso, abastecido por produtos importados que desembarcavam no país pelo Porto de Santos.

Aqui vale abrir um parêntese para mencionar o debate sobre a securitização da Tríplice Fronteira, em meados dos anos 1990, a partir de dois ataques terroristas na capital argentina. O primeiro foi contra a embaixada dos Estados Unidos em Buenos Aires, no dia 17 de março de 1992, deixando 29 mortos e mais de 350 feridos; o segundo, contra a sede da Associação Mutual Israelita Argentina (AMIA), no dia 18 de julho de 1994, com 85 vítimas fatais e mais de 300 feridos.¹⁷

Agências de inteligência israelenses e estadunidenses indicaram que ambos os ataques pudessem ter partido de terroristas baseados em Ciudad del Este e ligados ao grupo libanês Hezbollah, com apoio do governo iraniano. Outra tese propalada é a de que recursos obtidos com as atividades ilícitas transacionais na região (contrabando, narcotráfico, tráfico de armas e lavagem de dinheiro) eram remetidos para organizações terroristas no Oriente Médio, estabelecendo o chamadonexo crime-terror.

Embora o governo brasileiro sempre tenha alegado não encontrar indícios da presença de células terroristas na região da Tríplice Fronteira, o período coincidiu com o aperto na fiscalização e maior controle aduaneiro. A mudança de perfil torna-se mais evidente a partir dos atentados de 11 de setembro de 2001 às Torres Gêmeas, em Nova York, considerado o pior ataque terrorista da história. Conforme Amaral (2010):

¹⁷ Entre um atentado e outro na capital argentina, os EUA sofrem o primeiro ataque ao World Trade Center, em 26 de fevereiro de 1993, com caminhão-bomba, deixando seis mortos e mais de mil feridos.

O Paraguai era trágico contra a sua vontade para este debate por causa de Ciudad del Este, o segundo mais importante polo econômico do país que – caracterizado pelo comércio informal, quando não ilegal – passou a sofrer com os maiores controles e com a consequente redução do “turismo de compras” (AMARAL, 2010, p. 154).

A maior fiscalização na Ponte da Amizade, todavia, e a inserção da região no mapa do terrorismo internacional, não interrompe as atividades ilegais. O tráfico cresceu na cola do contrabando e muitos criminosos passaram a usar com mais frequência o Rio Paraná e o Lago de Itaipu para passagem dos produtos. “A Polícia Federal estima que pelo menos 30 quadrilhas de traficantes e contrabandistas atuam em Foz do Iguaçu”, indica Paro, acrescentando que cada grupo mobiliza cerca de cem pessoas. (PARO, 2016, p. 41)

Ainda segundo a autora, a partir de meados dos anos 2010 a história na Ponte da Amizade voltou a ser feita por amostragem, revelando afrouxamento ou, pode-se deduzir, oscilação no rigor da fiscalização. “Outro problema é a falta de fiscalização na ponta”, acrescenta. “Inúmeras feirinhas conhecidas como ‘Paraguaizinhos’ proliferam livremente por todo o Brasil” (PARO, 2016, p. 42).

MOVIMENTO ATUAL

Desde 1996, o Centro Universitário Dinâmica das Cataratas (UDC) promove pesquisas quantitativas anuais para avaliar o fluxo de pedestres e veículos na Ponte Internacional da Amizade e o perfil das pessoas que atravessam a fronteira, em ambos os sentidos. A pesquisa é aplicada por alunos de graduação da universidade, sob a coordenação do professor doutor Fábio Hauagge do Prado, com apoio de órgãos parceiros, como Receita Federal, Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (Dnit), Consulado Paraguai, Anvisa e Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

Em 2019, a pesquisa foi feita de 1º a 6 de maio e divulgada em setembro do mesmo ano. No levantamento sobre o tráfego de veículos e pedestres, os pesquisadores coletaram os dados em diferentes horários: nos dias 1º (quarta-feira), 2 (quinta), 3 (sexta) e 6 (segunda-feira), das 6h às 18h; no dia 4 de maio (sábado), das 6h às 23h59; e, no dia 5 (domingo), da 0h às 18h. (UDC, 2019)

Considerando o fluxo geral por categoria, foram contabilizados 222.626 veículos na seguinte ordem: motos e mototáxis (43,97% do total); carros de passeio (38,90%); vans (10%); táxis (5,20%); caminhões (1,35%); e ônibus (0,57%). A mesma sequência é observada nos recortes por sentido (Brasil-Paraguai e Paraguai-Brasil), com pequenas variações. O total de

caminhões que partiram do Brasil em direção ao Paraguai, por exemplo, foi de 1.640 nos seis dias de coleta; no sentido oposto, o número foi um pouco menor: 1.355.

O fluxo médio diário chegou a 37.104 veículos. Mas o dia com maior movimento foi o sábado (4), com total de 52.256 veículos, sendo quase a metade (24.838) constituída por motos e mototáxis; seguidas de carros (18.912), vans (6.072), táxis (3.863), caminhões (291) e ônibus (280). Já o intervalo de horário com maior movimento foi das 12h às 12h59, com fluxo médio de 3.285 veículos, seguido pelo intervalo das 10h às 10h59, com 3.151 veículos.

No domingo (dia 5), o mapa de veículos por categoria se alterna consideravelmente, sendo 75,89% constituídos por carros, bem superior ao volume de motos (9,04%), vans (7,14%), táxis (4,41%), mototáxis (2,51%), caminhões (0,67%) e ônibus (0,33%). No mesmo dia da semana, o horário de maior movimento foi das 11h às 11h59 (2.304 veículos) e das 10h às 10h59 (2.274).

A análise das placas dos veículos revela que a maioria tem origem no Paraguai, independentemente da categoria. O fluxo geral indicou 138.215 veículos paraguaios (62,9% do total) nos seis dias pesquisados, ante 78.274 (35,64%) brasileiros. Na quinta-feira (2 de maio), por exemplo, do total de carros que passaram pela Ponte da Amizade, 7.186 tinham placas paraguaias (56,68%) e 5.074 placas do Brasil (40,02%). As demais foram da Argentina (3,15%) e outros países.

O mesmo foi verificado, ainda considerando a amostra de 2 de maio, com as motos (59,19% do Paraguai e 39,91% do Brasil), mototáxis (56,32% e 43,63%) e ônibus (60,18% e 31,44%). A diferença se torna mais expressiva em relação aos táxis: 75,54% com placas paraguaias, ante 23,15% brasileiras. No recorte das vans, quase a totalidade foi composta por placas do Paraguai: 95,67% e apenas 3,83% do Brasil.

Em relação às pessoas, ao observar quem atravessou a Ponte da Amizade a pé ou embarcado em veículos, o fluxo geral foi de 523.775, com média diária de 87.296 – pouco mais de 10 mil pessoas a menos que na pesquisa do ano anterior, mas superior aos anos de 2013, 2015 e 2016 e praticamente igual à pesquisa de 2017 (média de 89.740). Assim como no levantamento de veículos, o sábado (dia 4) foi o dia da semana com maior número de indivíduos cruzando a fronteira, a pé ou embarcados: 140.863 pessoas.

No levantamento sobre o perfil dos entrevistados, foram ouvidas 368 pessoas, sendo a maioria brasileiros (70,1%), paraguaios (13,6%) e argentinos (7,9%). Considerando os Estados, a maioria era formada de paranaenses (51,6%), seguida de paulistas (4,3%), gaúchos (3,3%), fluminenses (2,4%) e catarinenses (1,9%). Visitantes de demais Estados não somaram 1% cada; de outros países, 7,9%. Não responderam 22,3%. A faixa etária dos entrevistados situava-se,

majoritariamente, entre 25 a 49 anos, com predominância do sexo masculino (53,3%) (UDC, 2019).

Um dado relevante captado pela pesquisa é o motivo da viagem. Do total dos entrevistados, 25% cruzaram a fronteira para “compras”; outros 19% foram para “lazer”; e 13,3% responderam “trabalho/negócios”. Considerando apenas as viagens ao Paraguai, o item “compras” sobe para 43,5%, seguido de “trabalho/negócio” (12%) e “lazer” (10,9%).

APREENSÕES E INVESTIMENTOS

A Receita Federal brasileira, órgão atualmente subordinado ao Ministério da Economia, é responsável pelas atividades de controle aduaneiro, fiscalização, vigilância e repressão nas fronteiras terrestres, portos e aeroportos do País – entre outras funções. Em 2019, as apreensões de mercadorias e veículos feitas pela alfândega de Foz do Iguaçu, onde está localizada a Ponte Internacional da Amizade, somaram R\$ 465 milhões, valor 36% superior ao registrado no ano anterior. O levantamento compreende toda a área que vai de Foz do Iguaçu a Guaíra. Cigarros, celulares e eletrônicos representaram 66% do total das apreensões (RECEITA FEDERAL, 2020).

No mesmo período, a Receita Federal promoveu aproximadamente 1.400 operações de repressão a ilícitos aduaneiros, algumas de longa duração, como a Operação Muralha, atuando em parceria com outros órgãos, como a Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Militar (e o Batalhão de Fronteira do governo estadual) e as Forças Armadas. As ações resultaram em 55 prisões em flagrante por contrabando, descaminho, tráfico de drogas, medicamentos, armas e munições.

Ainda em 2019, o Ministério da Justiça e Segurança Pública inaugurou em Foz do Iguaçu o primeiro Centro Integrado de Operações de Fronteira (Ciof) do Brasil. O centro reúne no mesmo espaço órgãos como as polícias estaduais, Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Agência Brasileira de Inteligência (Abin), Ministério da Defesa, Unidade de Inteligência Financeira (UIF - antigo Coaf), Receita Federal, Departamento de Recuperação de Ativos e Cooperação Jurídica internacional (DRCI), Departamento Nacional Penitenciário (Depen), entre outros.

Em entrevista à imprensa, por ocasião da inauguração do Ciof, em 16 de dezembro de 2019, o coordenador-geral de Combate ao Crime Organizado da Secretaria de Operações Integradas (Seopi) do Ministério da Justiça, Wagner Mesquita, definiu o novo centro como “uma força-tarefa permanente, com o objetivo de prevenir e reprimir crime de fronteira”. Ele

cita contrabando, tráfico de drogas e armas, financiamento ao terrorismo e proteção de estruturas críticas para o país. Disse Mesquita:

A inauguração deste Centro irá revolucionar o modelo de operações ostensivas. As organizações criminosas se fortaleceram e passaram a utilizar recursos logísticos modernos e, agora, o MJSP investe na adoção de novas metodologias de trabalho, principalmente nos quesitos de ações integradas e compartilhamento de informações (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA, 2019).

No mesmo dia da inauguração do Ciof, em 16 de dezembro de 2019, a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI), ligada ao Ministério da Economia, inaugurou na Ponte da Amizade um novo sistema de segurança, com capacidade de reconhecimento facial e leitura de placas de veículos. Chamado de Fronteira Tech, o sistema é composto por luminárias inteligentes, câmeras de alta definição e software de inteligência artificial que identifica padrões e gera dados que poderão ajudar no combate aos diversos crimes de fronteira.

Os investimentos para a segurança na fronteira espelham a opinião dos entrevistados na pesquisa da UDC. Do total, 55,4% avaliaram que a região da Ponte Internacional da Amizade é segura, ante 39,4% que disseram que não é segura (5,2% não responderam). A maioria (54,9%) disse que a prática do contrabando e descaminho deveria sofrer sanção penal e 26,6% responderam que não (9,8% não responderam e 8,7% disseram não saber).

Para 41,8% dos entrevistados, a fiscalização realizada pela aduana brasileira “gera benefícios e os transtornos gerados são um ônus natural para quem atravessa a ponte”. Outros 29,9% responderam que a fiscalização “gera benefícios, mas os transtornos gerados diminuem a importância do trabalho”. Já para 14,9% a fiscalização “não gera nenhum benefício para o Brasil” – outros 13,3% não responderam.

Outro dado revelador da pesquisa é a opinião dos entrevistados sobre as operações da Receita Federal do Brasil na Ponte Internacional da Amizade. A grande maioria (79,6%) é a favor das operações, ante 9,5% que declararam contra (10,9% não responderam).

IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES

O levantamento da Receita Federal sobre a movimentação de cargas em 2019 indica que o valor de produtos importados do Paraguai registrado apenas no Porto Seco de Foz do Iguaçu, tido como o mais movimentado da América Latina, foi de US\$ 1,2 bilhão. Este número equivale a uma carga de 1,145 bilhão de toneladas que passou pela Ponte Internacional da Amizade

durante o ano. No sentido oposto, as exportações para o país vizinho somaram US\$ 2,5 bilhões, com carga total de 1,045 bilhão de toneladas (RECEITA FEDERAL, 2020).

Embora o número de caminhões observados na pesquisa da UDC represente apenas 1,35% do fluxo total de veículos, cada um deles ocupa um espaço físico muito maior que motocicletas ou carros de passeio, por exemplo¹⁸. Também são lentos e exigem mais da fiscalização aduaneira. E não se pode dizer que são poucos: projetando o movimento de 2.999 caminhões em seis dias, aferido na pesquisa, chega-se a um número mensal de quase 15 mil e mais de 182 mil durante um ano.

É exatamente esse volume de caminhões e de carga que, espera-se, deixe de cruzar a fronteira de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este, na Ponte Internacional da Amizade, e passe a circular na futura ponte que ligará Foz do Iguaçu a Presidente Franco.

A NOVA PONTE

Não obstante às reiteradas manifestações favoráveis à construção de novas ligações físicas entre Brasil e Paraguai, por autoridades dos dois países, a construção de uma terceira ponte internacional (a segunda sobre o Rio Paraná) só foi formalizada em 1992, nos governos de Fernando Collor de Mello (Brasil) e Andrés Rodríguez Pedotti (que sucedeu o longo governo Stroessner). No dia 13 de junho daquele ano, foi assinada uma Ata de Entendimento entre o Ministério dos Transportes e das Comunicações do Brasil e o Ministério de Obras Públicas e Comunicações do Paraguai.

A ata gerou um acordo firmado no dia 26 de setembro de 1992, em Foz do Iguaçu (PR), pelo ministro dos Transportes brasileiro, o paranaense Affonso Camargo, e o ministro de Obras Públicas paraguaio, Porfiro Pereira Ruíz Díaz. O acordo previa a constituição de uma comissão binacional para iniciar os estudos referentes à construção da nova ponte, que seria objeto de licitação pública internacional, preferencialmente entregue a consórcios de empresas brasileiras e paraguaias.¹⁹ O documento estabelecia ainda que “Os custos das ligações rodoviárias ou ferroviárias desde as redes viárias existentes em ambos os Países até o ponto de acesso as obras

¹⁸ Estudo publicado na Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades indica que um caminhão de grande porte ocupa uma área equivalente a cinco automóveis no estacionamento em uma via (BRASILEIRO, ASCENÇÃO e ROSIN, 2014).

¹⁹ O texto inicial do acordo previa “preferência a empresas ou consórcios de empresas constituídas sob as leis brasileiras ou paraguaias e que tenham sua sede e administração no Brasil ou no Paraguai”, mas foi modificado por sugestão do Ministério de Relações Exteriores do Paraguai, por meio de nota diplomática.

contratadas estarão a cargo da empresa ou do consórcio adjudicatário das obras” (BRASIL, 1992).

No dia 11 de maio do ano seguinte, o então presidente brasileiro Itamar Franco encaminha o acordo para apreciação do Congresso Nacional brasileiro (BRASIL, 1993). A aprovação ocorreria no dia 26 de outubro de 1994, por meio de decreto legislativo (nº 28), durante o governo do presidente Fernando Henrique Cardoso (BRASIL, 1994). O decreto é publicado no Diário Oficial da União no dia 31 de outubro daquele ano (BRASIL, 1994).

No Paraguai, o acordo (*Ley 254*) é sancionado antes, pelo então presidente Juan Carlos Wasmosy, no dia 4 de novembro de 1993, depois de passar pela Câmara de Senadores e pela Câmara dos Deputados (PARAGUAI, 1993). Finalmente, no dia 3 de abril de 1995, o ex-ministro de Itamar Franco e então presidente Fernando Henrique Cardoso determina o cumprimento do acordo, conforme consta:

Art. 1º. O Acordo para a Construção de uma segunda Ponte Internacional sobre o Rio Paraná, firmado entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai, em Foz do Iguaçu, de 26 de setembro de 1992, apenso por cópias ao presente Decreto, será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém (BRASIL, 1995).

LONGA ESPERA

Apesar de assertivo, o decreto do presidente Fernando Henrique Cardoso não saiu do papel. A nova ponte sobre o Rio Paraná só voltaria a ser assunto de agenda oficial oito anos depois, em 14 de outubro de 2003, em declaração à imprensa do presidente Luiz Inácio Lula da Silva relativa à visita do então presidente do Paraguai, Nicanor Duarte Frutos, ao Brasil. Lula anunciou a assinatura de um memorando para a construção da nova ligação entre os dois países e declarou que o acordo representava um “exemplo mais concreto do nosso empenho em nos aproximar cada vez mais, intercambiar experiências e cooperar”.

Lula enfatizou, na ocasião, que “essa ponte, entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este, é o mais importante projeto de integração física entre os nossos países”. O presidente defendeu ainda a nova estrutura como meio para estimular o comércio e facilitar o controle do tráfego e do fluxo de mercadorias na região de Ciudad del Este – “que hoje sobrecarrega a Ponte da Amizade” (BRASIL, 2003).

Ainda de acordo com o presidente, “com o envolvimento do BNDES, estamos empenhados em mobilizar os recursos necessários para a construção da ponte”.²⁰ Mais adiante, afirmou que a integração física representava o principal eixo da relação sul-americana. E completou dizendo que o governo brasileiro estaria disposto a fazer todo o esforço necessário não apenas para viabilizar a construção da nova ponte, como também “a estrada que, começando no Mato Grosso do Sul, pode levar o Brasil ao Pacífico, passando pelo Paraguai e outros países”.²¹

Da visita de Estado foi criada, em novembro de 2003, uma comissão mista composta por técnicos dos dois países para definir os padrões da obra. No dia 3 de agosto de 2005, um projeto de resolução do Senado Federal (nº. 69) instituía o Grupo Parlamentar Paraguai-Brasil (BRASIL, 2005). O texto assinado pelo então presidente da Casa, Renan Calheiros, observa que “O governo brasileiro considera prioritário o desenvolvimento da infraestrutura entre os dois países”, citando diretamente a construção de uma segunda ponte sobre o Rio Paraná, “nas proximidades de Foz do Iguaçu/Ciudad del Leste”.

No mesmo ano, no dia 8 de dezembro de 2005, em Montevidéu, Brasil e Paraguai aprovam um novo acordo para construção de uma segunda ponte internacional sobre o Rio Paraná, em substituição aos documentos anteriores. Desta vez, especificando que se trata de uma conexão entre Foz do Iguaçu e o município paraguaio de Presidente Franco, vizinho de Ciudad del Este, igualmente pertencente ao Departamento (Estado) de Alto Paraná. O documento é assinado pelos ministros de Relações Exteriores Celso Amorim (Brasil) e Leila Rachid (Paraguai), no qual consta:

O Presente Acordo substitui o ‘Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai para a construção de uma Segunda Ponte Internacional sobre o Rio Paraná’, assinado em 26 de setembro de 1992, e torna sem efeito o “Memorando de Entendimento entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai para a Construção da Segunda Ponte sobre o Rio Paraná”, de 14 de outubro de 2003 (BRASIL, 2008).

O texto cita as “conclusões do relatório de pré-viabilidade” da obra e menciona a necessidade da construção de acessos e infraestruturas complementares em Foz do Iguaçu e Presidente Franco. Uma mudança importante em relação aos acordos anteriores é referente a

²⁰ Embora tenha financiado grandes obras de infraestrutura nos dois mandatos do presidente Lula, no Brasil e no exterior, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) não participou da solução financeira para viabilizar a construção da nova ponte.

²¹ A abertura de um ramal rodoferroviário conectando o Brasil ao Oceano Pacífico, encurtando o caminho dos produtos brasileiros ao mercado asiático, foi incorporada aos discursos políticos nos anos seguintes, especialmente pelos governos do Paraná e Mato Grosso do Sul.

quem vai pagar a conta do empreendimento. O texto indica que os custos decorrentes da elaboração de estudos técnicos e ambientais, dos Projetos Básico, Executivo e de Engenharia e da construção da ponte, “serão cobertos pelo Governo da República Federativa do Brasil”.

Tal acordo foi aprovado pelo Congresso Nacional brasileiro três anos depois, no dia 18 de setembro de 2008, entrando em vigor no dia 1º de outubro do mesmo ano; e resulta no decreto 6.676, de 4 de dezembro de 2008, assinado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva. O decreto estabelece que o acordo de Montevideu “será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém”.

LICITAÇÕES

As discussões culminam com a publicação, em dezembro de 2012, pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), do RDC²² presidencial nº 889/2012-00, para contratação de empresas para execução das obras de construção da segunda ponte internacional sobre o Rio Paraná. O investimento previsto, na época, era de R\$ 180 milhões, com recursos viabilizados dentro da segunda fase do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC-2) do governo federal (BRASIL, 2012).

Esta licitação foi declarada “fracassada” pelo próprio Dnit, logo após a abertura dos envelopes, no dia 9 de abril de 2013, por divergências quanto aos valores do empreendimento. As três propostas de menor valor variavam de R\$ 243,8 milhões a R\$ 224,9 milhões – portanto, acima do teto de R\$ 180 milhões proposto no edital (WURMEISTER, 2013).

Concomitantemente, o edital foi suspenso pelo Tribunal de Contas da União (TCU), após denúncia de irregularidades apresentadas pela Fundação Iguassu. Dentre essas irregularidades, estariam a inexistência de justificativa técnica para a escolha do local; inconsistência dos estudos de impactos ambientais; descumprimento de exigência prévia de estudos de impacto de vizinhança; desconsideração da vocação turística do local, entre outros (CARNEIRO, 2016, p. 131).

O assunto, porém, permaneceu na agenda bilateral de Brasil e Paraguai. Em 30 de setembro de 2013, a então presidente brasileira, Dilma Rousseff, recebe em Brasília o paraguaio, Horácio Cartes, em visita oficial. Na ocasião, divulgaram um comunicado conjunto, que pontuava, entre outros assuntos:

²² *Regime Diferenciado de Contratação*, modalidade de licitação pública.

(...) reconheceram a necessidade de que se finalize o processo licitatório e sejam iniciadas as obras de construção da Segunda Ponte sobre o Rio Paraná, entre Foz do Iguaçu e Puerto Presidente Franco, a fim de eliminar as dificuldades hoje existentes ao fluxo migratório e comercial e promover o turismo, o comércio e o progresso econômico e social daquela área fronteiriça. Determinaram, ainda, a constituição de um Grupo de Trabalho bilateral entre os órgãos técnicos dos dois países para explorar as melhores maneiras de apoiar projetos ferroviários no Paraguai e interligá-los à malha brasileira e bioceânica (BRASIL, 2013).

Em 29 de outubro de 2013, Dilma Rousseff volta a se encontrar com Horácio Cartes, desta vez na usina de Itaipu. O motivo é a cerimônia de inauguração da linha de 500 kV entre a subestação da margem paraguaia da usina, em Hernandarias (Alto Paraná), e Villa Hayes, na Grande Assunção. Na cerimônia, Dilma reitera a necessidade de novas infraestruturas, no âmbito da Unasul²³, citando diretamente a segunda ponte sobre o Rio Paraná. Dilma defende ainda que a nova estrutura será “mais do que uma ponte, [mas] um elo concreto entre nossos países, e tornará mais fluido o transporte de cargas e auxiliará no escoamento das exportações do Paraguai”.

No dia 30 de janeiro de 2014, o Dnit lança novo edital de licitação, para contratação integrada de empresa para desenvolvimento dos projetos básico e executivo e execução das obras e demais operações necessárias, “suficientes para a construção da ponte internacional sobre o Rio Paraná ligando o Brasil, Foz do Iguaçu/PR (BR-277/PR), e o Paraguai, Presidente Franco” (BRASIL, 2014).

O documento informa que poderiam participar do certame empresas brasileiras, paraguaias ou qualquer pessoa jurídica legalmente estabelecida no País e que atenda às exigências do edital. Detalha ainda que a nova estrutura deverá ser estaiada, com comprimento mínimo de 760 metros, sendo o vão central mínimo de 380 metros, “conforme decisões da Comissão Mista Brasil–Paraguai, ocorridas em 27 de outubro e 4 de novembro de 2009”. Outras características da nova ponte definidas no edital: duas pistas de rolamento com 3,60 metros de largura cada uma, dois acostamentos de 2,50 metros e duas faixas de segurança de 0,50 metro – totalizando 13,20 metros. Prazo para conclusão das obras: 1.050 dias.

A licitação foi realizada e homologada no dia 16 de junho de 2014 pelo Dnit (BRASIL, 2014). O consórcio vencedor foi a Construbase-Cidade-Paulitec, com o valor de R\$ 233.375.000,00, ante R\$ 233.392.499,00 estimado no edital, resultando, portanto, em uma economia proporcionalmente baixa, de apenas de R\$ 17.499,34. O contrato seria assinado em Foz do Iguaçu, no dia 3 de julho, pelo então ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos.

²³ União das Nações Sul-Americanas, composta por países da América do Sul.

A previsão era que a obra estivesse concluída em três anos. Mas o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (Ibama) só concedeu o licenciamento ambiental em fevereiro de 2017, conforme indica reportagem do jornal Gazeta do Povo em 9 de abril do mesmo ano. O texto destaca a mobilização de autoridades paraguaias para salvar a licitação:

A prensa do Paraguai tem motivo. Assinado em junho de 2014, o contrato com a construtora vence em outubro deste ano. O início das obras seria um pré-requisito para que o contrato fosse prorrogado. Em matérias publicadas em seu site, o governo paraguaio estima que a construção da ponte comece em até 90 dias. Questionados pela Gazeta do Povo, no entanto, o Dnit e o Ministério dos Transportes não mencionaram datas para o início dos trabalhos (ANÍBAL, 2017).

Naquele momento, Dilma Rousseff já não era mais a presidente. Acusada de crime de responsabilidade e processada pelo Congresso Nacional, ela perde o mandato em 31 de agosto de 2016. Presidente interino desde 12 de maio, o vice Michel Temer assume o cargo em caráter definitivo, para concluir o mandato, até 31 de dezembro de 2018. O período coincide com o início do governo do presidente Mario Abdo Benítez, também conhecido como “Marito”, em 15 de agosto de 2018, substituindo Horácio Cartes.

A SOLUÇÃO ITAIPU

Diante de uma nova crise financeira e limitação orçamentária²⁴, o governo Michel Temer encaminha à Advocacia-Geral da União (AGU) um pedido para avaliar juridicamente uma solução envolvendo a Itaipu Binacional. A usina que pertence em condomínio ao Brasil e Paraguai pagaria a conta não apenas de uma ponte, sobre o Rio Paraná, mas de duas – a outra sobre o Rio Paraguai, conectando os municípios de Porto Murtinho, no Mato Grosso do Sul, e Carmelo Peralta, no Paraguai. Desta forma, a margem brasileira da usina ficaria responsável pelo financiamento da nova ponte sobre o Rio Paraná; e a margem paraguaia, a ponte sobre o rio Paraguai.

O parecer da AGU, que cita a possibilidade de a empresa assumir compromissos que não têm relação com a produção de energia²⁵, foi publicado em 17 de dezembro de 2018, conforme noticiou o portal da margem brasileira de Itaipu na internet no dia seguinte, 18 de dezembro:

²⁴ A Proposta de Emenda Constitucional (PEC) nº. 55 impôs um teto nos gastos públicos por 20 anos.

²⁵ Em 2018, a missão empresarial de Itaipu era: “Gerar energia elétrica de qualidade, com responsabilidade social e ambiental, impulsionando o desenvolvimento econômico, turístico e tecnológico, sustentável, no Brasil e no Paraguai”. (ITAIPU BINACIONAL, [s.d.]

[A construção das novas pontes está] em consonância com os atos constitutivos da Itaipu Binacional, que admitem claramente a possibilidade de realizar projetos com vistas a desenvolver infraestruturas não diretamente relacionadas às instalações da organização, mas relacionadas ao bem-estar da comunidade local e ao desenvolvimento regional, de modo que tanto a segunda (em Foz) quanto a terceira ponte (no Mato Grosso do Sul) em questão estariam abarcadas em suas diretrizes e objetivos estratégicos (ITAIPU BINACIONAL, 2018).

No dia seguinte à assinatura do parecer da AGU, no dia 18 de dezembro, Temer e Mario Abdo se encontraram em Montevideo, durante Reunião de Cúpula do Mercosul, e acertaram os detalhes do empreendimento. Três dias depois, no dia 21 de dezembro, ambos fariam conjuntamente o anúncio oficial da “solução Itaipu” em evento realizado na própria usina, no *hall* de entrada do Edifício da Produção, exatamente no espaço que demarca a fronteira entre Brasil e Paraguai.

Os presidentes “saudaram a disponibilidade de recursos da entidade (Itaipu)” para a construção de ambas as pontes internacionais “sem qualquer impacto no custo do serviço de eletricidade prestado pela entidade” (BRASIL, 2018). Foi o último compromisso oficial de Temer fora de Brasília, antes de deixar o cargo.

A solução financeira foi ratificada pelo presidente brasileiro Jair Bolsonaro, que venceu a eleição nacional de 2018 e tomou posse no dia 1º de janeiro de 2019. Pelo acordo, Itaipu também ficou responsável pelo financiamento de uma perimetral, com 15 quilômetros de extensão, conectando a nova ponte e uma nova aduana brasileira no acesso à Argentina, à rodovia BR-277. Somados, os investimentos passam de R\$ 460 milhões – R\$ 323 milhões para a ponte (valores atualizados em 2019) e R\$ 140 milhões para a perimetral.

“A segunda ponte sobre o Rio Paraná e a [ponte] sobre o Rio Paraguai são de fundamental importância para os nossos povos”, anunciou Bolsonaro, no dia 26 de fevereiro, na posse do diretor-geral brasileiro de Itaipu, general Joaquim Silva e Luna. A solenidade (no mesmo lugar onde ocorrera o encontro Temer-Marito, dois meses antes) contou com a presença do presidente paraguaio. “Contem com o apoio de nosso governo para concretizar este objetivo”, completou o presidente brasileiro.

Bolsonaro e Mario Abdo voltariam a se encontrar em Brasília, no dia 12 de março, durante visita de Estado do presidente do Paraguai ao Brasil. Em declaração presidencial conjunta, ambos reafirmaram os termos da Declaração Presidencial Conjunta Brasil-Paraguai sobre Integração Física, de 21 de dezembro de 2018, indicando que a segunda ponte sobre o Rio Paraná será custeada pela margem brasileira de Itaipu e a ponte sobre o Rio Paraguai, no Mato Grosso do Sul, receberá recursos da margem paraguaia da usina (BRASIL, 2019).

No dia 10 de maio, Bolsonaro e Mario Abdo se encontram novamente, desta vez em Foz do Iguaçu, para o lançamento da pedra fundamental da obra, agora chamada de “Ponte da Integração Brasil-Paraguai”. A cerimônia ocorreu no ponto onde será a cabeceira brasileira da nova ponte, ao lado do Marco das Três Fronteiras e próxima da Ponte Internacional Tancredo Neves, que liga Brasil e Argentina.

No mesmo ato, oficializou-se um convênio para que o Estado do Paraná seja o responsável pela gestão da obra (BRASIL, 2019). No dia 18 de junho de 2019, foi assinado o “4º termo aditivo de rerratificação e de restituição e prorrogação de prazo ao contrato de empreitada”, pelo superintendente regional do Dnit/PR, Christiano Schineider Machado, e representantes do consórcio (BRASIL, 2019).

A obra da nova ponte internacional sobre o Rio Paraná finalmente começaria no dia 7 de agosto de 2019, com as primeiras movimentações no canteiro de obras. A ordem de serviço fora assinada quatro dias antes, em Curitiba, pelo governador do Paraná, Carlos Massa Ratinho Júnior, e pelo diretor-geral brasileiro de Itaipu, Joaquim Silva e Luna. A inauguração está prevista para 2022.

O mapa a seguir ilustra a localização das pontes entre Brasil e Paraguai, a ponte entre o Paraná e o Mato Grosso do Sul, que facilita o acesso ao Paraguai a partir de Guaíra (PR) e Novo Mundo (MS), além da Ponte Tancredo Neves, ligando Brasil e Argentina.

Figura 2: Mapa das pontes na fronteira Brasil-Paraguai.



Fonte: extraído de Lisboa (2019)

ANÁLISE DOS CONCEITOS

Objeto de reivindicação constante de brasileiros e paraguaios, com apoio de todos os governos eleitos desde o fim do último ciclo militar brasileiro, o projeto da nova ponte surge com a premissa de ordenar e desafogar o tráfego intenso de veículos na Ponte Internacional da Amizade. Como visto, trata-se de uma estrutura acanhada (apenas uma pista simples em cada sentido, com passarela, mas sem acostamento), inaugurada há mais de meio século, e que se transformou, no decorrer dos anos, em uma das fronteiras mais movimentadas do planeta.

Para isso, pretende-se desviar o fluxo de veículos pesados para a Ponte da Integração. Há proposta, inclusive, de proibir a passagem de caminhões na Ponte da Amizade. Não se trata de um volume inexpressivo, como poderia supor uma análise apressada dos números da pesquisa da UDC. O Porto Seco de Foz do Iguaçu é o mais movimentado da América Latina, com deslocamentos de cargas superiores a dois bilhões de toneladas em um único ano (são mais de três bilhões de toneladas se incluirmos negócios com outros países).

Vale destacar que o projeto da Ponte da Integração inclui novas aduanas (em ambas as cabeceiras, no Brasil e no Paraguai, e na fronteira com a Argentina) e uma perimetral que irá direcionar o tráfego para a BR-277, caminho para o Porto de Paranaguá, sem passar pelo centro de Foz do Iguaçu. Também há demanda para construção de um novo porto seco que facilite o escoamento das cargas que chegarão do Paraguai e da Argentina.

Ademais, é pouco provável que a Ponte da Integração seja usada apenas para o transporte de cargas. A nova estrutura dará aos paraguaios acesso facilitado à Argentina, ao Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu e ao Parque Nacional do Iguaçu, que abriga as Cataratas do Iguaçu – principal atrativo turístico da região. Também vai permitir acesso à BR-277, a partir da nova perimetral, tornando-se opção atraente para viagens a Curitiba e aos litorais paranaense e catarinense, destino de muitos paraguaios e argentinos em períodos de férias.

Não se pode ignorar, ainda, a possibilidade de transformação das regiões próximas às cabeceiras da Ponte da Integração em novas áreas de comércio, aproveitando-se da *expertise* dos comerciantes locais e do fluxo de turistas brasileiros em direção à Argentina, às Cataratas do Iguaçu e ao Marco das Três Fronteiras. Tal cenário foi considerado em publicação da própria Itaipu Binacional, de 11 de agosto de 2019, informando que investidores estariam interessados no local (ITAIPU BINACIONAL).

A seguir, com base nas informações disponíveis sobre a Ponte da Amizade, vamos analisar cada um dos quatro tipos de fronteiras propostos por Tito Oliveira e observar quais características da nova ponte poderão ou não ser compatíveis.

O primeiro tipo analisado, a **fronteira morta**, combina baixa integração formal com baixa integração funcional. Nenhum dos dois padrões pode ser atribuído integralmente à Ponte da Amizade e, conforme exposto, não se espera que isso ocorra na futura ponte sobre o Rio Paraná. Levando em conta apenas os números da Receita Federal relativos a 2019, entre Brasil e Paraguai, o potencial de negócios supera US\$ 3,8 bilhões (considerando importações e exportações), demonstrando tendência de alta integração funcional.

O segundo tipo analisado, **território perigoso**, combina alta integração funcional com baixa integração formal. De fato, como vimos na pesquisa da UDC, a Ponte da Amizade tem

alta integração funcional, com um fluxo total de 222,6 mil veículos registrado em apenas seis dias e média diária de 87,2 mil pessoas. Esses números posicionam a fronteira entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este entre as mais movimentadas do mundo.

Também é patente a presença de migração pendular (indicativo de integração funcional), observada por Alvares e reforçada por Paro. Embora inexistam estimativas oficiais, pondera a autora, calcula-se que diariamente cerca de 35 mil brasileiros cruzem as fronteiras paraguaias para trabalhar em Ciudad del Este, Salto del Guairá e Pedro Juan Caballero – somente entre balconistas e gerentes de lojas. Sem contar “laranjas”, “freteiros”, “cigarreiros”, “barqueiros” e outras atividades ilegais.

A forte relação translocal entre Ciudad del Este e Foz do Iguaçu se faz evidente pelo número dos que realizam migração pendular e se inserem nos diferentes nichos deste mercado transnacional. A dinâmica de ambas as cidades é interdependente e sensível a decisões tomadas a nível internacional. A população brasileira da região é favorável a uma liberação comercial mais ampla, uma vez que parte importante da atividade econômica depende do comércio transnacional em Ciudad del Este (ALVAREZ, 2008, p. 13).

Aqui, observa-se tanto a integração do “circuito inferior” da economia, na definição de Wong-Gonzáles, com intensas trocas culturais e comerciais entre ambulantes, carregadores, mototaxistas, clientes e pequenos comerciantes, como do “circuito superior”, na forma do aparato estatal presente nas aduanas e nos números do comércio exterior. Apenas o deslocamento de uma fração desse movimento, notadamente de caminhões de carga, seria suficiente para garantir à futura ponte um nível alto de integração funcional.

Quanto à baixa integração formal, o aparato estatal presente hoje na Ponte da Amizade deverá ser replicado na nova estrutura, pelo menos no lado brasileiro. Porém, cabe ressaltar que o número de apreensões da Receita Federal (quase meio bilhão de reais em 2019) revela que a prática de atividades ilícitas na fronteira permanece alta, a despeito da fiscalização. Assim como a excessiva informalidade, o transporte irregular (vans) e a sensação de insegurança nas ruas do entorno da ponte.

O terceiro tipo analisado por Oliveira são as **fronteiras vivas**, com alta integração formal e funcional. Pelos dados apresentados, não restam dúvidas sobre o nível elevado de integração funcional na Ponte Internacional da Amizade – que deverá se repetir, mesmo em menor grau, na nova estrutura. Um tipo de relação “cara a cara”, como advoga Alan K. Henrikson. Também se observou que o aparato estatal foi reforçado na Ponte da Amizade nos últimos anos (integração formal), porém, sem cessar as atividades ilícitas (indicativo de integração funcional). Isso vale tanto para os crimes transnacionais (narcotráfico) como para os

pequenos delitos. Logo, as apreensões permanecem em número elevado, fazendo com que as autoridades tenham sempre que buscar melhores condições de reprimir o crime.

A recente criação do Centro Integrado de Operações de Fronteira e da Fronteira Tech, e operações como a Muralha, são exemplos de que o poder público está se organizando para elevar o nível de formalidade. A suposta relação da região da Tríplice Fronteira com o terrorismo internacional é um fator a mais de pressão sobre as autoridades. Portanto, pode-se afirmar que a integração formal existe, vem ganhando força no contexto regional, mas ainda é insuficiente; e que esses mesmos desafios deverão ser enfrentados quando o tráfego na futura ponte internacional for liberado.

O último tipo categorizado pelo autor, a **fronteira burocrática**, combina alta integração formal com baixa integração funcional. Tal classificação não pode ser dada à atual Ponte da Amizade, devido ao alto grau de funcionalidade observado no local e à imprecisão relativa à formalidade, mencionada no item anterior. Em relação à nova ponte, em tese, poderia ser aplicada se a passagem fosse usada exclusivamente para o transporte de cargas entre os dois países, impedindo o fluxo de turismo e de compras ou mesmo um movimento de migração pendular. Essa característica deveria estar associada a um novo porto seco (há reivindicação neste sentido), a uma perimetral (que já está em construção) e a um forte controle alfandegário e repressivo para combater ilícitos (o que não é possível assegurar). Entretanto, tal exclusividade para o transporte de cargas não faz parte do projeto.

CONCLUSÃO

Diante da apresentação dos dados históricos, dos elementos de referência coletados na pesquisa e da discussão conceitual, faz-se necessário, nesta conclusão, retomar as questões iniciais: que tipo de fronteira, formal ou funcional, existe na Ponte da Amizade? E que tipo de fronteira passará a existir na futura Ponte da Integração Brasil-Paraguai?

Inicialmente, pode-se perceber, com base nas evidências apresentadas, que a Ponte da Amizade apresenta alta taxa de integração funcional. Trata-se de uma das fronteiras mais ativas do mundo, com movimento estimado em mais de 13,5 milhões de veículos em 2019, considerando os 222,6 mil contabilizados na pesquisa da UDC em apenas seis dias de pesquisa. Em relação ao número de pessoas que atravessaram a Ponte da Amizade, a média diária observada no mesmo período foi de 87,2 mil, podendo chegar a um movimento superior a 31 milhões de pessoas em 2019, projetando o resultado da pesquisa aos 365 dias do ano.

Como foi destacado no texto, mesmo que uma fração deste movimento seja deslocado para a futura Ponte da Integração, espera-se que o fluxo de veículos na nova ligação internacional seja intenso, especialmente de caminhões – objetivo primário do investimento. O potencial é de 180 mil caminhões/ano (projeção de dados da pesquisa da UDC) e uma carga superior a dois bilhões de toneladas (números da Receita Federal).

Daí se dará o maior impacto na relação entre os dois países, tornando mais fluído o trânsito na Ponte da Amizade, o que vai facilitar o turismo de compras e a migração pendular, e abrindo um novo corredor de importações e exportações para produtos brasileiros e paraguaios. Esse é um impacto provável. O outro efeito, mais especulativo, seria a transformação da região do Porto Meira em uma nova área de comércio popular, capturando parte dos turistas que hoje frequentam Ciudad del Este. Portanto, a conclusão é que, assim como na Ponte da Amizade, prevalecerão na Ponte da Integração Brasil-Paraguai características funcionais.

E o que se pode concluir sobre a integração formal?

Neste caso, os dados devem ser analisados com moderação. É inegável que o período dos grandes comboios de sacoleiros, entre os anos de 1970 e 1990, indicava baixa taxa de formalidade. E que, desde então, a presença do aparato estatal na Ponte da Amizade aumentou exponencialmente. Investimentos recentes, como a criação do Centro Integrado de Operações de Fronteira e da Fronteira Tech, também indicam um esforço do Estado brasileiro em elevar a formalidade. Todavia, como observa Paro (2016), o rigor da fiscalização oscila – tendo sido afrouxado nos anos 2010, com a retomada do modelo por amostragem.

Os dados de apreensões da Receita Federal pela alfândega de Foz do Iguaçu (R\$ 465 milhões em 2019, valor 36% superior ao registrado no ano anterior) demonstram que a vigilância inibe, mas não desestimula as atividades ilícitas. O contrabando de cigarros paraguaios, produto que inunda o mercado brasileiro, corrobora essa avaliação. Concluimos, por conseguinte, que formalidade e funcionalidade excessiva convivem na Ponte Internacional da Amizade, sem que a primeira consiga controlar ou frear a segunda – como num eterno jogo de “gato e rato”. E isso deve se repetir na futura ponte.

A partir dos dados, analisaremos agora a aplicação da tipologia proposta por Oliveira. De antemão, dos quatro tipos examinados, descartamos dois: fronteira morta (tipo A) e fronteira burocrática (tipo D), ambas com baixa integração funcional. Restam, portanto, dois tipos passíveis de classificação no presente estudo: o território perigoso (tipo B) e a fronteira viva (tipo C). Não é uma surpresa. O próprio Oliveira observou que, em ambos os casos, a despeito

de suas diferenças, prevalece uma lógica territorial, com mecanismos endógenos (no interior) e alta complementaridade.

É o que se vê hoje na Ponte da Amizade. Mas qual o tipo que se impõe – B ou C? O autor observa que as relações fronteiriças não são estáticas, podendo mudar de classificação de acordo com as circunstâncias. “É o ambiente cartográfico do possível e do pouco previsível”, escreve. Lembremo-nos da tensão permanente entre o que deseja a população e a economia locais (uma relação mais funcional) e as ações do Estado no território (integração formal). E a coexistência, na Ponte da Amizade, dos circuitos superior e inferior da economia (conforme Wong-Gonzáles).

Desta forma, ora observamos características de alta integração funcional com baixa integração formal (como no período dos grandes comboios de ônibus ou o movimento das quadrilhas de contrabando de cigarros), ora de alta integração funcional com alta integração formal (quando a fiscalização logra reprimir a ação dessas mesmas quadrilhas). Neste ponto, vale recordar a afirmação do próprio autor, quando pondera que fronteiras não são iguais. Ao contrário: tratam-se de “ambientes plurais” que se transformam em “territórios singulares”.

Finalmente, considerando os elementos de referência e as premissas conceituais, defendemos o surgimento de uma nova categoria, não qualificada por Oliveira, mas presente em seu trabalho. Trata-se de um “tipo híbrido”, com atributos de território perigoso e de fronteira viva convivendo e disputando o mesmo espaço. É esta a característica que observamos, hoje, na fronteira da Ponte Internacional da Amizade, e que deverá se repetir na futura Ponte da Integração Brasil-Paraguai.

FONTES BIBLIOGRÁFICAS

ALVAREZ, G. O. Trabalhadores migrantes nas fronteiras do Brasil com os países do Mercosul. **Anais da 26ª Reunião Brasileira de Antropologia**, Porto Seguro, 2008. Disponível em: <<http://www.portal.abant.org.br/2013/07/06/anais-26-rba/>>. Acesso em: 21 abr. 2020.

AMARAL, A. B. D. **A Tríplice Fronteira e a Guerra ao Terror**. 1. ed. Rio de Janeiro: Apicuri, 2010.

ANÍBAL, F. Orçamento trava início da construção da segunda ponte entre Brasil e Paraguai. **Gazeta do Povo**, 09 abr. 2017. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/politica/parana/orcamento-trava-inicio-da-construcao-da-segunda-ponte-entre-brasil-e-paraguai-9cfbv0s9gnv6yqnanlx1e6g4/>>. Acesso em: 21 jan. 2020.

BARROS, L. S. (. .); TERESI, V. M. (. .). **Tráfico de pessoas: reflexões em áreas de fronteira**. Foz do Iguaçu: Idesf, 2019.

BRASIL. Ata do Iguaçu. Brasília: Ministério das Relações Exteriores, 1966. Disponível em: <https://www.itaipu.gov.br/sites/default/files/af_df/ataiguacu.pdf>. Acesso em: 3 jul 2019.

BRASIL. Tratado da Bacia do Prata. Brasília: Ministério das Relações Exteriores, 1969. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/TratBcPrata.pdf>>. Acesso em: 04 jul. 2020.

BRASIL. Discurso presidencial. Bela Vista (MS): Presidência da República, 1971. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/emilio-medici/discursos/1971/10.pdf/view>>. Acesso em: 15 mar 2020.

BRASIL. Acordo Brasil Paraguai sobre nova ponte. Foz do Iguaçu: Presidência da República, 1992. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1994/decretolegislativo-28-26-outubro-1994-358430-acordo-1-pl.html>>. Acesso em: 07 jul 2020.

BRASIL. Despacho da Presidência. Brasília: Presidência da República, 1993. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1994/decretolegislativo-28-26-outubro-1994-358430-exposicaodemotivos-145154-pl.html>>. Acesso em: 04 jul 2020.

BRASIL. Decreto Legislativo. Brasília: DOU, 1994. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/DOU/1994/10/31>>. Acesso em: 04 jul 2020.

BRASIL. Decreto Legislativo nº 28. Brasília: Ministério das Relações Exteriores, 1994. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1994/decretolegislativo-28-26-outubro-1994-358430-acordo-1-pl.html>>. Acesso em: 04 jul 2020.

BRASIL. Decreto presidencial. Brasília: Presidência da República, 1995. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1436.htm>. Acesso em: 15 mar 2020.

BRASIL. Declaração presidencial. Brasília: Presidência da República, 2003. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/luiz-inacio-lula-da-silva/discursos/1o-mandato/2003/14-10-2003-decl-a-impren-do-pr-luiz-inacio-lula-da-silva-por-ocas-da-visita-do-presidente-do-paraguai.pdf/@@download/file/14-10-2003%20>>. Acesso em: 04 jul 2020.

BRASIL. Projeto de Resolução. Brasília: Senado Federal, 2005. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=4032345&ts=1594035196422&disposition=inline>>. Acesso em: 02 mar 2020.

BRASIL. Decreto Legislativo 257. Brasília: Congresso Nacional, 2008. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2008/decretolegislativo-257-18-setembro-2008-580855-publicacaooriginal-103702-pl.html>>. Acesso em: 02 mar 2020.

BRASIL. Edital licitação 1. Brasília: Dnit, 2012. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/anexo/Edital/Edital_edital0889_12-00_0.pdf>. Acesso em: 04 jul 2020.

BRASIL. Visita de Estado ao Brasil do Presidente da República do Paraguai, Horacio Cartes - Comunicado Conjunto. Ministério das Relações Exteriores, 2013. Disponível em:

<<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/2166-visita-de-estado-ao-brasil-do-presidente-da-republica-do-paraguai-horacio-cartes-comunicado-conjunto>>. Acesso em: 4 jul 2020.

BRASIL. **Edital licitação 2**. Brasília: Dnit, 2014. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/anexo/Edital/Edital_edital0046_14-00_1.pdf>. Acesso em: 03 jul 2020.

BRASIL. **Homologação de licitação**. Brasília: Ministério dos Transportes, 2014. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/anexo/Anexo/Anexo_edital0046_14-00_2.pdf>. Acesso em: 01 maio 2020.

BRASIL. **Declaração presidencial conjunta**. Foz do Iguaçu: Presidência da República, 2018. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/19871-declaracao-presidencial-conjunta-brasil-paraguai-sobre-integracao-fisica-foz-do-iguacu-21-12-2018>>. Acesso em: 04 jul 2020.

BRASIL. **Convênio de delegação**. Brasília: [s.n.], 2019. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/DOU/2019/05/29/Secao-3>>. Acesso em: 03 jul 2020.

BRASIL. **Declaração presidencial conjunta**. Brasília: Presidência da República, 2019. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/20145-declaracao-presidencial-conjunta-por-ocasio-da-visita-ao-brasil-do-presidente-da-republica-do-paraguai-mario-abdo-benitez-brasilia-12-de-marco-de-2019>>. Acesso em: 03 jul 2020.

BRASIL. **Termo aditivo**. Curitiba: Dnit, 2019. Disponível em: <https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&codigo_verificador=3434791&codigo_crc=ECDEB988&hash_download=3cddb926e4dab4fbc2faffba126ab13f89dc6e520a9cb304695d142eae3d2c934fe14922c49f760aca0dbdd09226bb0b6732b252ef32c3ebe66f3c>. Acesso em: 01 maio 2020.

BRASILEIRO, L. A.; ASCENÇÃO, C. F. D.; ROSIN, T. A. Áreas de estacionamento para veículos de carga e descarga. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, São Paulo, v. 2, p. 19-30, 2014. Disponível em: <https://www.amigosdanatureza.org.br/publicacoes/index.php/gerenciamento_de_cidades/article/viewFile/742/766>. Acesso em: 29 abr. 2020.

CARNEIRO, C. P. **Fronteiras Irmãs - Transfronteirizações na Bacia do Prata**. Porto Alegre: Ideograf, 2016.

CATAIA, M. A. **Fronteiras: Territórios em Conflitos**. XIII Encontro Paranaense de Estudantes de Geografia (EPEG). Marechal Cândido Rondon: Unioeste. 2008.

CERVO, A. L.; BUENO, C. **História da Política Exterior do Brasil**. 4ª Edição. ed. Brasília: UnB, 2002.

FOUCHER, M. Tipologia de las fronteras contemporáneas. In: BOVIN, P. **Las fronteras del istmo: Fronteras y sociedades entre el sur de México y América Central**. [S.l.]: Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 2005. p. 19-24. Disponível em: <books.openedition.org/cemca/655>. Acesso em: 30 jan. 2020.

GOES FILHO, S. S. Contextualização histórica. In: LIMA, S. E. M.; COUTINHO, M. D. C. **S. Pedro Teixeira, a Amazônia e o Tratado de Madri**. Brasília: Funag, 2016.

HENRIKSON, A. K. Border Regions as Neighbourhoods. In: WASTL-WALTER, D. **The Ashgate Research Companion to Border Studies**. [S.l.]: Ashgate, 2011. p. 85-102.

ITAIPU BINACIONAL. Itaipu Binacional. **Itaipu Binacional**, [s.d.]. Disponível em: <www.itaipu.gov.br>. Acesso em: 21 janeiro 2020.

ITAIPU BINACIONAL. Temer e Mario Abdo autorizam a construção de pontes com recursos de Itaipu. **ITAIPU BINACIONAL**, 18 dezembro 2018. Disponível em: <<https://www.itaipu.gov.br/sala-de-imprensa/noticia/temer-e-mario-abdo-autorizam-construcao-de-pontes-com-recursos-de-itaipu>>. Acesso em: 21 jan. 2020.

ITAIPU BINACIONAL. Obra de ponte internacional atrai atenção de investidores para bairro de Foz do Iguaçu. **ITAIPU BINACIONAL**, 2019. Disponível em: <<https://www.itaipu.gov.br/sala-de-imprensa/noticia/obra-de-ponte-internacional-atrai-atencao-de-investidores-para-bairro-de-foz>>. Acesso em: 17 junho 2020.

LISBOA, M. T. Ponte da Integração: cada vez mais estamos conectados com os países da fronteira. **100Fronteiras**, Foz do Iguaçu, 16 dezembro 2019. 14.

MACHADO, L. et al. O Desenvolvimento da Faixa de Fronteira: uma proposta conceitual-metodológica. In: OLIVEIRA, T. C. M. D. **Território sem Limites: Estudos sobre Fronteiras**. Campo Grande: UFMS, 2005. p. 648.

MACHADO, L. O. Lmites, Fronteiras, Redes. In: STROHAECKER, T. M., et al. **Fronteiras e Espaço Global**. Porto Alegre: AGB, 1988.

MAILLAT, D. Comportements spatiaux et milieux innovateurs. In: AURAY, J. P. **Encyclopédie d'économie spatiale**. Paris: Economica, 1994. p. 255-262.

MASCARENHAS, M. C. A Ponte da Amizade selando as relações Brasil-Paraguai. **RELACult**, p. 2, 2017. Disponível em: <<http://periodicos.claec.org/index.php/relacult/article/view/632>>. Acesso em: 14 abr. 2020.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA. Foz do Iguaçu recebe o primeiro Centro Integrado para combater o crime organizado nas fronteiras. **Ministério da Justiça e Segurança Pública**, 2019. Disponível em: <<https://www.novo.justica.gov.br/news/foz-do-iguacu-recebe-o-primeiro-centro-integrado-para-combater-o-crime-organizado-nas-fronteiras>>. Acesso em: 29 abr. 2020.

MORAES, C. Paraguai: A consolidação da ditadura de Strossner - 1954-63. Porto Alegre: Epipucrs, 2000. p. 88-106.

OLIVEIRA, T. C. M. D. Tipologia das Relações Fronteiriças: Elementos para o Debate Teórico-Prático. In: OLIVEIRA, T. C. M. D. **Território sem Limites: Estudos sobre Fronteiras**. Campo Grande: Editora UFMS, 2005. p. 377-408.

PARAGUAI. **Ley 254**. Assunção: Poder Legislativo, 1993. Disponível em: <<https://paraguay.justia.com/nacionales/leyes/ley-254-nov-4-1993/gdoc/>>. Acesso em: 04 jul 2020.

PARO, D. **Foz do Iguaçu: do descaminho aos novos caminhos**. Foz do Iguaçu: Epígrafe, 2016.

PECEQUILO, C. S. **Introdução às Relações Internacionais**. 9ª. ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

PECEQUILO, C. S. **Manual do Candidato - Política Internacional**. 2ª. ed. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2012.

PINHEIRO-MACHADO, R. Caminhos do descaminho: Etnografia da fiscalização na Ponte da Amizade e seus efeitos no cotidiano da Tríplice Fronteira. In: MACAGNO, L.; MONTENEGRO, S.; BÉLIVEAU, V. G. **A Tríplice Fronteira - Espaços nacionais e dinâmicas locais**. Curitiba: UFPR, 2011. Cap. 5, p. 127-145.

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

RAFFESTIN, C. Território e o Poder. In: _____ **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993. p. 143-222.

RAFFESTIN, C. A ordem e a desordem ou os paradoxos da fronteira. In: OLIVEIRA, T. C. M. D. **Território sem Limites: Estudos sobre Fronteiras**. Campo Grande: UFMS, 2005. p. 9-15.

RATZEL, F. **La Géographie Politique; Géographie Politique**. Paris; Genève: Fayard; Editions Regionales Europeennes, 1987; 1988.

RECEITA FEDERAL. Apreensões da Receita Federal em Foz do Iguaçu alcançaram R\$ 465 milhões em 2019. **Receita Federal**, 2020. Disponível em: <<http://receita.economia.gov.br/sobre/acoes-e-programas/acoes-da-receita-federal/noticias/2020/janeiro/9a-regiao-fiscal/apreensoes-da-receita-federal-em-foz-do-iguacu-alcancaram-r-465-milhoes-em-2019>>. Acesso em: 29 abr. 2020.

RECEITA FEDERAL. Receita Federal divulga balanço de movimentação de cargas no Porto Seco de Foz do Iguaçu. **Receita Federal**, 2020. Disponível em: <<http://receita.economia.gov.br/sobre/acoes-e-programas/acoes-da-receita-federal/noticias/2020/janeiro/9a-regiao-fiscal/receita-federal-divulga-balanco-de-movimentacao-de-cargas-no-porto-seco-de-foz-do-iguacu>>. Acesso em: 11 abr. 2020.

SARAIVA, J. F. S. Dois Gigantes e um condomínio: da guerra fria à coexistência pacífica (1947-1968). In: SARAIVA, J. F. S. **História das Relações Internacionais Contemporâneas - da sociedade internacional do século XIX à era da globalização**. São Paulo: Saraiva, 2008. p. 226-227.

SILVA, M. A. D. **Breve História de Foz do Iguaçu**. Foz do Iguaçu: Epígrafe, 2014.

SOARES, L. F. D. M. Memórias do diplomata João Guimarães Rosa. **Folha de S. Paulo**, 2013. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/2013/05/1273106-memorias-do-diplomata-joao-guimaraes-rosa.shtml>>. Acesso em: 22 jun. 2020.

SÓRIA, M. A. Z. **Usina de Itaipu - Integração energética entre Brasil e Paraguai**. 1ª edição. ed. Curitiba: Editora da UFPR, 2012.

STEIMAN, R.; MACHADO, L. O. Limites e Fronteiras Internacionais: uma discussão histórico-geográfica. Rio de Janeiro: UFPR, 2002.

UDC. **Pesquisa sobre o perfil de pessoas que atravessam a Ponte Internacional da Amizade**. Foz do Iguaçu: [s.n.], 2019. Disponível em: <<https://www.udc.edu.br/site/#/udc/noticia/2361>>. Acesso em: 15 mar 2020.

UDC. **Pesquisa sobre o tráfego de veículos e pessoas que atravessam a Ponte Internacional da Amizade**. Foz do Iguaçu: [s.n.], 2019. Disponível em: <<https://www.udc.edu.br/site/#/udc/noticia/2361>>. Acesso em: 15 mar 2020.

VARGAS, F. A. **Formação das Fronteiras Latino-Americanas**. 1ª Edição. ed. Brasília: FUNAG Fundação Alexandre de Gusmão, 2017.

WONG-GONZÁLES, P. Alianzas estratégicas de Regiones transfronterizas: cooperacion y conflicto en la frontera USA-Mexico. In: _____ **Economias Regionales y Desarrollo Territorial**. Assunción: CAPED, 2002.

WURMEISTER,. Dnit declara 'fracassada' licitação da segunda ponte entre Brasil e Paraguai. **G1**, 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pr/oeste-sudoeste/noticia/2013/04/dnit-declara-fracassada-licitacao-da-segunda-ponte-entre-brasil-e-paraguai.html>>. Acesso em: 24 out. 2020.