

As Fronteiras do Brasil:

Fluxos comerciais transfronteiriços nas cidades conectadas por pontes binacionais

Sabrina Rodrigues de Almeida¹

Resumo

O objetivo deste trabalho é analisar de forma comparativa os fluxos comerciais transfronteiriços, tendo como objeto de estudo as cidades brasileiras localizadas nas fronteiras que possuem pontes binacionais e os países à que estão ligadas através desta infraestrutura. Cada cidade fronteiriça possui um destaque diferente dentro das exportações e importações de produtos básicos, semimanufaturados e manufaturados. Esta diferença nos fluxos comerciais é um reflexo dos variados interesses dos Estados conectados, levando em conta a qualidade das infraestruturas e acordos binacionais que podem auxiliar a otimização do comércio internacional. Para a realização deste estudo, foi feita uma pesquisa bibliográfica para compreender o contexto de cada cidade e para a análise e reflexões sobre este comércio internacional foram coletados e tabulados dados oficiais do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços e utilizado o recurso da cartografia temática. É possível concluir que as cidades fronteiriças brasileiras que possuem maior atenção estatal para investimentos logísticos, infraestruturais e legais são também as que têm os fluxos comerciais mais elevados, por isso Foz do Iguaçu (PR) tem um maior destaque nesse âmbito, além das cidades fronteiriças localizadas no Rio Grande do Sul. Além disso, são os produtos manufaturados que se sobressaem tanto nas exportações quanto nas importações.

Palavras-chave: Comércio Internacional. Pontes Binacionais. Relações Fronteiriças.

Abstract

The goal of this article is to analyze cross - border trade flows in a comparative way, with the purpose of studying the Brazilian cities located in the borders that have binational bridges and the countries to which they are connected through this infrastructure. Each border city has a different prominence within the exports and imports of basic, semi-manufactured and manufactured goods. This difference in trade flows is a reflection of the varied interests of the connected States, taking into account the quality of the infrastructures and binational agreements that can help optimize international trade. For the accomplishment of this study, a bibliographical research was done to understand the context of each city and for the analysis and reflections on this international trade were collected and tabulated official data of the Ministry of Industry, Foreign Trade and Services and used the resource of thematic cartography. It is possible to conclude that the Brazilian border cities that have the highest state attention for logistical, infrastructural and legal investments are also the ones that have the highest commercial flows, so Foz do Iguaçu (PR) has a high prominence in this area, besides the localized border cities in Rio Grande do Sul. In addition, it is the manufactured products that stand out in both exports and imports.

Keywords: International Trade. Binational Bridges. Border Relations.

¹Graduanda em Relações Internacionais na Universidade Federal do Amapá (UNIFAP). Email: bina.almeida85@hotmail.com.

INTRODUÇÃO

Constantes transformações vêm ocorrendo no âmbito mundial no que diz respeito ao relacionamento entre os Estados nacionais, tendo um cenário no qual atores tradicionais estão mudando seus interesses e conceitos, como o da fronteira nacional, que está se moldando a partir das transformações atuais.

A visualização da conjuntura atual é possível através de uma análise tendo em vista o fenômeno da globalização e tendo como base a perspectiva construtivista das relações internacionais. Esse fenômeno gera repercussões nos campos econômico, social, político e cultural, ocorrendo não só no âmbito internacional, afetando as relações entre os Estados, mas também no âmbito nacional, implicando em mudanças, inclusive, nas cidades.

Dentre tantos campos, o foco deste estudo é voltado para a globalização econômica, observando de que forma ela vem afetando o relacionamento entre os países e o comércio internacional. Este campo da globalização se dá através de diferentes processos que ocorrem ao mesmo tempo, como a intensificação dos fluxos internacionais e o acirramento da concorrência internacional (GONÇALVES, 2002).

Estes processos trazem mudanças para as fronteiras dos Estados, já que para tais mudanças é necessário que as mencionadas fronteiras se tornem mais flexíveis para permitir a passagem dos fluxos. A partir disso, os Estados buscam otimizar os fluxos através de instrumentos como as instituições internacionais e os blocos econômicos.

Neste cenário, surgem atores com papéis econômicos, sociais e culturais fundamentais para o relacionamento entre os Estados: as cidades fronteiriças. Por estarem nos limites nacionais, elas possuem vantagens locais, estratégicas e logísticas, que permitem, através dos investimentos infraestruturais e legais dos Estados, a potencialização da passagem de fluxos de bens, pessoas e serviços (MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL, 2005).

A opção metodológica deste trabalho foi recorrer ao construtivismo como base teórica, visto que ele permite a compreensão das mudanças analisadas no sistema internacional, no âmbito do relacionamento entre os Estados, e suas implicações para o campo interno estatal.

A base construtivista está pautada na ideia de que nossa realidade é socialmente construída, na qual as estruturas são definidas não só por forças materiais (como a capacidade militar, a tecnologia e a geografia), mas também pelas ideias que são compartilhadas pelos atores, além do fato de que suas identidades e seus interesses são construídos a partir dessas

ideias. Nesse caso, o “construtivismo mostra que mesmo nossas instituições mais duradouras são baseadas em entendimentos coletivos” (ADLER, 1999, p. 206). Através do construtivismo, podemos compreender a formação dos blocos econômicos internacionais e das instituições que aqui serão mencionados, com a mudança dos interesses e das perspectivas dos Estados em relação às suas fronteiras e ao comércio internacional.

Esta pesquisa tem o objetivo de analisar, de forma comparativa, os fluxos comerciais das cidades de fronteira que possuem pontes binacionais em relação aos Estados a que estão ligadas, durante o período de 1997 a 2017, para então responder à pergunta geradora deste estudo, que é quais são os principais fluxos e tipos de mercadorias que circulam pelas cidades fronteiriças brasileiras conectadas por pontes binacionais, sendo estas mercadorias divididas em: produtos básicos, semimanufaturados e manufaturados. Para isto, foi feita uma pesquisa de base documental e estatística, havendo coleta e tabulação de dados e utilização do recurso da cartografia temática.

Os dados foram coletados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC)², através de suas plataformas: o “Comex Vis: Visualizações de Comércio Exterior”³ e o “Sistema Comex Stat”⁴. Para as análises comparativas dos fluxos comerciais das cidades que são objetos deste estudo, foi utilizado o Comex Stat, que disponibiliza dados relativos ao comércio entre o município brasileiro e o país com que ele se relaciona, como por exemplo o comércio entre Uruguiana (RS) e a Argentina, visto que a ponte deste município o liga a Paso de los Libres, cidade argentina da província de Corrientes.

Este sistema não disponibiliza os dados de cidades ou departamentos do país fronteiriço, por isso não foi possível coletar os dados apenas no nível locacional, e sim no nível município brasileiro – país fronteiriço.

Para alcançar o objetivo desta pesquisa, o trabalho se divide em três seções:

i) a primeira trata do contexto histórico relacionado às mudanças que estão ocorrendo no sistema e no comércio internacional, abordando os processos da globalização econômica trabalhados por Gonçalves (2002) e suas consequências para as regiões de fronteira;

² A partir do governo Bolsonaro em 2019, o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços foi extinguido. Atualmente junto aos Ministério da Fazenda, do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão e o do Trabalho formam o Ministério da Economia (SHALDERS, 2019). Mesmo extinguido, ainda é possível acessar os dados disponíveis em sua plataforma.

³ Projeto da Secretaria de Comércio Exterior que fornece visualizações gráficas e interativas do Comércio Exterior do Brasil, assim como os dados brutos utilizados.

⁴ Portal de dados estatísticos do Comércio Exterior, no qual é possível realizar consultas detalhadas de acordo com o que se deseja obter. Contém dados relacionados aos países e seus municípios, tanto de exportação quanto de importação.

ii) a segunda considera o comércio internacional que o Brasil possui com o seu entorno regional, ou seja, os dez países com que ele faz fronteira, utilizando como recorte o período de 2007 a 2017, analisando dados de exportação e importação disponibilizados pelo MDIC, através do Comex Vis;

iii) por último, a terceira constitui o tema central desta pesquisa, que é o comércio internacional através das cidades de fronteira, especificamente as que possuem pontes binacionais, analisando os dados de seu comércio com os países a que estão ligadas através dessa infraestrutura, fazendo reflexões sobre a conjuntura em que estão inseridas.

1 DA RIGIDEZ VESTFALIANA À POROSIDADE GLOBALIZANTE

No ano de 1648, foram firmados os Tratados de Vestfália, que constituíram num conjunto de onze dispositivos cujo objetivo foi o de pôr fim à Guerra dos Trinta Anos (conjunto de conflitos que envolveram diversos países europeus, como França, Inglaterra, Espanha, Portugal, Dinamarca e Suécia)⁵. A partir de então, definiu-se que os Estados⁶ iriam manter entre si uma relação mais pragmática, sendo então as relações internacionais baseadas na soberania reconhecida de cada um.

Assim, temos um novo tipo de Estado, o Estado Moderno, que tem como uma de suas características principais a soberania diante do *sistema internacional anárquico*⁷. A soberania define e distingue o poder do Estado dentro do âmbito interno de seu território, diferenciando-se do poder de outras autoridades, e já no âmbito externo ratificando sua independência em relação aos demais Estados.

Com o Estado moderno, o conceito de fronteira se relaciona com o limite político territorial dos países. Dessa forma, os Tratados de Vestfália representam o marco inicial da noção moderna de fronteira, comprovando que este conceito sofre modificações ao longo do tempo, de acordo com as necessidades e seus contextos. Machado (2005) afirma que

⁵A Guerra dos Trinta Anos se concentrou principalmente entre o Sacro Império Romano-Germânico, sua expansão englobou Estados como Alemanha, Áustria, Suíça, Bélgica, Países Baixos, França e Itália. Dessa forma, quando falamos os Estados que fizeram parte do Tratado de Vestfália, estamos falando dos territórios que mais tarde se tornariam estes Estados europeus como conhecemos hoje (DA SILVA; PICININI, 2015).

⁶A partir da assinatura dos Tratados de Vestfália, foram definidos que haveria a reorganização dos limites territoriais europeus, respeito à liberdade religiosa e à vontade soberana dos Estados, e o direito de firmar acordos (DA SILVA; PICININI, 2015).

⁷O sistema internacional anárquico é caracterizado por não haver um poder soberano superior aos países que possa regular estes atores, sendo assim não há um governo internacional que administre o sistema internacional (DE SOUSA, 2005).

caracterizar as noções de fronteira e limite, no contexto da teoria do Estado Moderno, é difícil, visto que há uma evolução na forma de organização do Estado e que tais noções são usadas em diversos sentidos que mudam com o tempo.

O recente debate sobre o significado de fronteira tende a ser ligado aos movimentos de integração dos países, principalmente através da formação dos blocos econômicos. Segundo Raffestin (1974), é nessa integração econômica que vemos crescer a relevância de novos estudos sobre a fronteira, pois seus diversos efeitos foram percebidos.

As pontes binacionais são consequências desse processo de intensificação da integração econômica no âmbito mundial, visto que as construções dessas infraestruturas representam uma forma de superação das barreiras geográficas entre os Estados. Como nos mostra Dietz (2008, p. 18), “as pontes internacionais adquirem um papel importante à medida que atuam como minimizadores das descontinuidades geográficas naturais e permitem acelerar a passagem dos fluxos entre os países”.

É através dessas infraestruturas que os Estados próximos geograficamente podem maximizar o comércio internacional entre si, já que elas auxiliam os processos de exportação e importação através das cidades fronteiriças que tais obras conectam e por onde ocorrem as interações transfronteiriças.

O fortalecimento do comércio internacional acompanha o crescimento do debate das últimas duas décadas sobre a globalização, na qual vem sendo discutida a questão da porosidade das fronteiras nacionais, sendo difundida a ideia do fim dos Estados nacionais por atores como Ohmae (1996) e, conseqüentemente das fronteiras, a partir da visão de que as barreiras entre os Estados vêm sendo diminuídas, o que não ocorre, pois apesar de haver sim uma redução das barreiras econômicas, as barreiras físicas continuam se fazendo presentes, uma vez que é a partir delas que os Estados têm controle do que entra e sai em seu território.

Esses novos processos não garantem um fim dos Estados ou de suas fronteiras, mas uma ressignificação de suas noções para esse novo contexto do sistema internacional em que estão inseridos, o da globalização econômica.

1.1 Os Processos da Globalização Econômica

O sistema internacional nas últimas décadas vem passando por mudanças em diversos âmbitos: econômico, social, cultural, político e geopolítico, por exemplo. Tais mudanças

começam a ser caracterizadas como parte do fenômeno da globalização a partir da década de 1990 (GONÇALVES, 2002).

Este termo é utilizado por diferentes autores de forma pouco rigorosa para justificar eventos como a criação da internet, a expansão da cultura norte-americana pelo mundo através de sua indústria do entretenimento e diversos outros acontecimentos do final do século XX, como o desempenho negativo da política externa brasileira (GONÇALVES, 2002). Por conta da incorporação da globalização em diversos discursos é difícil precisar este fenômeno.

Existente em diversos âmbitos, a globalização tomada no presente tópico focará apenas na questão econômico-financeira. O conceito de globalização econômica é a ocorrência simultânea de três processos segundo Gonçalves (2002): I) o crescimento extraordinário dos fluxos internacionais de bens, serviços e capitais; II) o acirramento da concorrência internacional; e III) a crescente interdependência entre os agentes econômicos e os sistemas econômicos nacionais.

O primeiro processo está relacionado à internacionalização da produção, das relações de comércio e das relações contratuais entre agentes de diferentes Estados, sendo os processos de exportação e importação exemplos disso. A importação de um bem, por exemplo, significa que um produto tangível e armazenável cruzou fronteiras de diferentes Estados, enquanto que a importação de um serviço se trata da aquisição de um produto não tangível nem armazenável, sendo então necessário o deslocamento do consumidor ou do produtor; porém sua principal forma é a presença comercial onde há o estabelecimento de subsidiárias e filiais através do Investimento Externo Direto (IED)⁸.

O segundo processo, acirramento da concorrência internacional, tende a provocar pressões sobre o preço de matérias primas, produtos agrícolas e também sobre os intermediários. Como consequência disto, o preço médio dos *commodities*, foi reduzido em 51% entre 1980 e 2000, exceto o petróleo⁹ (BANCO MUNDIAL, 2001). Enquanto isso, os produtos manufaturados exportados dos Estados desenvolvidos para os em

⁸ O IED é todo fluxo de capital que possui o objetivo de controlar a empresa que está recebendo aquele investimento, sendo seu principal agente a empresa transnacional, que possui um grande porte e controla ativos financeiros em no mínimo dois Estados, com sua matriz localizada em Estados desenvolvidos, controlando subsidiárias e filiais em outros Estados através do IED (GONÇALVES, 2002).

⁹O mercado de petróleo é diferente de outras *commodities*, possuindo algumas características próprias: a OPEP, organização que controla a maior parte do petróleo exportado no mundo, coordenando aumentos e quedas em sua produção, e o fato de se tratar de um produto não-renovável, o que o assemelha a *commodities* como o minério de ferro (RAMOS, 2009).

desenvolvimento¹⁰ tiveram um aumento médio de 40%. Este fenômeno faz com que haja cada vez mais uma desigualdade internacional entre os Estados, contribuindo para uma visão negativa sobre a globalização econômica.

O terceiro processo está relacionado ao espaço que atores como empresas e a sociedade civil ganharam dentro do mercado mundial. Há uma certa rivalidade entre estes agentes econômicos e o Estado nacional, visto que apesar das relações entre Estado e empresa serem guiadas pelo objetivo de melhor aplicar os recursos para a sociedade, há ideologias opostas entre ambos, havendo situações em que o Estado intervém na esfera empresarial privada e legitima normas que as induzem a um determinado comportamento.

Porém, devemos levar em conta que o Estado é quem possui o monopólio da força, com mais recursos de defesa dos interesses nacionais e detém o poder de definir as normas que regulam seu território. Já as empresas transnacionais, representando aqui os agentes econômicos, possuem um forte poder financeiro, visto que possuem controle sobre ativos específicos (capital, tecnologia e capacidades gerencial, organizacional e mercadológica).

Apesar da rivalidade, esses referidos atores possuem uma relação de interdependência, já que o aumento das exportações e das importações, quando ocorre em taxas superiores à renda nacional, tem como consequência o aumento do grau de abertura externa das economias do Estado, sendo que tal abertura também irá facilitar cada vez mais os processos de exportação e importação, por conta da redução de barreiras ao comércio, levando então a uma relação de interdependência entre os atores.

Outra relação que merece destaque é a que se dá entre os Estados. Como foi visto anteriormente, eles se reuniram no momento pós-Segunda Guerra para criar novas regras a fim de reger a ordem econômica mundial. Apesar do espaço que a sociedade civil e as empresas transnacionais estavam ganhando durante a década de 1990, são ainda os Estados que possuem o papel de tomada de decisões no âmbito internacional.

1.1.2 A Influência do Fenômeno da Globalização sobre as Fronteiras

A partir dos processos da globalização econômica abordados anteriormente, vemos uma nova realidade se formar no sistema internacional, na qual há uma transferência de atribuições aos poderes regionais e locais e a organização de estruturas reguladoras supranacionais e supra-estatais. Tais estruturas revelam uma certa redução do papel do Estado como agente regulador,

¹⁰Utilizando a classificação comumente aplicada aos países que possuem um conjunto de características socioeconômicas desvantajosas, porém estão em transição para um próximo estágio de desenvolvimento (NUNES, 2018).

no âmbito do comércio (OLIVEIRA; DE BARCELLOS, 1998), sendo algumas delas a Organização Mundial do Comércio (OMC), o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Mundial¹¹.

As mudanças que vêm ocorrendo como consequência da globalização econômica não geram apenas fenômenos complexos no nível mundial, mas também no local. Elas atribuem novos significados às fronteiras, tornando-as, em muitos casos e situações, mais flexíveis para facilitar os diversos fluxos (de bens, pessoas e serviços) que possam as utilizar (OLIVEIRA; DE BARCELLOS, 1998).

Dessa forma, a intensificação dos fluxos produz impactos para as regiões fronteiriças, alterando seus papéis econômicos e transformando suas relações sociais. Segundo Oliveira e de Barcellos (1998, p. 223) “visto sob uma ótica, o processo de globalização provoca ruptura de fronteiras, na medida em que são estabelecidas novas escalas produtivas com a transnacionalização da economia e com o surgimento de reagrupamentos nacionais”.

Os reagrupamentos nacionais estão relacionados aos diversos blocos econômicos criados pelos Estados no final do século XX. O Brasil é membro fundador do Mercado Comum do Sul (Mercosul), criado em 1991, representado a maior iniciativa de integração regional da América Latina (FONTOURA, 2017). Além do Mercosul, há diversos outros blocos econômicos pelo mundo com diferentes níveis de integração¹², sendo atualmente a União Europeia (UE), a única que atingiu o último nível, de forma parcial, no qual há o estabelecimento de um sistema econômico-financeiro unificado e a criação de uma moeda única para seus membros (COSTA, 2016).

A UE foi formada como consequência da Segunda Guerra Mundial, e é composta atualmente por mais de 25 países europeus, abrangendo assim boa parte da continente. Suas decisões são fundamentadas através de tratados, sendo acordados de forma voluntária e democrática pelos Estados membros. Atualmente, como já foi dito, é o único que atingiu o último nível de integração dos blocos (COSTA, 2016). Para Silva (2011, p. 45),

o processo de integração é uma forma de aumentar o volume de mercado dos países que compõe o acordo, além disso abre novas fronteiras para a entrada de novas

¹¹Estas três organizações foram criadas após a Segunda Guerra Mundial, tendo suas bases a partir dos projetos discutidos na Conferência de Bretton Woods em 1944, com o objetivo de serem organizações internacionais com poder regulador para evitar as crises econômicas e auxiliar os Estados nas discussões sobre o comércio internacional (COZENDEY, 2013).

¹² Há quatro níveis de integração no âmbito dos blocos econômicos, sendo eles a Zona de Livre Comércio, a União Aduaneira, o Mercado Comum e a União Econômica, Monetária e Política.

tecnologia e conseqüentemente investimentos de ordem financeira de acordo com o grau de desenvolvimento apresentado.

No âmbito da América do Sul, temos ainda um instrumento fundamental para a integração: a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA). Criada em 2000, a IIRSA constitui um programa que envolve todos os doze países que estão no subcontinente, sendo uma proposta do governo brasileiro em conjunto com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)¹³. Seu objetivo era promover a integração regional através do desenvolvimento de obras de infraestrutura para interligar fisicamente os Estados, contribuindo então com o transporte e a circulação de mercadorias entre eles (COUTO, 2008).

A IIRSA veio então como uma necessidade a partir da diminuição das barreiras fronteiriças entre os Estados e da intensificação dos fluxos comerciais, visto que é necessário haver discussões e planejamento de infraestruturas em conjunto, contribuindo também com as novas escalas produtivas e a transnacionalização da economia, aspectos citados anteriormente.

2 COMÉRCIO DO BRASIL COM SEU ENTORNO REGIONAL

Este tópico tratará sobre o comércio brasileiro com o seu entorno regional, ou seja, os países que estão conectados ao Brasil fisicamente, com o objetivo de analisar os processos de exportação e importação no período de 2007 a 2017. Porém, antes de tratar das análises, é necessário compreender as construções das agendas de políticas externa destes Estados, considerando quais são os seus objetivos e interesses. A política externa de cada um está ligada a uma série de variáveis ao longo de suas histórias, tendo sua agenda alterada em diversos momentos, principalmente quando há mudança de gestão no país.

No início dos anos 2000, quase todos os Estados que fazem parte do entorno regional brasileiro tinham como objetivo a integração regional nas suas agendas de política externa. Temos como exemplo a Argentina apoiando a integração sul-americana e o Mercosul como instrumento para a integração econômica (SANTIAGO, 2018), e a Bolívia desejando diversificar seu comércio e investir numa inserção regional (SOUZA; DELGADO; SANTOS, 2017).

¹³ O BID é uma Organização Financeira Internacional criada em 1959, cujo objetivo é financiar projetos nos países sul-americanos e caribenhos (SCHERMA, 2007).

Os únicos países que divergiam deste quadro e que não estavam tendo bons relacionamentos com os Estados vizinhos eram a Colômbia e a Venezuela, dado que o primeiro tinha seu foco na defesa e combate às guerrilhas, apesar de ter buscado acordos bilaterais sobre comércio e fronteira e apoiado a Unasul (JIMENEZ, 2016), e o segundo estava tendo um momento de desavenças com o Brasil por conta da postura venezuelana em interferir diretamente nos assuntos internos de outros países, enquanto o Brasil mantinha a postura da não indiferença (GALVÃO, 2011) . Atualmente, a Venezuela possui relações conflituosas com muitos países sul-americanos, tendo seu governo atual apoiado apenas pela Bolívia¹⁴.

Enquanto isso, os demais Estados têm focado sua política externa na liberalização e abertura econômica, o que pode facilitar o fortalecimento de suas relações no âmbito regional. Como já foi exposto no tópico anterior, a América do Sul conta com instituições e instrumentos para sua integração, como o Mercosul e a IIRSA.

O Mercosul trouxe possibilidades de melhorar a inserção internacional dos seus Estados constituintes. Sua formação teve início a partir da aproximação entre Brasil e Argentina, na década de 1980, representando uma resposta aos novos desafios que estavam sendo apresentados no cenário internacional e aos efeitos negativos da globalização econômica, como já foi exposto no tópico anterior. Esta aproximação entre ambos nos possibilita entender o destaque que a Argentina possui nas relações comerciais internacionais do Brasil.

Apesar de termos os Estados Unidos da América (EUA) como maior parceiro comercial do Brasil no período anterior ao Mercosul, a nossa importação para o mercado norte-americano era de difícil acesso e, por conta disso, a integração regional se apresentava como uma saída para uma maior inserção internacional e para o crescimento do comércio brasileiro. Nesse sentido,

quanto mais se deterioravam as condições internacionais, mais a política externa brasileira tratou de criar uma nova realidade regional. Através da integração com os países vizinhos, além de benefícios econômicos mais imediatos, se reforçaria a base regional como forma de incrementar a participação do Brasil e de seus parceiros platinos no plano mundial (VIZENTINI, 2007, p. 3).

Durante o governo Lula, também houve a discussão e a assinatura do tratado constitutivo da União das Nações Sul-Americanas (Unasul), em 2008, ratificando a importância

¹⁴ Com a morte do ex-presidente Hugo Chávez em 2013, Nicolás Maduro assume o poder na Venezuela e, assim como no governo anterior, possui uma forte oposição. Em 23 de janeiro de 2019, Juan Guaidó se autoproclama presidente legítimo da Venezuela, afirmando que a vitória de Maduro, nas eleições de 2018, foi ilegítima. Guaidó vem recebendo o apoio de diversos países, inclusive do Brasil, que afirma reconhecer o seu governo (OLMO, 2019).

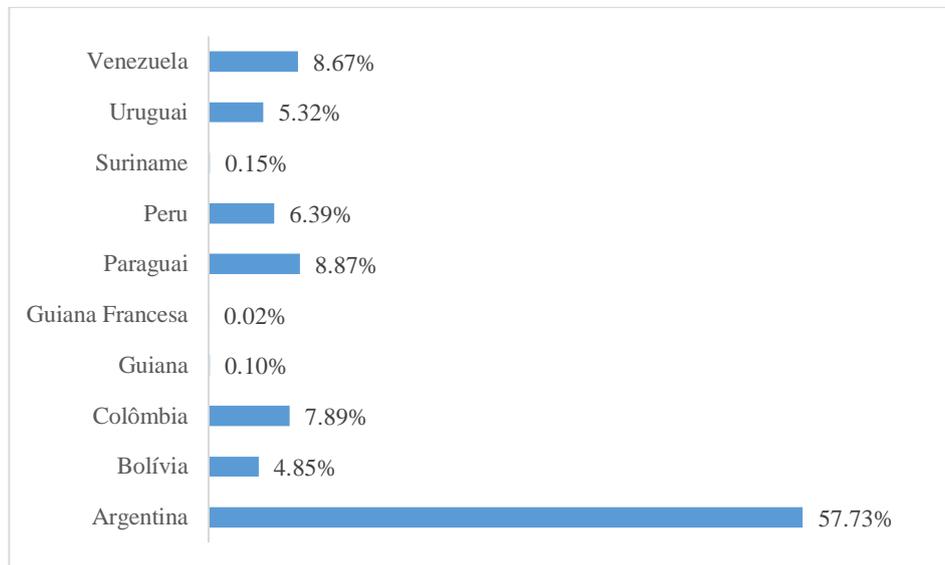
atribuída à integração regional no âmbito da política externa brasileira. A organização representa a primeira estrutura organizacional que abarca todos os Estados sul-americanos. Dentre seus principais objetivos, há o de fortalecer o diálogo entre seus Estados-membros, desenvolver no âmbito humano e social o subcontinente, além de buscar o desenvolvimento de uma infraestrutura regional e a integração financeira da região.

Todas essas instituições ratificam o discurso de ruptura ao menos parcial das fronteiras para transações econômico-comerciais. Para tanto, estes países têm estabelecido acordos em diferentes âmbitos que auxiliam no comércio e no relacionamento entre eles por meio de suas fronteiras. No atual cenário sul-americano, o Brasil ainda se apresenta como um líder, possuindo relações comerciais com todos os países do subcontinente, com exceção do caso da Venezuela, já aqui exposto. O foco deste tópico será apenas o comércio internacional realizado entre o Brasil e o seu entorno regional, sendo eles: Argentina, Bolívia, Colômbia, Guiana, Guiana Francesa, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela – destacando seus maiores parceiros no âmbito da exportação e da importação e os principais produtos que fazem parte dessas relações.

2.1 Fluxos de Exportações entre o Brasil e seu Entorno Regional

No âmbito das exportações o Brasil se destacou pela comercialização de produtos manufaturados. Do total do valor adquirido através da comercialização desses produtos, 58% foi obtido através das exportações feitas para a Argentina (Gráfico 1), ratificando a importância de sua aproximação com o Brasil.

Gráfico 1 – Exportação de produtos manufaturados do Brasil para seu Entorno Regional (2007-2017, em %).



Valor bruto total = US\$ FOB 288.953.160.454,00

Fonte: MDIC, 2019.

Apesar de toda a notoriedade que há nas relações comerciais entre o Brasil e a Argentina, as regras de regulação comercial acabam dificultando empresários de ambos os países a exportarem e importarem produtos do país vizinho (SOUZA; VIEIRA, 2011). Portanto, o volume de produtos comercializados entre ambos poderia ser muito maior. Este quadro prejudicial pode ser resolvido através das organizações já abordadas, como o Mercosul, ou também através de acordos binacionais entre os países, que é o que vem sendo discutido.

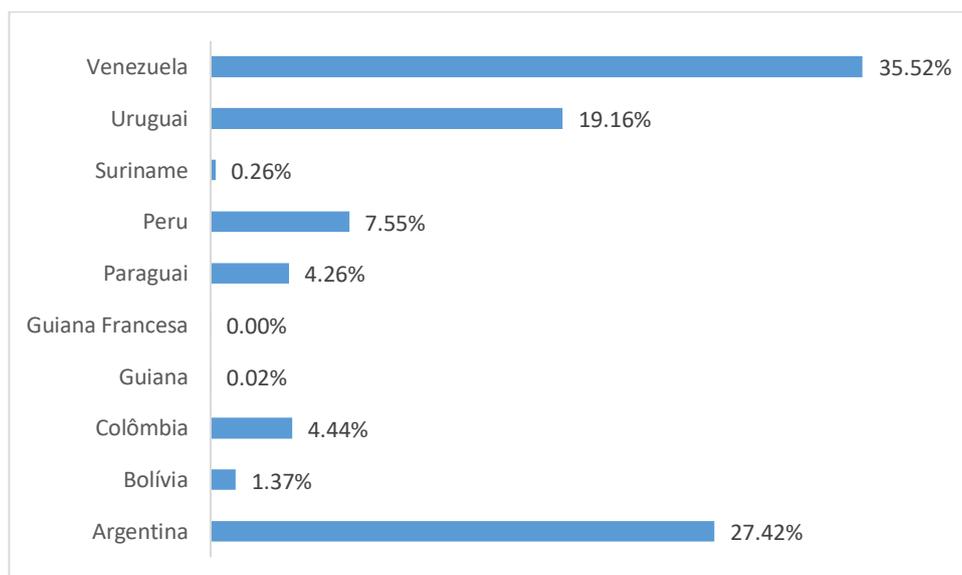
No final de 2018, ambos os Estados assinaram um acordo¹⁵ na 53ª Reunião de Cúpula do Mercosul, em Montevidéu, no Uruguai, que visa uma convergência regulatória, favorecendo o comércio internacional através do auxílio do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Dessa forma, vemos que além do Brasil e a Argentina buscarem um tratado entre eles para solucionar esta questão binacional, também buscaram o auxílio de uma organização internacional, assegurando ainda mais que seu comércio possa se desenvolver com maior êxito.

¹⁵O acordo abarca dois projetos voltados para a convergência regulatória: o projeto intitulado “Rumo à convergência de regulamentos técnicos, procedimentos de avaliação de conformidade e de medidas sanitárias e fitossanitárias, entre Brasil e Argentina” e o projeto “Mapeamento de Processos de Comércio e Propostas de Redução de Custos e Tempos no Comércio entre Argentina e Brasil” (MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS, 2018).

No período analisado, dentre os produtos brasileiros que a Colômbia importou, os manufaturados se destacam sendo responsáveis por mais de 89% do total das importações (Gráfico 1). O que contribuiu para este cenário foi que além do fato do Brasil contar com o seu entorno regional para seu mercado de manufaturas, suas relações com a Colômbia são marcadas pela adoção de políticas econômicas neoliberais, o que é vantajoso para ela por conta da redução ou inexistência das tarifas alfandegárias e por ser um fortalecimento do subcontinente frente aos países desenvolvidos, contribuindo então nas suas relações comerciais com os demais Estados sul-americanos (ACOSTA, 2003).

Outro país que teve esta categoria de produtos como a mais importada vinda do Brasil foi o Paraguai, sendo responsável por 93% de suas importações (Gráfico 1). Isto é um reflexo do fato de o Paraguai importar do Brasil a maioria dos produtos que consome, estando eles principalmente na categoria dos manufaturados. Para César (2016, p. 29), “Apesar de ser a menor economia do Mercosul, as elevadas taxas de crescimento registradas pela economia paraguaia ao longo dos últimos anos estão ampliando seu peso dentro do comércio exterior brasileiro, particularmente do setor industrial”.

O cenário muda quando analisamos as exportações de produtos básicos (Gráfico 2). Já não é mais a Argentina o maior destaque, mas a Venezuela, como podemos observar no gráfico. Gráfico 2 – Exportação de produtos básicos do Brasil para seu Entorno Regional (2007-2017, em %).



Valor bruto total = US\$ FOB 36.118.687.600,00

Fonte: MDIC, 2019.

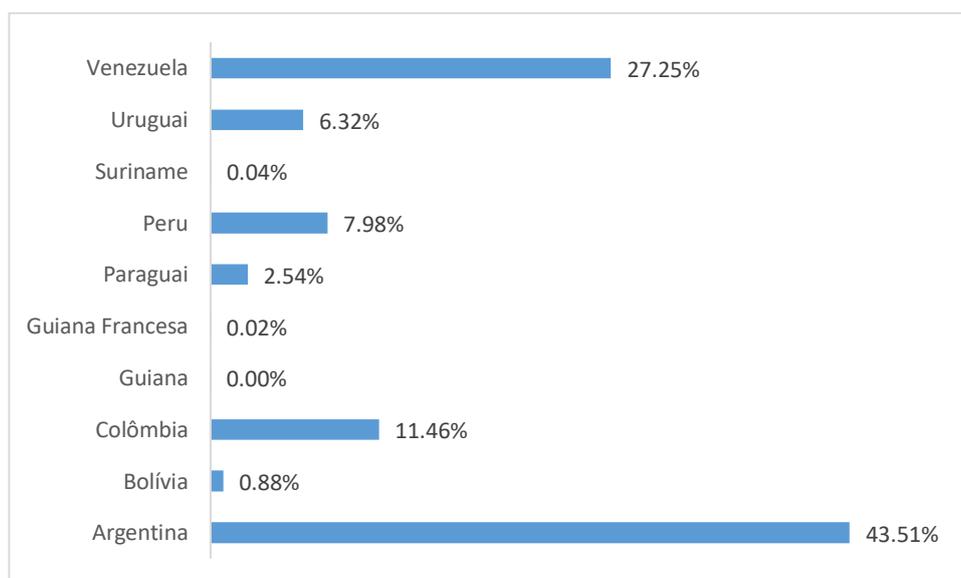
O destaque venezuelano nas exportações de produtos básicos é uma resposta ao investimento feito pelo Brasil nas relações econômicas com este país (SOUSA, 2016). A entrada deste último no Mercosul, em 2006, ocorreu por conta de sua busca em ter uma maior integração com os demais países do bloco, nos âmbitos econômico, comercial e político.

Há muitas empresas brasileiras que participam de diferentes atividades econômicas na Venezuela e há diversos produtos brasileiros que são exportados para este país, com destaque para a carne bovina e o leite. Porém, como a Venezuela está passando por uma crise política, econômica e social, e o posicionamento do Brasil em considerar o segundo mandato de Maduro ilegítimo e apoiar o governo de Guaidó (OLMO, 2019) provavelmente afetará suas relações comerciais.

O terceiro país que mais importou produtos básicos brasileiros foi o Uruguai (Gráfico 2). O intercâmbio comercial entre ambos tem se fortalecido nos últimos anos, o que gera benefícios para os dois, com o Uruguai sendo considerado um importante parceiro do Brasil dentro do Mercosul e o Brasil como maior importador dos produtos uruguaios (MESQUITA; GABRIEL, 2016).

Em relação aos produtos semimanufaturados (Gráfico 3), os países que mais importaram do Brasil foram a Argentina e a Venezuela.

Gráfico 3 – Exportação de produtos semimanufaturados do Brasil para seu Entorno Regional (2007-2017, em %).



Valor bruto total = US\$ FOB 10.713.415.108,00

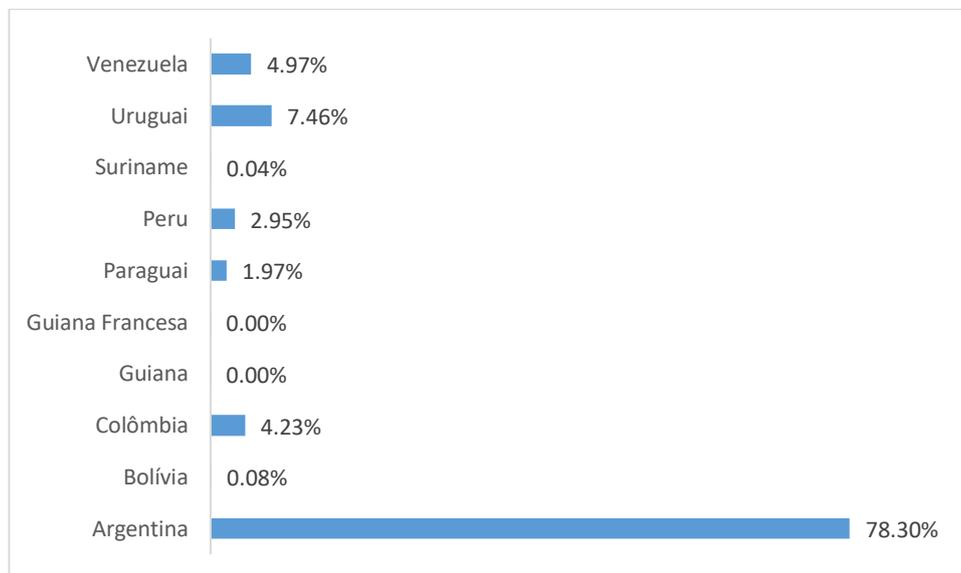
Fonte: MDIC, 2019.

Um dos produtos dentro deste fator agregado que mais é exportado para ambos os países é a celulose. Isto é um reflexo do fato do Brasil ser um dos maiores produtores mundiais de papel e celulose em consequência de suas condições climáticas favoráveis e da quantidade de terras destinadas ao seu cultivo, levando a um baixo custo de sua produção (TAGLIANEGNA SALLES *et al*, 2011), conduzindo então seu destaque nas exportações.

2.2 Fluxos de Importações Entre o Brasil e seu Entorno Regional

No que se refere às importações brasileiras, os produtos manufaturados também obtiveram destaque dentre as categorias de fatores agregados, alcançando mais de 140 bilhões de dólares gastos, com a Argentina mantendo uma maior notoriedade quando comparada aos demais países do entorno regional, sendo responsável por 78% do valor total das importações dessa categoria (MDIC, 2019).

Gráfico 4 – Importação de produtos manufaturados do Entorno Regional para o Brasil (2007-2017, em %)



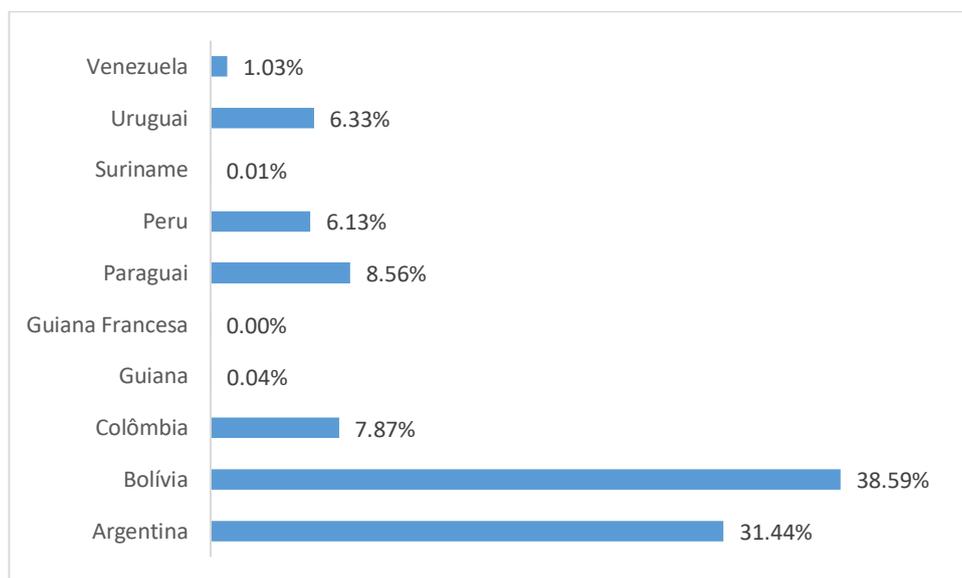
Valor bruto total = US\$ FOB 147.084.329.321,00

Fonte: MDIC, 2019.

A Bolívia obteve maior destaque exportando para o Brasil produtos básicos no período analisado, sendo responsável por 39% de nossas importações vindas desta categoria vindas do

nosso entorno regional (Gráfico 5). As relações comerciais entre ambos poderiam ser potencializadas, pois apesar dos tratados bilaterais firmados com o objetivo de desenvolver o comércio internacional da Bolívia com o Brasil, não houve o cumprimento das questões assumidas pelo Brasil especialmente no âmbito da infraestrutura de transportes (GALVÃO; PENNA, 2014), mesmo levando em consideração a ponte binacional construída entre ambos, que será abordada no próximo tópico.

Gráfico 5 – Importação de produtos básicos do Entorno Regional para o Brasil (2007-2017, em %).



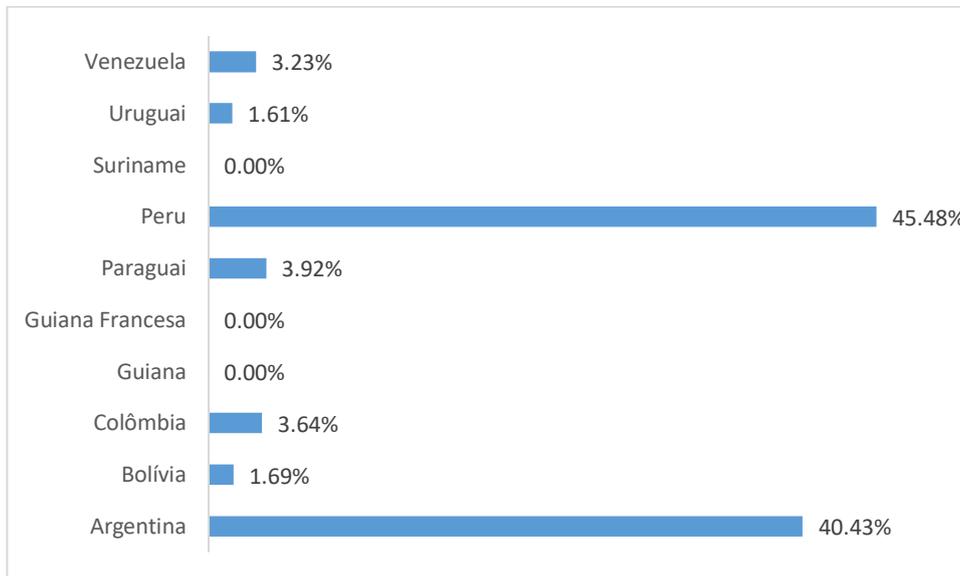
Valor bruto total = US\$ FOB 71.981.146.787,00

Fonte: MDIC, 2019.

O comércio internacional entre ambos consiste basicamente na comercialização de gás natural representando em 2016 e 2017 respectivamente 96% e 94% do total das importações, produto pertencente à categoria dos básicos (MDIC, 2019). Por isso, a Bolívia recebe este destaque ao lado da Argentina dentro desse grupo.

O Peru foi o país do entorno regional brasileiro de onde mais importamos produtos semimanufaturados de 2007 a 2017, sendo responsável por 45% de nossas importações neste período.

Gráfico 6 – Importação de produtos semimanufaturados do Entorno Regional para o Brasil (2007-2017, em %).



Valor bruto total = US\$ FOB 10.692.937.347,00

Fonte: MDIC, 2019.

Dentro da categoria dos semimanufaturados que foram importados para o Brasil, destacam-se as importações de catodos de cobre e seus elementos, além de prata em formas brutas, representando respectivamente 13% e 3,2% em 2016 e 11% e 2,1% em 2017 (MDIC, 2019).

O Peru tem uma relação com o Brasil que é diferente dos demais Estados que fazem parte do Mercosul, já que é o único com quem tem um limite e após a construção de estradas através da IIRSA, houve a expectativa de uma potencialização de suas relações comerciais. Porém, devemos levar em conta que mesmo com a construção de uma ponte binacional que liga Brasil e Peru, este ainda passa por problemas críticos de conectividade e economias de escala, sendo os maiores obstáculos encontrados na produção diversificada de suas mercadorias e exportações (ALCADE *et al*, 2015).

As importações de produtos semimanufaturados representam uma porcentagem baixa no âmbito argentino se compararmos com suas importações dos demais fatores agregados, mesmo assim, quando analisamos apenas esta categoria ela possui um valor elevado quando a comparamos às importações dos demais países fronteiriços para o Brasil, ratificando assim a Argentina como principal parceira comercial do Brasil dentro do seu entorno regional. Isto pode ser justificado através do fato da aproximação entre ambos, a partir da década de 1980,

Com o intuito de analisar o fluxo comercial com o país do outro lado do limite internacional em perspectiva comparada, este tópico tratará de 10 das 14 cidades brasileiras que possuem pontes binacionais, visto que 2 pontes ainda não foram oficialmente inauguradas e 3 não possuem dados oficiais no MDIC¹⁸. Todas elas foram inauguradas em períodos diferentes (Quadro 1), refletindo os interesses da política externa brasileira ao longo dos anos em se integrar ao seu entorno regional.

Quadro 1 – Municípios Brasileiros que Possuem Pontes Binacionais e Informações sobre as mesmas.

Município brasileiro que possui ponte	Inauguração	Comprimento
<u>Oiapoque (AP-França):</u> Ponte Binacional Franco-Brasileira	18/03/2017	378 m
<u>Bonfim (RR-Guiana):</u> Ponte do Rio Tacutu	14/09/2009	230 m
<u>Assis Brasil (AC-Peru):</u> Ponte da Integração Brasil-Peru	21/01/2006	240 m
<u>Brasileia (AC-Bolívia):</u> Ponte Binacional Wilson Pinheiro	11/08/2004	154 m
<u>Bela Vista (MS-Paraguai):</u> Ponte Internacional do Rio Apa	07/07/1971	100 m
<u>Foz do Iguazu (PR-Argentina):</u> Ponte Internacional da Fraternidade	29/11/1985	489 m
<u>Foz do Iguazu (PR-Paraguai):</u> Ponte Internacional da Amizade	27/03/1965	552 m
<u>Capanema (PR- Argentina):</u> Ponte Internacional sobre o Rio Santo Antônio	28/03/1994*	124,15 m
<u>Paraíso (SC- Argentina):</u> Ponte Internacional Peperi Guaçu	21/05/1994**	102 m
<u>São Borja (RS- Argentina):</u> Ponte Internacional da Integração	09/12/1997	1.400 m
<u>Uruguaiana (RS- Argentina):</u> Ponte Internacional Uruguaiana-Paso de los Libres	21/05/1947	1.419 m
<u>Barra do Quaraí (RS- Uruguai):</u> Ponte Internacional Bella Unión - Barra do Quaraí	19/02/1976	670 m

Continua

¹⁸ As pontes dos municípios de Capanema (PR) e Paraíso (SC) foram construídas em 1994, porém até hoje aguardam inauguração oficial, visto que não constam na lista das pontes existentes no Brasil até o ano de 2015 (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2015). Já as pontes de Oiapoque (AP), Assis Brasil (AC) e Santa Vitória do Palmar (RS) não possuem dados oficiais sobre seus fluxos no MDIC.

Conclusão

Município brasileiro que possui ponte	Inauguração	Comprimento
<u>Quaraí (RS-Uruguaí): Ponte Internacional da Concórdia</u>	03/04/1968	750 m
<u>Jaguarão (RS-Uruguaí): Ponte Barão de Mauá</u>	20/11/1930	2.113 m
<u>Santa Vitória do Palmar (RS-Uruguaí): Ponte Internacional sobre o Arroio Chuí</u>	20/04/1974	110 m

Fonte: Elaboração da autora, com informações de AMAMBAYDIGITAL (2013), BORGES (2015), BRASIL (1971), DAER (2019), EL PUEBLO (2018), FOZ DO IGUAÇU (2019), G1 (2017), GAZETA (2006), IPHAN (2015), OSAVA (2010), PORTAL TRI (2017), QUARAÍ (2019), SÃO BORJA (2018), SILVA (2017), TRANSPORTES (2009).

Notas:

*Data da finalização da construção. O Ministério dos Transportes não disponibiliza a data de inauguração oficial. Só em 2015 houve a liberação para a passagem de ônibus de turismo e ainda há a necessidade de acordos relacionados ao funcionamento das aduanas (G1, 2015).

**Data da finalização da construção. O Ministério dos Transportes não disponibiliza a data de inauguração oficial. A ponte foi avaliada em 2017 como de estrutura razoável por não poder suportar cargas maiores que 30 toneladas de peso bruto, o que impede a passagem de mercadorias, como o milho (DEBONA, 2017).

Novas possibilidades surgem a partir da construção das pontes internacionais para tais cidades. A construção de uma ponte binacional

tem vários reflexos territoriais, implicando, sobretudo na facilitação da mobilidade de pessoas, estímulo ao estabelecimento de circuitos turísticos integrados e promoção de maiores volumes de exportação e importação de produtos nas diversas escalas (DIETZ, 2008, p 144-145).

O geógrafo francês Arnaud Cuisinier-Raynal (2001) classificou os tipos de interações que ocorrem através das fronteiras, sendo também aplicadas às cidades de fronteira, por meio de cinco modelos¹⁹: margem, zona tampão, frentes, capilar e sinapse. Segundo o Ministério da Integração Nacional (2005), quase todas as cidades de fronteira com pontes possuem suas interações transfronteiriças classificadas no modelo *sinapse*, que se refere a um alto grau de interações entre as populações de diferentes países que estão naquela localidade, o que é estratégico para o comércio bilateral.

¹⁹ A margem se refere à população fronteiriça que possui pouco contato entre si; a zona tampão é aquela que o Estado busca restringir ou impedir o acesso àquela região fronteiriça; a frente se refere a outros tipos de dinâmicas espaciais, como a frente militar e indígena; a capilar é a interação que se dá apenas no nível local, como por exemplo as feiras; e já a sinapse representa o mais alto grau de interação fronteiriça (MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL, 2005).

Apesar de ter essa infraestrutura como ponto em comum, tais cidades de fronteira possuem fluxos comerciais que são únicos, levando em conta sua localização geográfica, os acordos binacionais que têm o potencial de facilitar a circulação de bens e pessoas, os diferentes interesses dos países envolvidos, quando pensamos através da lógica construtivista²⁰, e a qualidade das infraestruturas que podem facilitar suas interações.

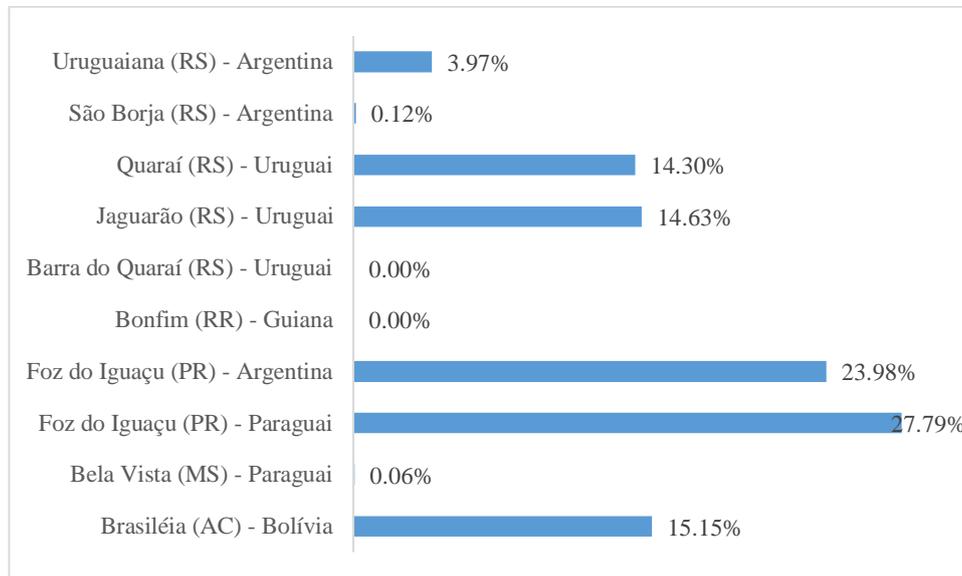
O critério utilizado para analisar o fluxo do comércio internacional desses municípios com seus Estados fronteiriços foi o fator agregado, dividindo os produtos exportados e importados dentro das categorias de básicos, semimanufaturados e manufaturados, tal como feito para o comércio do Brasil com seu entorno regional anteriormente.

3.1 Fluxos de Exportações entre as Cidades de Fronteira que Possuem Ponte e os Países Fronteiriços a que estão Ligadas

A Argentina é o país que possui o maior fluxo de exportação e importação com o Brasil em diversas categorias de produtos. Além disso, é o país com que mais estamos ligados através das pontes com um total de 5 pontes binacionais. Apesar disso, quando analisamos os fluxos de exportações, percebemos que a fronteira que mais se destaca é de Foz do Iguaçu (PR) com o Paraguai na categoria dos produtos básicos (Gráfico 7).

²⁰ Lógica escolhida como base para este estudo, visto que através dela é possível compreender as mudanças estruturais e conceituais no sistema internacional, através dos interesses e objetivos dos Estados.

Gráfico 7 – Exportação de produtos básicos dos Municípios Brasileiros para os Países Fronteiriços (1997-2017, em %)



Valor bruto total = US\$ FOB 278.112.859,00

Fonte: MDIC, 2019.

O estado do Paraná possui uma grande influência no comércio brasileiro com o Paraguai, e sua participação dentro das exportações brasileiras cresceu nos últimos anos, segundo dados do MDIC (2019). A cidade de Foz do Iguaçu obtém destaque nas exportações de produtos básicos tanto para o Paraguai quanto para a Argentina, visto que aquela cidade

goza das vantagens de sua localização estratégica na Tríplice Fronteira, possuindo perspectivas otimistas de crescimento econômico, com a atração de novos investimentos e consolidação de empresas que poderão usufruir desse nicho de mercado, até então pouco ou informalmente explorado (DE MARTINS; VAN DE MEENE RUSCHMANN, 2010, p. 14).

Visões como esta fazem com que os Estados envolvidos - Brasil, Argentina e Paraguai - tenham mais interesse em otimizar a zona fronteiriça compartilhada, o que potencializa ainda mais seus fluxos. Outra cidade de fronteira que recebe notoriedade nesta categoria é Brasiléia (AC), que - quando comparada a Foz do Iguaçu, ainda que receba pouca atenção dentro das academias, é a segunda maior cidade responsável pelas exportações de produtos básicos (Gráfico 7). Seus principais produtos exportados para a Bolívia são cocos, castanha do Brasil e castanha de caju e arroz (DA SILVA, 2017).

Apesar de serem as cidades com maior destaque neste âmbito, Foz do Iguaçu e Brasiléia apresentam diferenças no alcance que seu comércio internacional possui, sendo a infraestrutura

entre elas um fator fundamental para esta diferença. Por exemplo, Foz do Iguaçu iniciará em 2019 a instalação de câmeras e ações conjuntas com a Polícia Rodoviária Federal do Brasil para diminuir o tempo de travessia da ponte que liga Foz ao Paraguai e auxiliar no combate ao crime nesta fronteira (MORALES, 2019). Ações como essa não são pensadas para investir na melhoria da infraestrutura da ponte entre Brasiléia e Cobija (BO).

Foz do Iguaçu possui diversas vantagens por sua localização e está ligada também ao maior parceiro comercial do Brasil no seu entorno regional, a Argentina. Já Brasiléia está ligada através da ponte à Cobija, localizada no departamento de Pando; e apesar do destaque que esta possui no âmbito regional, ainda possui barreiras para escoar seus produtos, por conta da deficiente malha rodoviária boliviana²¹ (DA SILVA, 2017), influenciando no alcance dos produtos vindos de Brasiléia.

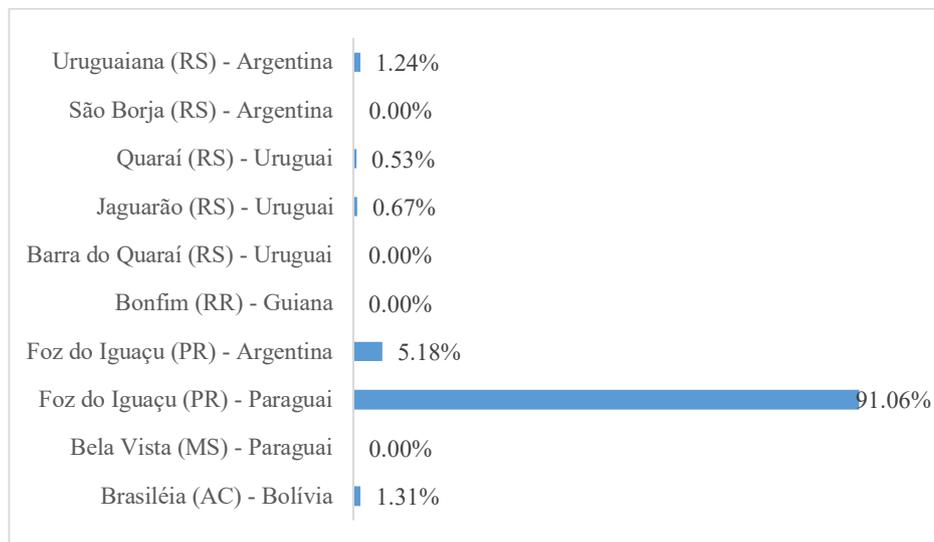
Outras cidades de fronteira que se destacaram nas exportações de produtos básicos para seus Estados fronteiriços, durante o período analisado foram Jaguarão, Quaraí e Uruguaiana, todas localizadas no Rio Grande do Sul (RS). Sobre Jaguarão e Uruguaiana, o Ministério da Integração Nacional (2005) afirma que é necessário fomentar a expansão dos seus serviços de apoio logístico para aumentar a competitividade de seus produtos no âmbito do Mercosul. Assim, no

Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana, cerca de 40% dos processos precisam da intervenção do Ministério da Agricultura em virtude da grande quantidade de mercadorias agrícolas. E a falta de um número maior de técnicos da Agricultura fez com que alguns produtos migrassem para outros pontos de fronteira mais bem estruturados em termos de pessoal (DIETZ, 2008, p. 120).

Vemos então que há barreiras logísticas que essas cidades precisam solucionar para haver uma intensificação maior de seus atuais fluxos, o que depende dos interesses e dos investimentos estatais.

²¹ Há uma boa parte da estrada boliviana que não é asfaltada (trecho que liga San Matias à cidade de Santa Cruz de la Sierra), além disso há poucos postos de abastecimento nas estradas. O próprio Ministério das Relações Exteriores não aconselha que os brasileiros viagem até a Bolívia de trem e ônibus e afirmam que aos que desejam viajar de carro é preciso ter cuidado com os constantes assaltos na região (MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES, 2018).

Gráfico 8 – Exportação de produtos semimanufaturados dos Municípios Brasileiros para os Países Fronteiriços (1997-2017, em %).

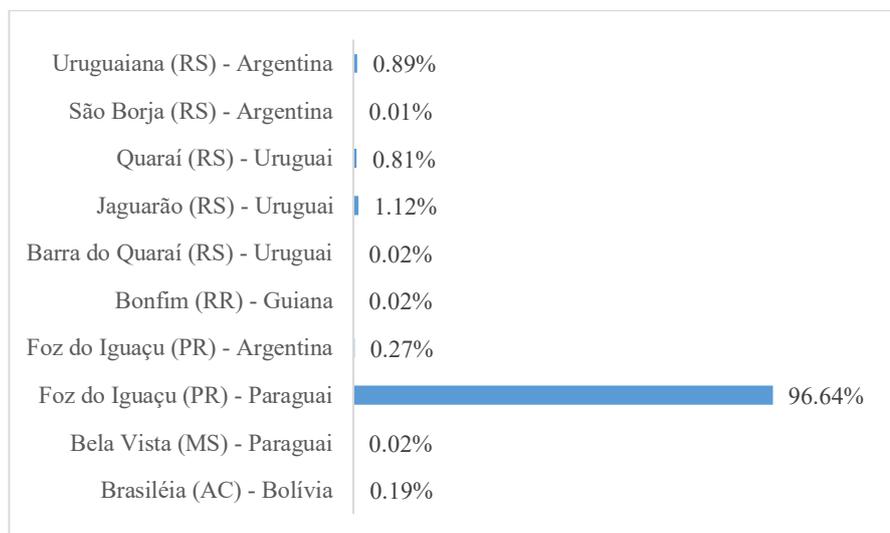


Valor bruto total = US\$ FOB 294.251.344,00

Fonte: MDIC, 2019.

Dentro das exportações de produtos semimanufaturados, é importante observar o comércio entre Foz do Iguaçu e o Paraguai em relação às demais cidades de fronteira, configuração esta que se intensifica quando analisamos os dados das exportações dos manufaturados (Gráfico 9).

Gráfico 9 – Exportação de produtos manufaturados dos Municípios Brasileiros para os Países Fronteiriços (1997-2017, em %).



Valor bruto total = US\$ FOB 2.822.321.375,00

Fonte: MDIC, 2019.

A partir dos dados das exportações (Gráficos 7, 8 e 9), fica nítido que a cidade de fronteira com os maiores fluxos é Foz do Iguaçu, sendo o Paraguai o maior importador se comparado à Argentina, levando em conta que se trata de uma tríplice fronteira. As demais cidades conectadas por pontes binacionais, além de possuírem fluxos de exportações menores, também enfrentam maiores dificuldades em suas logísticas, infraestruturas e segurança, o que acaba servindo de barreira para o seu comércio.

Por exemplo, a ponte que liga Bela Vista (MS) ao Paraguai se tornou um lugar utilizado por usuários de drogas, que além do consumo, ameaçam as pessoas que passam pelo local. As polícias brasileiras e paraguaias tentam abordar os viciados, porém eles conseguem se esconder embaixo da ponte ou na mata, isso além de tornar o lugar perigoso, faz com que as pessoas tenham medo de transitar por ela (PONTA PORÃ INFORMA, 2019).

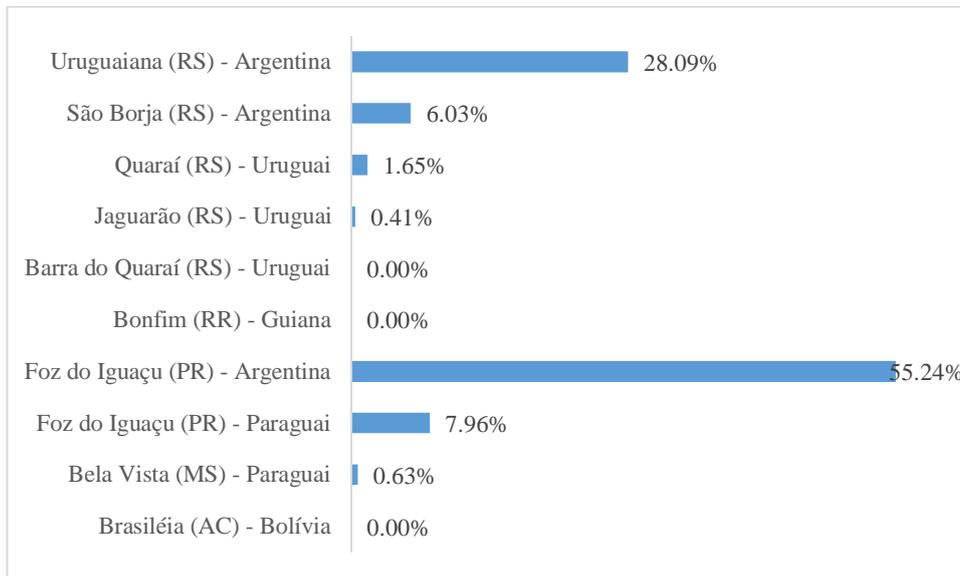
3.2 Fluxos de Importações entre as Cidades de Fronteira que Possuem Ponte e os Países Fronteiriços a que estão Ligadas

Analisando os dados dos fluxos das importações das cidades destacadas, vemos um cenário parcialmente diferente ao que foi visto no subtópico anterior, no qual São Borja (RS) consegue ter o desempenho relevante. Porém, Foz do Iguaçu, assim como no âmbito das exportações, continua sendo a principal cidade dentro do comércio internacional das cidades conectadas por pontes e Uruguaiana também mantém um certo protagonismo.

A ponte que liga Uruguaiana a Paso de los Libres (AR) possui um papel importante nas nossas relações com a Argentina por dois motivos: 1) por ser a primeira ponte binacional construída entre ambos os países, ou seja, a mais consolidada comercialmente; e 2) pelo fato de as cidades fronteiriças que estão ligadas através desta infraestrutura representarem o segundo maior conglomerado urbano na fronteira entre Brasil e Argentina, estando atrás apenas de Foz do Iguaçu e Puerto Iguazú (AR) sendo inclusive estas duas cidades brasileiras ligadas à Argentina detentoras dos maiores fluxos de importação de produtos básicos. Assim, conforme aponta Dietz (2008, p. 117).

Uruguaiana – Paso de los Libres é o principal passo fronteiriço em importância na América do Sul, em se tratando de transporte rodoviário. É o ponto de passagem mais utilizado para o comércio bilateral entre Chile e Brasil, passando ‘em trânsito pela Argentina’.

Gráfico 10 – Importação de produtos básicos dos Países Fronteiriços para os Municípios Brasileiros (1997-2017, em %).



Valor bruto total = US\$ FOB 941.910.790,00

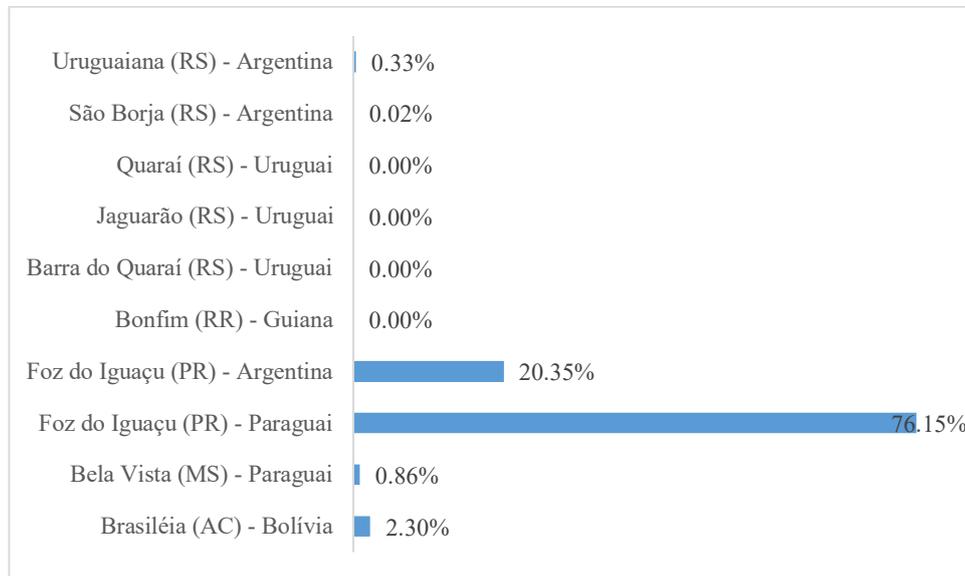
Fonte: MDIC, 2019.

A cidade de Bela Vista, que possui uma intensidade menor de fluxos comerciais das demais, tem as importações de produtos básicos como sua maior participação no mercado internacional, importando, no período analisado, produtos que somam mais de 5 milhões de dólares, segundo o MDIC (2019). Ela também poderia ter seus fluxos otimizados se houvesse um maior investimento estatal, como nos mostra o Ministério da Integração Nacional (2005, p. 95):

Bela Vista deveria ser integrada ao plano de desenvolvimento do turismo, tendo o Governo Federal apoiado a reconstituição de prédios antigos (início do século XX) da pequena cidade, cidade-gêmea da cidade paraguaia de Bella Vista, a qual está articulada por pequena e precária ponte.

Já os fluxos de importação dos semimanufaturados são semelhantes aos de exportação desta mesma categoria, com Foz do Iguaçu, mais uma vez, tendo maior notoriedade no nosso comércio internacional, primeiramente com o Paraguai e, logo em seguida, com a Argentina.

Gráfico 11 – Importação de produtos semimanufaturados dos Países Fronteiriços para os Municípios Brasileiros (1997-2017, em %).

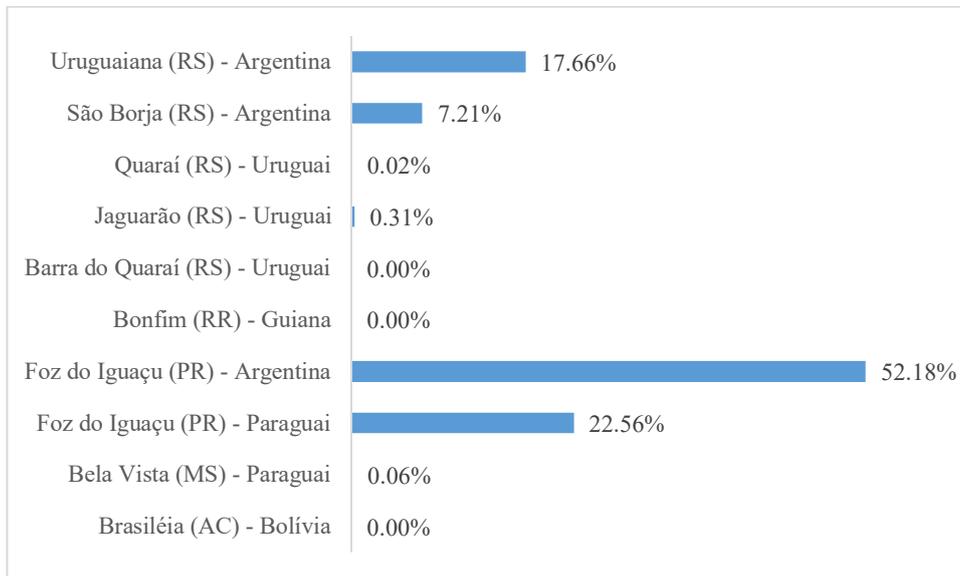


Valor bruto total = US\$ FOB 42.472.886,00

Fonte: MDIC, 2019.

Uruguaiana também se expressa nas importações de manufaturados, no qual surge também há visibilidade de outra cidade, São Borja (Gráfico 12). É importante salientar que esta, apesar de possuir certo volume de fluxos comerciais, não obteve as repercussões esperadas quando foi pensada a construção de sua ponte binacional que a conecta com a Argentina através da cidade de Santo Tomé (DIETZ, 2008).

Gráfico 12 – Importação de produtos manufaturados dos Países Fronteiriços para os Municípios Brasileiros (1997-2017, em %).



Valor bruto total = US\$ FOB 1.343.776.928,00

Fonte: MDIC, 2019.

O fato de São Borja não ter uma intensidade maior de fluxos está ligada ao fato de Uruguaiana ser um ponto de fronteira já consolidado e não haver cobrança de pedágio, fazendo com que haja um desenvolvimento lento do volume de caminhões que passa de São Borja para a Argentina e vice-versa (DIETZ, 2008).

Apesar de São Borja não possuir o fluxo que foi esperado durante as análises e estudos feitos no período anterior à construção da ponte, há a pretensão de construir mais pontes binacionais que liguem cidades fronteiriças do Rio Grande do Sul à Argentina, como entre Porto Xavier – San Javier, Porto Mauá – Alba Posse e Itaqui – General Alvear (DIETZ, 2008).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O sistema internacional vestfaliano vem sendo alterado a partir dos novos interesses dos Estados, suas ideias, identidades e necessidades, conforme a visão construtivista nos mostra. A criação de instituições internacionais, as mudanças nas agendas de política externa, a intensificação da globalização econômica e a fronteira nacional se tornando cada vez mais fluída são reflexos das mudanças deste sistema, já que os Estados sentiram necessidade não só

de criar ambientes para suas discussões multilaterais como também instrumentos que auxiliem nas suas necessidades no âmbito social, político e econômico, no contexto interno e externo.

Na América do Sul, tivemos a criação de importantes instituições como o Mercosul e a Unasul, que são vistas como respostas aos objetivos de política externa dos países sul-americanos de integração regional. A IIRSA também é um reflexo desses interesses, visto que é um instrumento voltado para a construção de infraestruturas que visam auxiliar a integração e o comércio entre aqueles países.

O Brasil, nesse âmbito, se apresenta como um líder, possuindo boas relações com quase todos os países que fazem parte de seu entorno regional, porém o que mais se destaca como seu parceiro comercial é a Argentina, considerando a aproximação de ambos desde a década de 1980 e os fluxos de exportação e importação que foram apresentados aqui.

Como um reflexo da forte relação comercial que temos com a Argentina, ela é o país a que mais estamos ligados através das pontes (5 das 15 pontes existentes), levando em conta ainda a pretensão de construir mais pontes (DIETZ, 2008).

Apesar das vantagens comerciais que temos a partir dos interesses dos governos e da política externa do Brasil e da Argentina, a cidade fronteiriça que possui os fluxos mais intensos é Foz do Iguaçu, em sua fronteira paraguaia, apesar da cidade também possuir uma ponte que a liga a Argentina, que também possui fluxos significativos.

As demais cidades de fronteira que recebem notoriedade no comércio internacional estão localizadas no Rio Grande do Sul, considerando que este é um estado que faz fronteira com o Uruguai e também com o nosso maior parceiro, a Argentina, sendo elas: Jaguarão, Quaraí, São Borja e Uruguaiana.

Em relação aos produtos exportados pelas cidades durante o período analisado, concluímos que os manufaturados foram os que mais foram comercializados, chegando a alcançar mais de 2 bilhões de dólares. Esta categoria também foi a mais importada pelas cidades, sendo gastos mais de 1 bilhão de dólares neste período. Isto é um reflexo da notoriedade que este produto possui no comércio internacional do Brasil com seu entorno regional.

Todas as cidades mencionadas anteriormente se beneficiam do interesse brasileiro em intensificar as relações com os países fronteiriços. As outras dez cidades fronteiriças que possuem ponte binacional encontram dificuldades maiores para realizar suas exportações e

importações com seus países vizinhos, como a ponte entre Bonfim (RR) e Lethem (GU), que quase não possui dados oficiais de fluxo de mercadoria. Esta realidade só pode ser alterada através do foco da política externa brasileira e dos interesses nacionais e internacionais em otimizar cada vez mais essas regiões e aproveitar o potencial que elas têm em seu comércio internacional e a localização estratégica de cada uma.

REFERÊNCIAS

- ACOSTA, L. Análises das relações comerciais Colômbia-Brasil no contexto latinoamericano. 2003.
- ADLER, E. O construtivismo no estudo das relações internacionais. *Lua Nova*, v. 47, n. 1999, p. 201-246, 1999.
- ALCALDE, J.*et al.* La política exterior peruana en el siglo XXI: agenda y propuestas. 2015.
- AMAMBAYDIGITAL. Bella Vista Norte, un “Gigante dormido”. 21/03/2013. Disponível em: < https://www.amambaydigital.com/noticias_ver.php?id=642>. Acesso em 29 jan 2019.
- BANCO MUNDIAL. World Development Indicators, Washington D.C, The World Bank, 2001.
- BORGES, J. Força da fronteira na economia local. *Revista Problemas Brasileiros*. Custo Brasil, julho 2015, n. 430. Disponível em: <https://www.sescsp.org.br/online/artigo/9183_forca+da+fronteira+na+economia+local>. Acesso em 29 jan 2019.
- BRASIL. Mais próximos e mais unidos - discurso pronunciado durante encontro com o Presidente Alfredo Stroessner, do Paraguai, na inauguração da ponte internacional sobre o rio Apa, em Bela Vista. 7 de julho de 1971. Disponível em: < <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/emilio-medici/discursos/1971/10.pdf/view>>. Acesso em 29 jan 2019.
- CÉSAR, G. Integração produtiva Paraguai-Brasil: novos passos no relacionamento bilateral. 2016.
- COSTA, O. A União Europeia e sua política exterior (história, instituições e processo de tomada de decisão). Fundação Alexandre de Gusmão, 2016.
- COUTO, L. A Iniciativa para a Integração da Infra-estrutura Regional Sul-americana–IIRSA como instrumento da política exterior do Brasil para a América do Sul. *OIKOS* (Rio de Janeiro), v. 5, n. 1, 2008.
- COZENDEY, C. Instituições de Bretton Woods: desenvolvimento e implicações para o Brasil. Brasília: FUNAG, 2013.
- CUISINIER-RAYNAL, A. “La Frontière au Pérou entre fronts et synapses”. *L’Espace Géographique* 3: 213-229, 2001.
- DA SILVA, C; PICININI, G. Paz de Vestefália & soberania absoluta. *Revista do Direito Público*, v. 10, n. 1, p. 127-150. 2015.

- DA SILVA, L. Certos Aspectos da Economia em Cidades de Zona de Fronteira: O Caso das Cidades Gêmeas de Brasília, Epitaciolândia e Cobija. *Geografia em Questão*, v. 10, n. 1. 2017.
- DAER. Histórico. Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem. Governo do Estado do Rio Grande do Sul, Brasil. Disponível em: <<http://daer80anos.rs.gov.br/>>. Acesso em 29 jan 2019.
- DE MARTINS, L.; VAN DE MEENE RUSCHMANN, D. Desenvolvimento histórico turístico estudo de caso: Foz do Iguaçu–PR. 2010.
- DE SOUSA, Fernando (Ed.). *Dicionário de relações internacionais*. Afrontamento, 2005.
- DEBONA, D. Ponte do Peperi-Guaçu suporta até 30 toneladas mas DNIT sugere nova obra. 25 set. 2017. *Diário Catarinense*. Disponível em: <<http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/de-ponto-a-ponto/noticia/2017/09/ponte-do-peperi-guacu-suporta-ate-30-toneladas-mas-dnit-sugere-nova-obra-9913575.html>>. Acesso em: 01 fev. 2019.
- DIETZ, C. Cenários contemporâneos da Fronteira Brasil-Argentina: infra-estruturas estratégicas e o papel dos atores no processo de cooperação/integração transfronteiriça. 2008.
- EL PUEBLO. Puente Internacional Bella Unión-Barra do Quaraí. 06/02/2018. Disponível em: <http://www.diarioelpueblo.com.uy/interior_salto/puente-internacional-bella-union-barra-do-quarai.html>. Acesso em 29 jan 2019.
- FERNANDES NETO, P. “A Faixa de Fronteira Internacional Norte do Brasil: uma análise comparativa entre os dois pares de cidades-gêmeas de Roraima: Pacaraima (Brasil)/ Santa Elena (Venezuela) e Bonfim (Brasil)/ Lethen (Guiana)”. *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina*. Universidade de São Paulo, 2005.
- FONTOURA, A. A Relevância do Mercosul para o Brasil sob o Aspecto de Integração Regional e Global. Tese de Doutorado. Universidade de Brasília. 2017.
- FOZ DO IGUAÇU. Outras Edificações Históricas. Governo do Município de Foz do Iguaçu. Disponível em: <<http://www.pmfri.pr.gov.br/conteudo/%3Bjsessionid%3D7c23c236334263e3aa2abbb5ec01?iMenu=1226>>. Acesso em 29 jan 2019.
- G1. Após 12 anos, ponte que liga Brasil e Argentina é liberada para ônibus. 19 jun. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pr/oeste-sudoeste/noticia/2015/06/apos-12-anos-ponte-que-liga-brasil-e-argentina-e-liberada-para-onibus.html>>. Acesso em: 18 jan. 2019.
- G1. Ponte entre Brasil e União Europeia é aberta no Amapá após 6 anos pronta. 18/03/2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2017/03/ponte-entre-brasil-e-uniao-europeia-e-aberta-no-amapa-apos-6-anos-pronta.html>>. Acesso em 29 jan 2019.
- GALVÃO, S.; PENNA, P. Análise das Relações Internacionais Brasil X Bolívia (1980-2004), com Ênfase na Infra-Estrutura e em Mato Grosso. *Connectionline*, n. 1, 2014.
- GALVÃO, T. *Parceria relutante: as relações entre Brasil e Venezuela (1810-2010)*. 2011.
- GAZETA DO POVO. Lula e Toledo inauguram ponte de integração Brasil-Peru. 21/01/2006. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-publica/lula-e-toledo-inauguram-ponte-de-integracao-brasil-peru-9v0rik8xogdav2dmszao8lb2m/>>. Acesso em 29 jan 2019.
- GONÇALVES, R. *Globalização econômica. O Nó Econômico*. Rio de Janeiro: Record, 2002.
- GOOGLE EARTH-MAPAS. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps>>. Acesso em: 19 jan. 2019.

- HONÓRIO, K. O significado da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA) no regionalismo sul-americano (2000-2012): um estudo sobre a iniciativa e a participação do Brasil. 2013.
- IPHAN. Ponte Internacional Barão de Mauá: dossiê de candidatura: Patrimônio Cultural do Mercosul - PCM = Puente Internacional Barón de Mauá: dossier de candidatura : Patrimonio Cultural del Mercosul – PCM. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Brasília-DF: IPHAN, 2015.
- JIMENEZ, H. La política exterior de Colombia. Entre la sumisión y la autodeterminación. El debate sobre el papel del Presidente y la Academia de formación de diplomáticos. Political science. Université Sorbonne Paris Cité, 2016.
- MACHADO, L. Estado, territorialidade, redes: cidades gêmeas na zona de fronteira sul-americana. In: SILVEIRA, M. L. (Org.). Continente em chamas: globalização e territórios na América Latina. Rio de Janeiro: civilização brasileira, 2005.
- MDIC - Ministério do Desenvolvimento e Comércio Exterior. Consulta de dados, 2019.
- MESQUITA, A.; GABRIEL, V. Grupo de alto nível Brasil-Uruguaí (GAN). 2016.
- MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. Brasil, Argentina e BID assinam projetos de cooperação em convergência regulatória e facilitação de comércio. 18 dez. 2018. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/noticias/3761-brasil-argentina-e-bid-assinam-projetos-de-cooperacao-em-convergencia-regulatoria-e-facilitacao-de-comercio>>. Acesso em: 06 fev. 2019.
- MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL. Proposta de reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira: Bases de uma Política Integrada de Desenvolvimento Regional para a Faixa de Fronteira. 2005.
- MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. Viagens Terrestres pela Bolívia. 2018. Disponível em: <<http://www.portalconsular.itamaraty.gov.br/alertas/viagens-terrestres-pela-bolivia>>. Acesso em: 07 fev. 2019.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Pontes unem o Brasil a outros países. 20 jan. 2015. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/2917-pontes-unem-o-brasil-a-outros-pa%C3%ADses.html>>. Acesso em: 29 jan. 2019.
- MIRANDA, J.; PERTINHES, A. Crimes praticados durante a ditadura militar argentina sob a ótica do Estatuto de Roma. Revista de Estudos Jurídicos UNESP, Franca, ano 19, n.30, p.1-24, ago-dez, 2015. Disponível em: <<http://seer.franca.unesp.br/index.php/estudosjuridicosunesp/index>>. Acesso em: 30 jan. 2019.
- MORALES, N. Travessia na Ponte Internacional da Amizade está mais Rápida. 29 jan. 2019. Click Foz. Disponível em: <https://www.clickfozdoiguacu.com.br/travessia-na-ponte-internacional-da-amizade-esta-mais-rapida/>>. Acesso em: 07 fev. 2019.
- NUNES, P. Países em Desenvolvimento. Enciclopédia Temática – Know. 20 set. 2018. Disponível em: <<http://knoow.net/cienceconempr/economia/paises-em-desenvolvimento/>>. Acesso em: 31 jan. 2019.
- OHMAE, K. O fim do Estado-Nação: a ascensão das economias regionais. Rio de Janeiro : Campus, 1996.

- OLIVEIRA, N; DE BARCELLOS, T. As áreas de fronteira na perspectiva da globalização: reflexões a partir do caso Rio Grande do Sul/Corrientes. *Ensaio FEE*, v. 19, n. 1, p. 218-244, 1998.
- OLMO, G. Juan Guaidó: ‘A Venezuela é uma ditadura; o chavista que ousa levantar a voz é preso, morto ou exilado’. 29 jan. 2019. *BBC News Brasil*. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-47039958>>. Acesso em: 30 jan. 2019.
- OSAVA, M. BOLÍVIA-BRASIL: Libre comercio unilateral en la frontera. 29. Out. 2010. *IPS*. Disponível em: <<http://www.ipsnoticias.net/2010/10/bolivia-brasil-libre-comercio-unilateral-en-la-frontera/>>. Acesso em: 29 jan. 2019.
- PONTA PORÃ INFORMA. Trecho da Ponte Internacional vira ponto de consumo de drogas em Bela Vista. 25 jan. 2019. Disponível em: <<https://www.pontaporainforma.com.br/noticias/brasil-mundo/trecho-da-ponte-internacional-vira-ponto-de-consumo-de-drogas-em-bela-vista>>. Acesso em: 07 fev. 2019.
- PORTAL TRI. Governador defende liberação da ponte sobre o Rio Peperi-Guaçu. 24 mar. 2017. Disponível em: <<https://www.portaltri.com.br/1/noticias/4/geral/67428/governador-defende-liberacao-da-ponte-sobre-o-rio-peperi-guacu>>. Acesso em 29 jan 2019.
- QUARAÍ. Dados do Município. Prefeitura Municipal de Quaraí. Disponível em: <http://www.quarai.rs.gov.br/CONHECENDO_dados_do_municipio.htm>. Acesso em 29 jan 2019.
- RAFFESTIN, C. Éléments pour une Problématique des Régions Frontalières. In: *L’Espace Géographique*, nº 1, 1974, 12-18. Paris, 1974.
- RAMOS, J. Fatores que Influenciam a Formação do Preço do Petróleo. Tese de Doutorado. PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO. 2009.
- SANTIAGO, J. La política exterior de Cristina Fernández de Kirchner (2007- 2015) con Estados Unidos y China en el marco de la doble periferia. Tesis, Universidad Torcuato di Tella, Argentina, 2018.
- SÃO BORJA. São Borja quer garantir metade da receita na nova concessão da ponte. 26 set. 2018. Disponível em: <<http://www.saoborja.rs.gov.br/index.php/ultimas-noticias/1248-sao-borja-quer-garantir-metade-da-receita-na-nova-concessao-da-ponte>>. Acesso em 29 jan 2019.
- SCHERMA, M. A atuação do Banco Interamericano de Desenvolvimento no Brasil (1959-2006). 2007.
- SHALDERS, A. Governo Bolsonaro: Entre recuos e polêmicas, entenda 3 mudanças importantes na nova Esplanada. 14 jan. 2019. *BBC News Brasil*. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-46830380>>. Acesso em: 27 jan. 2019.
- SILVA, A.; SICA, L.; DONAGGIO, A. Estado e empresa: uma relação imbricada. 2013.
- SILVA, L. Integração Econômica: União Europeia, Mercosul e suas Relações. Fundação Educacional do Município de Assis - FEMA - Assis, 2011.
- SILVA, P. As Cidades Gêmeas na Fronteira Brasil – República Cooperativista da Guiana. *Revista Contexto Geográfico*, Maceió-AL V. 2. N.3 Jul/2017, p. 10 – 21.
- SOUSA, Y. As relações entre Brasil e Venezuela (2003-2010): formação de uma aliança estratégica. 2016.

SOUZA, A; DELGADO, A; SANTOS, V. Mudanças na Política Externa da Bolívia e do Equador: entre condicionantes domésticos e internacionais. *¿Democracias en recesión?* 26, 27 e 28 de julho de 2017.

SOUZA, E.; VIEIRA, W. O comércio entre Brasil e Argentina: Uma análise à luz da Teoria dos Jogos. *Revista Nexos Econômicos*, v. 5, n. 2, p. 137-156, 2011.

TAGLIALEGNA SALLES, T. *et al.* Exportação brasileira de papel e celulose: sua dinâmica pela equação gravitacional. *Revista Árvore*, v. 35, n. 3, 2011.

TRANSPORTES. Ponte Internacional sobre o Rio Santo Antônio: Divisa Brasil – Argentina. Disponível em:

<https://web.archive.org/web/20090920012201/http://www.transportes.gov.br/bit/pontes/pt_divisa/inter_stoantonio/GPTISANT.htm>. Acesso em 29 jan 2019.

VIZENTINI, P. O Brasil, o Mercosul e a integração da América do Sul. *Revista de Estudos e Pesquisas sobre as Américas*, v. 1, n. 1, p. 83, 2007.