

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE ITAPUA**

**III SEMINARIO INTERNACIONAL DE LOS ESPACIOS DE FRONTERA (III GEOFRONTERA)**

# *Integración: Cooperación y Conflictos*

# III SEMINÁRIO INTERNACIONAL DOS ESPAÇOS DE FRONTEIRA (III GEOFRONTEIRA)

# *Integração: Cooperação e Conflito*

EJE TEMATICO A LA QUE SE PRESENTA EL TRABAJO

**4 – Fronteras, Integración y Estado Nacional / Fronteiras, Integração e Estado Nacional**

**A GEOPOLÍTICA DA PONTE DA AMIZADE: A (DES)INTEGRAÇÃO ENTRE BRASIL E PARAGUAI**

Valdelice do Amaral Fagundes

[val24fagundes@gmail.com](mailto:val24fagundes@gmail.com)

Edson Belo Clemente de Souza

[ebelo2003@yahoo.com.br](mailto:ebelo2003@yahoo.com.br)

Universidade Estadual do Oeste do Paraná – PR, Brasil

 Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (**CAPES**)

SETEMBRO - 2015

**Resumen/ Resumo**

Diversas estratégias geopolíticas estabelecidas entre o Brasil e Paraguai foram pensadas a partir das influencias de estudiosos como John Mackinder e Mario Travassos. Com base nestes autores governantes brasileiros traçaram planos de integração entre esses dois países. Reconhece-se que a execução desses planejamentos tiveram certo êxito na aproximação, porém é inevitável ponderar que em muitos aspectos a desintegração é aparente. Esta pesquisa tomou por base uma das ações baseadas nesta geopolítica de aproximação: a infraestrutura Ponte da Amizade localizada na fronteira Brasil e Paraguai que liga as cidades gêmeas Foz do Iguaçu e Ciudad del Este. A partir desta objetivou-se investigar situações frágeis e potenciais a integração que se desenvolveram a partir da construção dessa ponte. Para tal alcance desenvolvemos um quadro conceitual da geopolítica brasileira, seguido de um breve levantamento histórico sobre a construção da ponte e a situação da região da fronteira naquele momento. Por derradeiro realizou um levantamento de casos atuais envolvendo a gestão de assuntos ligados a Ponte da Amizade. A pesquisa perpassa por levantamento teórico, busca de dados históricos, informações da mídia e pesquisa em documentos públicos. Ao final deste trabalho obteve-se evidencias de desintegração na gestão de questões relacionadas ao trânsito, legislação, segurança, entre outras.

**Perfil acadêmico do autor:** **Valdelide do Amaral Fagundes** é Mestranda pela Universidade Estadual do Oeste do Paraná. Licenciada em Geografia pelo CTESOP – Centro Técnico-Educacional Superior do Oeste Paranaense, especialista Latu Sensu em Educação e Gestão Ambiental, Gestão e Organização Escolar e Educação do Campo, todas cursadas no Instituto de Estudos Avançados e Pós-Graduação. **Edson Belo Clemente de Souza** é docente do Programa de Pós-graduação em Geografia da UNIOESTE, Campus de Mal. C. Rondon/PR

1. **Introdução**

O presente trabalho tem por objeto evidenciar potencialidades e fragilidades no processo de integração do Brasil e Paraguai, a partir dos projetos geopolíticos estabelecidos entre esses dois países. Por se tratar de um assunto muito amplo, este trabalho optou em tomar por base a estratégia geopolítica de construção da Ponte da Amizade, ligação de Foz do Iguaçu (Brasil) com Ciudad del Este (Paraguai), salientando algumas situações favoráveis e outras precárias que foram se estabelecendo com os desdobramentos dessa obra.

A concepção de geopolítica aqui desenvolvida se pauta nas ideias de Makinder e Travassos, autores estes que tiveram influência no pensamento geopolítico brasileiro. O planejamento da geopolítica internacional desenvolvida pelo Brasil empreendia esforços para obter aproximação com países vizinhos e possivelmente ter influência sobre os mesmos. A construção da Ponte da Amizade se insere neste contexto e desencadeia a intensificação de muitas outras relações.

O trabalho foi estruturado da seguinte forma: a contemplar inicialmente a formação de um quadro conceitual da geopolítica brasileira, posteriormente um breve levantamento histórico sobre a construção da ponte e a situação da região da fronteira naquele momento. E por derradeiro são apresentados e discutidos algumas situações potenciais e frágeis que se desenvolveram a partir das relações estabelecidas após a construção da Ponte da Amizade.

**2. Desenvolvimento**

**2.1 A influência dos estudos geopolíticos nas estratégias desenvolvimentistas brasileiras.**

Estudos de diversos autores identificam que o conceito de geopolítica foi utilizado pela primeira vez pelo professor Johan Rudolf Kjéllin em 1905 no texto “As Grandes Potências”. Natural da Suíça, Kjélin vivia na Alemanha e carregava grande apreço pelas ideias de Friedrich Ratzel. Embora este seja o primeiro registro histórico de uso desta palavra, considera-se que o pai da geopolítica seja Ratzel (1844-1904), pois, mesmo nunca tendo utilizado este termo, são nas discussões que este autor fez sobre a Geografia Política mundial e Alemã que nasce o embasamento teórico para os futuros estudos geopolíticos. Ratzel viveu no período de expansionismo alemã e teve envolvimento pessoal com o exército alemão, portanto reconhece-se que seus estudos foram bastante influenciados pelas necessidades momentâneas da Alemanha de reforçar o poder, a figura do estado e o expansionismo, contudo isso não impediu que seus ideários tenham ganhado espaço no campo da discussão da Geografia Humana até hoje, embora o autor seja alvo de alguns críticos.

Na sequência destacam-se a evolução do pensamento da geopolítica clássica estudiosos como Alfrel Thayer Mahan (1840-1914), Karl Haushofer (1869 a 1946 ) e Halford John Mackinder (1861 a 1947). Este último possuiu relevância nos projetos desenvolvimentistas brasileiro. Na concepção de Makinder, com os crescentes avanços tecnológicos no mundo, a grande importância seria dominar o espaço terrestre e para isso uma das formas seria possuir uma boa infraestrutura viária sobre está base terrestre.

Seguindo esta ideia, Mackinder idealizou o termo *heartland* que se refere a territórios situados em partes centrais de um continente, possuidor de uma massa territorial continua, riquezas naturais, dentre outros fatores. Espaços com essas características eram literalmente “O coração da terra” e quem estava nestes espaços e ou dominasse tais países alcançaria a hegemonia mundial. A teoria dele foi elaborada fazendo referência a Rússia e Alemanha que seriam consideradas o *heartland*, porém é notório que esses conceitos da geopolítica clássica foram transportados para a geopolítica sul-americana e utilizado para embasar discursos, principalmente dos governos militaristas. É nesse contexto que se intensifica no Brasil uma busca pela formação de redes principalmente através da implantação de rodovias.

Ocorre que a Bolívia por conta da sua localização geográfica se intitulou o *heartland* sul americano e desde então o Brasil vem demonstrando preocupação em construir infraestruturas que fizessem a ligação viária entre Brasil, Bolívia e Paraguai. Através desta perspectiva geopolítica o território brasileiro teria maior domínio sobre a Bolívia (*heartland*) e sobre o Paraguai, país vizinho que não possuía saída oceânica. Com tal ação o Brasil poderia aniquilar as relações entre Paraguai e Argentina, haja vista que até então o escoamento da produção paraguaia era feita através do rio Paraguai que era basicamente controlado pelos argentinos.

As estratégias brasileiras também se pautaram nos escritos de Travassos. De acordo com Varela (2013, p. 3.), autor que resumiu a obra Aspectos Geográficos Sul Americanos:

A proposta de Travassos era o desenvolvimento e implementação de uma ousada política de comunicações, o qual seria construído através de um sistema misto baseado na pluralidade de transportes (ferroviário, rodoviário, hidroviário, marítimo e aéreo) que tinha dois grandes objetivos: garantir deste modo a unidade territorial do país e a articulação de suas diversas regiões, e por último, assegurar a projeção política e econômica do Brasil no continente sul americano.

Seguindo as perspectivas desses geopolíticos o Brasil toma algumas ações. A exemplo, temos a busca pela implantação de infraestruturas e a tentativa de melhoria de relacionamento com o Paraguai.

O cenário das relações geopolíticas entre Brasil e Paraguai vinha bastante abatido após a Guerra da Tríplice Aliança, sendo o Paraguai considerado o promovedor do conflito, este foi penalizado a pagar custas ao Brasil e demais países envolvidos, gerando assim um clima de maior tensão.

Um dos primeiros passos à reconciliação Brasil e Paraguai ocorreu no governo de Getúlio Vargas quando este perdoou a dívida paraguaia, evidentemente porque tinha interesses maiores, já que o Brasil vivia seu início da industrialização e via o Paraguai com um potencial consumidor dos produtos industrializados brasileiros, além das intenções brasileira pela hegemonia Sul Americana.

Seguindo na busca por melhores relações com o Paraguai e promoção do desenvolvimento de regiões isoladas, como a região Oeste do Paraná, os governantes brasileiros promoveram outras ações de reaproximação, dentre estas estavam; o asfaltamento da estrada que hoje é a BR 277 que liga Foz do Iguaçu ao Porto Paranaguá, a construção da ponte sobre o rio Paraná, o financiamento da construção de uma via ligando a cidade de Assunção a Ponte da Amizade e a concessão de uma área livre de impostos nas exportações e importações paraguaias ao Porto de Paranaguá. Fechando um pacote de infraestrutura viária e acordos que completaria a ligação da capital do Paraguai até o oceano Atlântico.

Dentre essa gama de ações integradoras a construção da Ponte da Amizade apresentou papel relevante, pois foi através dela que se efetivou a facilitação da mobilidade entre Brasil e Paraguai, promovendo não apenas a travessia em si, mas gerando um rol de outras ações, como, o fortalecimento da economia, a ampliação das relações de apoio entre os povos fronteiriços, entre outras que serão discutidos ao longo deste texto.

Embora a construção da Ponte da Amizade já vinha sendo discutida há anos, seus primeiros desdobramentos efetivos se deu em 29 de maio de 1956, quando foi assinado o acordo entre Brasil e Paraguai para tal construção, já na sequência foi formada a comissão responsável pela obra e se iniciou os estudos em torno da decisão da localização da obra, as sondagens do rio e demais decisões técnicas sobre a edificação. Chegou a contar com cerca de mil funcionários, envolvendo inclusive empresas de outros estados na execução de algumas partes, devido a engenhosidade da obra.

Como é de práxis na execução de projetos estratégicos, a Ponte da Amizade teve várias inaugurações, pois a cada fase concluída era realizado um ato solene para marcar a grandiosidade da obra e chamar atenção para a potencialidade brasileira em desenvolver tamanha obra colocando-a em evidência diante dos países vizinhos.

**2.2 Influências da Ponte da Amizade nas relações geopolíticas**

Ao buscar por artigos que abordem questões referentes à fronteira Brasil e Paraguai sobre as perspectivas econômicas, identitária, políticas, entre outras, é muito comum aparecer no texto referências a Ponte da Amizade como marco inicial a diversas condições atuais. Partindo dessa análise, reconhece-se a importância dessa obra na geopolítica internacional envolvendo Brasil e Paraguai, pois a Ponte da Amizade não é apenas um instrumento estático ou pano de fundo por onde perpassa uma história e sim a condição necessária a existência dessas relações.

Ao avaliar o contexto da fronteira Brasil e Paraguai verifica-se que até 1950 tanto o extremo Oeste paranaense quanto o Leste paraguaio sofria pelo isolamento ao qual a região se encontrava, tanto pela escassez de povoamento quanto pela precariedade das vias e demais infraestruturas que promovem a fluidez.

O investimento em infraestrutura viária foi crucial para dar início ao processo de desenvolvimento da região. Para Rosieira (2006, p. 62):

Do ponto de vista dos transportes, a construção da BR 277 e da Ponte da Amizade estava entre os primeiros esboços de integração territorial, que viram a contribuir para os futuros acordos e tratados econômicos na América do Sul. Dentro deste clima geopolítico, forjaram-se os primeiros corredores que começariam a romper a segregação, característica marcante ao longo da história, das redes de transportes sul americanas.

Como o autor acima menciona a Ponte da Amizade, a mesma representou a integração territorial e proporcionou um conjunto de transformações espaciais. Com base nisso apresentaremos algumas dessas alterações, mencionando tanto as que desencadearam cenários positivos, quanto negativos.

Com relação a Ciudad del Este, sua história se entrelaça com a história da Ponte da Amizade, pois a cidade foi fundada em 03 de fevereiro de 1957, em seguida ao acordo da construção da ponte e, portanto, a criação desta cidade fazia parte de um projeto geopolítico paraguaio desenvolvido no governo de Alfredo Stroessner. Em relatos contidos no livro Foz do Iguaçu – Retratos o motorista Francisco Ferreira Mota, que prestou serviços a construção da ponte, afirma que no início dos estudos para a construção, a base territorial da atual Ciudad del Este “era só mato”. Portanto, fica explicito que a ponte é parte de uma transformação demográfica, espacial e relacional entre Brasil e Paraguai.

Outro fator marcante nas relações Brasil e Paraguai advindo da construção da ponte foi o estabelecimento de acordos comerciais entre esses países e a criação da Zona Franca de Ciudad del Este. Embora este assunto seja um tanto polêmico já que RABOSSI (2004, p.18) cita a criação de uma Zona Franca na cidade desde 1960 com o acordo firmado entre a Comissão de Administração de Puerto Presidente Stroessner e Foreign Markets Trading corporation (lei 624/60) acordo esse que veio sofrendo alterações com as leis 73 de 1971, lei 342/71. Outros autores que discutem sobre esse assunto apontam para a data 1980 como por exemplo no texto *O paraíso dos outros* que cita a data agora mencionada. Tendo ainda fontes que questionam o perfil dessa Zona afirmando que as características das normas ali impostas não se encaixa aos parâmetros de Zona Franca e mencionam ainda que frequentemente autoridades preferem dizer que a cidade é beneficiada por um Regime Especial de Turismo.

Independente da discussão acima mencionada o fato é que juntamente com a construção da ponte as relações comerciais se intensificaram, pois esta desencadeou a criação da Zona Franca em Ciudad del Este, que somadas as diferenças de câmbio existentes entre essas dois países, começo a aquecer a economia local. As principais fontes de renda de Ciudad del Este está atrelada ao comércio, fazendo desta municipalidade uma importante fonte de receita para o Paraguai. Cabe ainda é frisar que os turistas brasileiros representam uma boa parte das vendas dessa cidade. Pensando ainda pela viés da economia local, a constante circulação de pessoas atraídas pelo comércio integram epotencializam a obtenção de lucros na rede de serviços de Foz do Iguaçu, uma vez que o turista realiza suas compras no país vizinho, mas pode utilizar-se dos serviços de alimentação, hospedagem e laser em Foz do Iguaçu.

No entanto, cumpre observar que a integração desses espaços não apagou as assimetrias existentes. As discrepâncias na economia destes países ainda persistem. A exemplo disso, o turismo em Foz do Iguaçu se dá com atrações opostas a cidade vizinha, sendo mais voltado ao laser proporcionado pelas visitas ao Parque das Aves, Cataratas do Iguaçu e Usina Itaipu, já a Ciudad Del Este destaca-se pela atração ao turismo de compras. A problemática deste contraste se dá nas diferentes formas de organização espacial, uma vez que Foz do Iguaçu vem trabalhando com projetos para melhorar os aspectos estéticos e funcionais da cidade para atender a um público de turistas, enquanto a cidade ao lado trabalha para atender outras necessidades.

A Ponte da Amizade também é conhecida pelas dificuldades relacionadas ao trânsito lento e complexo que é mostrado em diversos noticiários. Parte dessas notícias destaca a situação diária de congestionamento, já outras mencionam a lentidão em dias de operações de fiscalização mais intensa, tendo ainda um elevado número de notas que se referem ao congestionamento em dias de manifestações e/ou greves que ocorrem em Foz do Iguaçu ou Ciudad Del Leste onde parece já ter sido incorporado ao hábito dos reivindicadores a prática de interromper o fluxo na ponte como forma de protesto. Essa prática ocorre porque se reconhece a importância social que a travessia exerce na vida dos cidadãos, sendo a interrupção geradora de grande caos.

A intensa circulação de pessoas entre esses dois países foi demonstrada em pesquisa realizada pela Faculdade União Dinâmica Cataratas de Foz do Iguaçu (UDC) no ano de 2014, indicando que em média 51.296 pessoas atravessam diariamente a Ponte da Amizade. Esse fluxo é permeado por diversos agentes sociais. Nesse sentido, destacam-se a atuação dos trabalhadores, estudantes, turistas, sacoleiros, laranjas, moto-taxi, entre outros. Todo essa movimentação fazem da ponte um espaço de mobilidade lenta, dificultando tanto a travessia quanto o trabalho de fiscalização.

Compreendendo a problemática em torno da mobilidade na Ponte da Amizade, Brasil e Paraguai vem discutindo desde o ano de 1992 a construção de uma segunda ponte sobre o Rio Paraná interligando a cidade de Foz do Iguaçu a Presidente Franco. Esta proposta vem tramitando em passos lentos, de acordo com a Sala de Imprensa da Itaipu Binacional (2014) nos 22 anos em que a construção vem sendo discutido, este assunto já foi tema de 17 reuniões da Comissão Mista Brasileiro-Paraguaia.

A efetivação da construção da segunda ponte passa por essa morosidade por conta da divergência de opinião sobre os efeitos positivos da mesma. Se por um lado o texto do Estudo de Impactos Ambientais e Relatório de Impacto Ambiental (EIARIMA, 2011, p.4) afirma que “a oferta de uma segunda ponte naquela região certamente desafogaria o movimento intenso da primeira, favorecendo ainda o comércio entre os três países fronteiriços (Brasil, Argentina e Paraguai)”. Diversos segmentos sociais questionam sobre os impactos ambientais, a localização da estrutura nas proximidades da região do Marco das Três Fronteiras, a priorização dada a um único modal, o rodoviário, entre outras questões.Independente dessas indagações a Câmara Municipal de Foz do Iguaçu informou em maio do presente ano que a construção iniciará ainda em 2015.

Além dos problemas de mobilidade a Ponte da Amizade também é palco da ação ilegal de alguns agentes. No cotidiano da ponte é comum as situações envolvendo contrabando de mercadorias, o tráfico de armas e drogas, passagem de veículos roubados, dentre outras situações que geram insegurança. Claramente que estas questões não são características apenas dessa fronteira internacional e mesmo considerando apenas esta, a circulação do ilegal não se dá exclusivamente pela ponte, mas também por outros trechos da fronteira. No entanto chama-se a atenção para a situação que passa sobre a ponte porque se entende que em relação aos outros 400 kms de fronteira a ponte seria um espaço de maior facilidade para o controle, porém as circunstâncias atuais demonstram fragilidades na segurança deste local. Pensando na ineficiência que estes dois países encontram em conter a atuação do ilegal neste espaço o Jornal Gazeta do Povo (2014, p.1) expõe que:

Moradores da fronteira esperam que a segunda ponte desafogue a atual e não atraia os mesmos problemas. Um deles, o crime. Apesar de ser batizada com o nome "amizade", a via é com frequência local de assaltos, latrocínios e acidentes de trânsito. O contrabando e o descaminho são praticados à luz do dia.

Situações como esta precisam ser rediscutidas já que a justaposição das ações legais e ilegais traz insegurança aos transfronteiriços e afasta o turista que busca por lazer e possui um maior capital para gastar.

Destacam-se ainda dificuldades com as diferentes legislações de trânsito entre países. Pois, embora os limites de jurisprudência sejam bem evidenciados pelas delimitações das fronteiras de cada estado-nação, a população local não se organiza a partir desta lógica. A experiência diária com os “dois lados” da fronteira faz com que se dissolva fronteiras políticas materialistas e se crie relações simbólicas. Portanto, mesmo que o agente fronteiriço conheça as diferenças legislativas, os costumes o fazem infringir estas. Esta ação pode ser vista ao analisar a questão da habilitação para dirigir nos dois países. O processo para obtenção da documentação das mesmas são completamente diferentes. Em Ciudad del Este não é necessário fazer exames práticos de direção, enquanto que no Brasil isto é requisito obrigatório. Até o ano de 2010 era permitido dirigir em ambos países possuindo a habilitação de quaisquer um deles, mas com a Resolução CONTRAN nº 360/2010 pratica ficou proibida no Brasil, no entanto é comum os paraguaios circularem em Foz do Iguaçu sem possuir a habilitação nacional.

**3. Considerações Finais**

A partir dessas análises, foram pensadas as estratégias geopolíticas para a integração entre Brasil e Paraguai e as atuais condições em que as cidades gêmeas de Foz do Iguaçu e Paraguai fazem a gestão da Ponte da Amizade, constata-se que questões relacionadas ao transito, legislação, segurança, entre outras, carecem de formulação conjunta de políticas públicas que visem amenizar tais problemas. Reconhecendo a importância da Ponte da Amizade para a economia, circulação e integração entre os países acentuam-se a necessidade de repensar o gerenciamento destas problemáticas discutidas no decorrer do texto e comprova-se que a (des)integração ainda é notória.

**4. Referências bibliográficas**

AS NOVAS GEOPOLÍTICAS E A PAN AMAZÔNIA, 1., 2013, Brasília. **Resumo Prof Varella – Painel 3.**Brasília: Estado Maior do Exercito, 2013. 3 p. Disponível em: <http://www.eme.eb.mil.br/ceeex/public/arquivos/encontro\_tematico\_2013/resumo\_varella.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2015.

DNIT E PROGAIA ENGENHARIA E MEIO AMBIENTE LTDA (Brasil). **EIAR I M A – A c e s s o à S e g u n d a P o n t e I n t e r n a c i o n a l B r a s i l - P a r a g u a i.**Brasília: Brasil, 2011. 22 p. Disponível em: <http://projetoiguassu.com/EIA-RIMA/RIMA\_FINAL.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2015.

KLEINKE, Maria de Lourdes Urban et al. O paraíso dos outros. **Revista Paranaense de Desenvolvimento,**Curitiba, v. 1, n. 88, p.23-36, maio 1996. Quadrimestral. Disponível em: <file:///C:/Users/CEA04/Downloads/Dialnet-OParaisoDosOutros-4813308 (1).pdf>. Acesso em: 25 jul. 2015.

PARANÁ. Câmara Municipal de Foz do Iguaçu. Assessor de Imprensa. **Câmara analisa empréstimo de imóvel para a construção da Segunda Ponte Brasil / Paraguai:**A empresa responsável pela construção da nova Ponte Internacional pretende se instalar no mês de Junho para dar início aos trabalhos administrativos e a implantação do canteiro de obras. 2015. Disponível em: <http://www.cmfi.pr.gov.br/noticias\_detalhes.php?&ID=OTgw>. Acesso em: 18 jul. 2015.

PARO, Denise. **Progresso em Foz passa por nova ponte:**Esperança dos moradores é que uma nova estrutura unindo os dois países alivie os congestionamentos na fronteira e impulsione a economia. 2014. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/progresso-em-foz-passa-por-nova-ponte-ebd2icybvlcc5mgyyq0486tla>. Acesso em: 25 jul. 2015

PERNAMBUCO. Detran Pernambuco. Departamento Estadual de Transito (Org.). **Reconhecimento/Registro de Habilitação Estrangeira.**Disponível em: <http://www.detran.pe.gov.br/index.php?option=com\_content&id=220&Itemid=154>. Acesso em: 20 jul. 2015.

ROMEU. **Construção da 2ª ponte entre Brasil e Paraguai começa no ano que vem.**2014. Disponível em: <https://www.itaipu.gov.br/print/7808>. Acesso em: 20 jul. 2015.

ROSIEIRA, Antonio Marcos. **Foz do Iguaçu - Cidade rede sul americana.**2006. 170 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. Cap. 1.

.