

PONTES AO INVÉS DE MUROS: o Porto Internacional de Porto Xavier/Brasil – San Javier/Argentina

THOMÉ, Carlos*, UFFS. Cerro Largo, RS, Brasil.

BARTH, Enise, UFFS. Chapecó, SC, Brasil.

Autor para correspondencia: carlosthome@estudante.uffs.edu.br

RESUMO

O objetivo deste estudo foi compreender os desafios governamentais em Faixas de Fronteira brasileira que podem impactar no desenvolvimento regional e na integração fronteiriça com a liberação da passagem via ponte em Porto Xavier/Brasil – San Javier/Argentina. Teoricamente, fundamenta-se em perspectivas desenvolvimentistas e em políticas públicas contemporâneas, como a Política Nacional de Fronteiras, destacando a infraestrutura como catalisadora de crescimento e redução de desigualdades. Metodologicamente, adota uma abordagem exploratória e qualitativa, combinando análise documental do edital de licitação do DNIT e revisão bibliográfica sobre desafios em pontes binacionais. Os resultados indicam expectativas de aumento gradual do tráfego sobre a ponte e do PIB regional, além de potencializar o comércio e o turismo missioneiro. Contudo, identificam-se lacunas em estudos socioambientais, riscos de migração irregular, criminalidade e necessidade de reforço na segurança e infraestrutura viária. Conclui-se que, embora a ponte simbolize integração e crescimento econômico, também se faz necessária articulação prévia de políticas públicas para mitigar desafios emergentes, como gestão migratória, xenofobia e exploração laboral, reforçando a importância do diálogo transnacional e do planejamento integrado.

Palavras-chave: Ponte internacional; Integração fronteiriça; Cooperação binacional; Imigração.

PUENTES EN LUGAR DE MUROS:

El Puerto Internacional de Porto Internacional de Porto Xavier/Brasil – San Javier/Argentina

RESUMEN

El objetivo del estudio fue identificar los desafíos gubernamentales en las franjas fronterizas brasileñas que pueden impactar el desarrollo regional y la integración fronteriza con la liberación del cruce del puente en Puerto Xavier/Brasil – San

Javier/Argentina. Teóricamente, se basa en perspectivas de desarrollo y políticas públicas contemporáneas, como la Política Nacional de Fronteras, destacando la infraestructura como catalizador del crecimiento y la reducción de las desigualdades. Metodológicamente, adopta un enfoque exploratorio y cualitativo, combinando el análisis documental del aviso de licitación del DNIT y la revisión bibliográfica sobre los desafíos en los puentes binacionales. Los resultados indican expectativas de un aumento gradual del tráfico sobre el puente y del PIB regional, además de impulsar el comercio y el turismo misionero. Sin embargo, se identifican vacíos en los estudios socioambientales, riesgos de migración irregular, delincuencia y la necesidad de fortalecer la seguridad y la infraestructura vial. Se concluye que, si bien el puente simboliza la integración y el crecimiento económico, también es necesario articular previamente políticas públicas para mitigar los desafíos emergentes, como la gestión migratoria, la xenofobia y la explotación laboral, reforzando la importancia del diálogo transnacional y la planificación integrada.

Palabras clave: Puente internacional; Integración fronteriza; Cooperación binacional; Inmigración.

1 INTRODUÇÃO

A preocupação com o desenvolvimento tem origens profundas na tradição da ciência econômica clássica, sendo tema recorrente nas obras de autores que analisaram os mecanismos de geração de riqueza, crescimento populacional, distribuição de recursos e estrutura produtiva. No século XVIII, Adam Smith relaciona o desenvolvimento à capacidade de uma nação de acumular capital e aumentar sua produtividade, com base na divisão do trabalho e nos incentivos ao livre mercado. Thomas Malthus, por sua vez, chama atenção para os limites naturais do crescimento populacional e seus impactos sobre os recursos, introduzindo uma perspectiva de restrição ao progresso econômico. Já David Ricardo aprofunda sua análise sobre a distribuição da renda entre as classes sociais – proprietários, capitalistas e trabalhadores – e sua influência sobre o crescimento econômico. Karl Marx, por outro lado, interpreta o desenvolvimento como processo dialético de transformação das relações sociais de produção, onde o avanço das forças produtivas é acompanhado por conflitos de classe e concentração de capital.

A partir da década de 1940, no contexto do pós-Segunda Guerra Mundial, o desenvolvimento passa a ser consolidado como objeto específico de investigação científica, com o surgimento da Economia do Desenvolvimento como subcampo autônomo da teoria econômica (Santos *et al.*, 2012). Essa nova abordagem se propôs a compreender as particularidades dos países periféricos ou em industrialização, e a formular estratégias que os levassem a patamares semelhantes aos das nações centrais (Árabe, 2003). Gradativamente, consolidou-se um arcabouço teórico e metodológico voltado para a promoção do crescimento econômico acelerado, modernização produtiva e institucional, urbanização e transformação estrutural. O ideal de desenvolvimento foi, então, frequentemente associado à transição para uma sociedade industrializada, urbana, tecnologicamente avançada e economicamente próspera, com base no acúmulo de capital, renda monetária e investimentos em infraestrutura e capital humano (Furtado, 1967).

O processo desenvolvimentista brasileiro, iniciado principalmente a partir da década de 1930 e alicerçado em práticas setoriais, programas macroeconômicos e projetos de infraestrutura com a participação do Estado (Niederle *et al.*, 2016) podem ser causa do dualismo observável em diversas regiões brasileiras, como na Região Noroeste e das Missões no Estado do Rio Grande do Sul. As atividades econômicas que predominam nestas regiões são as culturas da soja, milho, trigo e mandioca; a criação de bovinos e suínos; assim como a região de Santa Rosa também se destaca por sua indústria de máquinas e implementos agrícolas (Rio Grande do Sul, 2017). A produção da soja em escala comercial, por exemplo, começou na região das Missões, mas esteve centrado em Santa Rosa/RS, considerado o berço nacional da soja (Bonato; Bonato, 1987), cujas técnicas produtivas acompanham, atualmente, o progresso tecnológico.

Um desafio para estas regiões está relacionado a questões de ordem logística para o escoamento da produção, que acontece principalmente pelo

sistema rodoviário até o porto de Rio Grande, e com progressiva redução da utilização das ferrovias (Bonato; Bonato, 1987), características que ainda hoje se mantêm atuais. Problemas relacionados à infraestrutura para conectar os países do Brasil com a Argentina, e a partir deste com o Paraguai, são históricos e contrasta com os esforços de outros países em fortalecer vínculos comerciais entre si, que demandam de acordos de comércio e formação de blocos regionais (Lacerda, 2009).

Desponta também nesta região fronteira para ambos os lados (Brasil, Argentina e Paraguai) o turismo relacionado às características naturais e históricas, principalmente relacionada às Missões Jesuíticas (Rio Grande do Sul, 2017), bem como a prática comercial. Estudo realizado por Cougo e Kuhn (2020) em Porto Mauá/RS (que por balsa conecta-se pelo Rio Uruguai com Alba Posse/Misiones), sinaliza que embora haja esta conexão, em pouco ela corrobora com as relações comerciais locais e as compras são quase sempre ocasionais. A partir deste resultado, deduz-se que esta também seja a realidade em outros municípios pequenos que fazem esta ligação, mas que não tira a importância da necessidade de melhorias na infraestrutura de transportes. As pontes (assim como já ocorre com o transporte aquaviário na região) podem contribuir em melhores condições de tráfego de mercadorias, assim como criar rotas alternativas (corredores) de exportação e importação.

Na fronteira entre o Brasil e a Argentina, a integração socioeconômica também é limitada pela escassez de infraestrutura de transportes, especialmente na Região Noroeste do Rio Grande do Sul, onde as únicas ligações rodoviárias existentes concentram-se nas regiões de São Borja – Santo Tomé e Uruguaiana – Paso de los Libres, criando gargalos logísticos (Rio Grande do Sul, 2017). Na expectativa de resolver parte deste entrave, foi divulgado pelo DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes de Brasília/DF – em abril do corrente ano o resultado da licitação para a construção da Ponte

Internacional que ligará os municípios de Porto Xavier (Rio Grande do Sul/Brasil) e San Javier (Provincia de Misiones/Argentina). Esta demanda regional já foi pleiteada em 1976, ano em que o Ministério dos Transportes (DNER) publicou um edital para a construção da ponte (Brasil, 2024a), cujo fracasso continua a alimentar o debate em torno do desenvolvimento da região.

Devido estar longe de grandes centros comerciais, por vezes o debate político se volta à Região Noroeste do estado como atrasada ou esquecida, e a necessidade de investimentos para promover o desenvolvimento, em especial o econômico, reverberam na sociedade. Desta forma, induz-se a, estruturalmente, situar este espaço geográfico em uma relação centro-periferia, marcada pelo dualismo atrasado-moderno nos termos de Furtado (1961), e que cria uma relação econômica de dependência com centros maiores. Contudo, a região tem procurado se inserir no debate do desenvolvimento desde a década de 1970, criando estruturas regionais plurais de gestão envolvendo diversos segmentos da sociedade, públicos e privados, que articulassem ações que repercutissem na qualidade de vida da população, a distribuição equitativa da riqueza produzida, a permanência da população na região e a recuperação e preservação do meio ambiente (Rotta *et al.*, 2010).

As dificuldades na infraestrutura possuem relação com as de caráter socioeconômico, e, em certa medida, com perdas populacionais decorrentes da migração para regiões mais atrativas (Rio Grande do Sul, 2017). Estudos sobre investimentos em infraestrutura de transportes tem mostrado haver uma relação positiva com o desenvolvimento econômico, influenciado por fatores endógenos, próprios de cada região, que podem ser identificados a partir de elementos causais ou históricos (Maparu; Mazumder, 2017). A disseminação da informação do resultado das licitações para a elaboração dos projetos e da construção da ponte neste território, bem como a articulação para a construção de outras três pontes que ligarão o Rio Grande do Sul à Argentina pelo Rio Uruguai (Porto Mauá

– Alba Posse, Tiradentes do Sul – El Soberbio, e Itaqui – Alvear) (Moreira, 2025), gera expectativas diversas relacionadas ao desenvolvimento nesta região de fronteira.

O saber internacional, enquanto categoria analítica histórica, fundamenta-se no estudo multidimensional das relações humanas, colocando o ser humano como protagonista e objeto finalístico nas Relações Internacionais. As complexas interações sociais, tanto dentro quanto além das fronteiras nacionais, geram redes dinâmicas que oscilam entre cooperação e conflito, reguladas por normas implícitas e explícitas, e que também moldam o macroambiente global, conceituado como sistema global, sociedade internacional ou economia global, oferecendo uma base para compreender os fenômenos políticos e sociais interconectados que definem a realidade internacional contemporânea (Castro, 2012).

A viabilização do projeto para a construção da ponte Internacional de Porto Xavier/Brasil – San Javier/Argentina pode ser compreendida como a materialização do saber protagonizado entre os atores sociais da região, órgãos públicos e outros segmentos da sociedade, projetado em ações que diminui barreiras e une povos, que facilita o acesso, as migrações e intensifica o comércio local e regional (tanto o lícito quanto o ilícito) assim como o comércio internacional, e cria uma dinâmica particular do local como meio de passagem internacional, ao invés de muros.

Em termos de desenvolvimento, o projeto da construção da ponte também está relacionado com os pilares do Desenvolvimento Nacional Sustentável⁵, cuja matriz principal é a elevação da renda e a qualidade de vida da população

⁵ O termo Desenvolvimento Nacional Sustentável ora empregado é compreendido como uma conjugação do “[...] crescimento e progresso econômico, político, cultural, institucional, social e ambiental de forma sustentável e perene, resultando na melhoria da qualidade de vida da população a longo prazo” (Brasil, 2021).

brasileira com redução das desigualdades sociais e regionais. A ação também está alinhada com a Lei nº 6.634/1979 que dispõe sobre a Faixa de Fronteira no Brasil e o Decreto nº 12.038/2024 que trata da Política Nacional de Fronteiras (PNFron) do Brasil.

A PNFRon tem por finalidade orientar as ações do Governo Federal para a “[...] atuação coordenada com os entes federativos e com as instituições privadas, com vistas à promoção da segurança, do desenvolvimento sustentável, da integração regional, dos direitos humanos, cidadania e proteção social nas fronteiras brasileiras” (Brasil, 2024b). Neste sentido, o decreto estabelece princípios, dentre os quais se resgata o respeito as diferentes prioridades e estratégias para os arcos (norte, central e sul); a atuação sistêmica, integrada e coordenada com os entes federativos; a integração com outras Políticas Públicas; o desenvolvimento sustentável na dimensão social, econômica e ambiental; a cooperação internacional; o repúdio a xenofobia, ao racismo ou outra forma de discriminação; a segurança nas fronteiras, dentre outros.

Em termos de macroestratégias, foi instituído por meio do Decreto nº 10.531/2020 a Estratégia Federal de Desenvolvimento para o Brasil no período de 2020 a 2031, com diretrizes econômicas, institucionais, de infraestrutura, ambiental e social. Para “Fomentar o desenvolvimento de infraestrutura, com foco no ganho de competitividade e na melhoria da qualidade de vida, assegurando a sustentabilidade ambiental e proporcionando a integração nacional e internacional” (Brasil, 2020, não paginado), despontam como desafios o aumento nos investimentos em infraestrutura, a melhora do desempenho logístico do país e a promoção do bem-estar para a população.

O projeto da construção da Ponte Internacional Porto Xavier/Brasil – San Javier/Argentina indica integrar os objetivos do Desenvolvimento Nacional Sustentável, materializado no Decreto nº 10.531/2020 com o Decreto nº

12.038/2024 a que se refere a Política Nacional de Fronteiras, interconectando ações do Poder Executivo Federal com o Estado e Municípios na fronteira, impulsionando as expectativas locais e regionais. Porém, na medida em que se diminui as barreiras transfronteiriças, emergem novos desafios, como aqueles relacionados a saúde pública (Tavares; Madruga, 2023), ao crime organizado (Treichel, 2017), a xenofobia (Tavano; Pêgo; Barros, 2024), migratórios (Silva; Granger; Tourneau, 2019), dentre outros.

Neste contexto, este estudo tem como objetivo geral compreender os desafios governamentais enfrentados em Faixas de Fronteira brasileira, em particular em que há travessia internacional realizada por pontes, para a formulação de estratégias na região de Porto Xavier/Brasil – San Javier/Argentina em prol do desenvolvimento e integração fronteiriça.

O estudo possui relevância de ordem acadêmica, com desdobramentos nas dimensões social, ambiental, econômica e de infraestrutura, que podem reverberar no campo das Políticas Públicas e das Relações Internacionais, formando uma complexa rede de conexões interrelacionadas. Além disso, há a previsão da construção de mais três pontes sobre o Rio Uruguai que conectarão o Brasil com a Argentina, e este trabalho poderá servir de alerta para a previsão de ações de interesse público para prever e mitigar problemas adversos decorrentes da ampliação dos acessos entre os países sul-americanos. Somam-se a estas abordagens estudos que já estão sendo realizados na região Noroeste do Rio Grande do Sul.

Vale ressaltar que, os resultados deste estudo estão estruturados em quatro partes, incluindo esta introdução, que além de apresentar o seu objetivo, faz uma contextualização teórica pertinente ao objeto. Em seguida, é apresentada a metodologia utilizada para a coleta das informações e análise dos achados. Na terceira seção são apresentados os dados sociodemográficos

utilizados pelo DNIT para realizar a concorrência, o resultado da licitação e os achados em outras pesquisas alinhados com a temática. Nas considerações finais retomou-se os principais achados e destacados possíveis desafios emergentes com a liberação da passagem da Ponte Internacional Porto Xavier /Brasil – San Javier/Argentina.

2 METODOLOGIA

Esta investigação ou pesquisa tem um enfoque exploratório e qualitativo, uma vez que busca identificar os desafios futuros a serem enfrentados pelos gestores públicos com a materialização da construção da Ponte Internacional de Porto Xavier/Brasil – San Javier/Argentina no Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul. Além disso, ele visa dialogar com a literatura e incitar a comunidade envolvida com o projeto a refletir sobre as adversidades decorrentes da liberação da passagem via ponte para os governos brasileiro e argentino e suas coletividades.

Para o atingimento do objetivo do estudo, foi realizada a leitura do Termo de Referência do Edital de Concorrência nº 90470/2024 do DNIT para engajar-se à proposta e obter informações sobre os principais projetos e estudos disponibilizados pelo governo brasileiro/argentino ao iniciar o processo licitatório para a construção da Ponte Internacional sobre o Rio Uruguai que interligará os municípios de Porto Xavier/Brasil – San Javier/Argentina. A par dos instrumentos que integram as peças do caderno técnico, procedeu-se a exploração do “Relatório de Projeto Básico e Documentos Básicos para a Concorrência” publicado junto com o edital, e a extração das informações pertinentes ao objeto do estudo.

Para o atendimento deste propósito, realizou-se o levantamento documental das informações disponibilizadas no Edital de Concorrência nº

90470/2024 do DNIT, e de pesquisas não sistematizadas em portais de iniciação científica que envolvessem a problemática proposta prognosticando-as para a Região Noroeste do estado do Rio Grande do Sul.

Ressalta-se que a intenção no levante deste objetivo específico não se refere a questões de ordem técnica (referente a área de engenharia), mas de um olhar de sobrevoos, nos termos de Maia (2018), para que quem é de fora possa encontrar caminhos que conduzem a conhecer uma realidade por dentro. Procura-se identificar questões de ordem sociodemográficas, sociais, ambientais, comerciais ou políticas que possam prever ações para mitigar problemas futuros.

As informações do citado relatório e consideradas pertinentes na percepção destes pesquisadores, encontram-se sintetizadas na seção 3.1 deste estudo e não foram tratadas, ou seja, não foram objeto de interpretação, crítica ou manipulação. O objetivo desta etapa foi a imersão do pesquisador ao ambiente de estudo a partir da leitura dos relatórios. Por se apropriar de informações, evidências e dados primários disponibilizados em documentos que ainda não foram manipulados, esta pesquisa enquadra-se como do tipo documental (Martins; Theóphilo, 2016).

A efetivação do segundo objetivo específico, deu-se mediante pesquisas no Google Scholar, Biblioteca Digital de Dissertações e Teses, e no Portal de Periódicos da CAPES com a utilização das palavras-chave “*binational bridges*” ou “*international bridges*”, que, em alguns casos, foram combinadas com os termos “*border*” ou “*challenges*”, para identificar trabalhos alinhados a propósito deste estudo. O uso individual das expressões foi adotado para ampliar o leque de resultados, uma vez que o uso combinado delas retornava poucos achados. O emprego desta técnica visou identificar na literatura situações de interesse público desencadeados em regiões de fronteira em que há interligação

internacional pelo uso de pontes. Estudos que se socorrem na literatura para projetar novas ações com base em experiências já vividas ou presenciadas em outros locais são classificados como bibliográficos (Martins; Theóphilo, 2016).

Num primeiro momento, a seleção do retorno das pesquisas se deu pelo título, descartando-se aqueles que sinalizavam não possuírem relação com o propósito deste estudo, e os demais gerenciados com o suporte do *Mendeley*. Na sequência, foi feita a leitura dos resumos para identificar aqueles que seriam utilizados no estudo, e, numa espécie de fichamento (Markoni; Lakatos, 2003) o registro dos principais considerados sobre estes achados.

Para a análise dos dados foi utilizada a Análise de Conteúdo através da seleção temática (Bardin, 2016). Esta técnica foi utilizada para o atingimento de ambos os objetivos específicos, e no segundo caso, o tratamento dos dados levantados por meio de uma pesquisa documental foi adotada a análise de conteúdo, que permitiu o exame e a crítica sobre os documentos selecionados, e por conseguinte, a compilação das partes em um quadro demonstrativo, possibilitando a interpretação dos elementos relevantes à pergunta de pesquisa.

3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Nesta seção estão dispostos os resultados do estudo, distribuídos em duas subseções, encontrando-se na primeira os dados disponibilizados no processo de licitação para a empresa que elaborará os projetos básicos e executivos de engenharia da ponte Binacional Porto Xavier/Brasil – San Javier/Argentina. Na segunda, os achados em estudos sobre os desafios emergentes em regiões de fronteira internacional interligadas por pontes.

3.1 INFORMAÇÕES PARA A REALIZAÇÃO DO PROCEDIMENTO LICITATÓRIO

As contratações públicas brasileiras são, atualmente, regidas pela Lei nº 14.133/2021 que define as normas gerais para a seleção das empresas fornecedoras e prestadoras de serviços à Administração Pública (Brasil, 2021). Neste sentido, a licitação que teve por objeto a elaboração do complexo da obra relacionado a construção da Ponte Internacional Porto Xavier/Brasil – San Javier/Argentina, foi publicado em 19 de dezembro de 2024 no Diário Oficial da União brasileiro.

A contratação será do tipo integrada, quando a empresa contratada “[...] é responsável por elaborar e desenvolver os projetos básicos e executivos, executar obras e serviços de engenharia, fornecer bens ou prestar serviços especiais e realizar montagem, teste, pré-operação e as demais operações necessárias e suficientes para a entrega final do objeto” (Brasil, 2021, não paginado). Assim, em conformidade ao Edital de Concorrência Eletrônico nº 90470/2024, deverá elaborar, dentre outros, os projetos básico e executivo; os acessos e complexos integrados de fronteira (aduana); realizar a execução de outras etapas e ações necessárias, como licenciamento ambiental; prestar apoio aos serviços de desapropriação, remoção e reassentamento; e a execução das obras da ponte internacional, e acessos pela margem brasileira e argentina conforme as partes pactuaram.

O valor estimado do serviço era de R\$ 226.576.459,86, e foi licitado por R\$ 214.681.195,72. Consagrou-se vencedora a empresa Rivoli Construtora LTDA, localizada no estado do Mato Grosso, e terá prazo de 1.440 dias consecutivos para a execução dos serviços, e vigência do contrato de 1.620 dias consecutivos (cerca de quatro anos). As outras empresas eram de São Paulo (SP), e Goiás (GO), Rio de Janeiro (RJ), Distrito Federal (DF), Rio Grande do Sul (RS) e Rio Grande do Norte (RN).

Integra os documentos publicados no Edital de Concorrência 90470/2024

do DNIT o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental contratado pelo governo argentino em 2015 para criar um Programa de Investimentos que visava estabelecer uma conexão entre a Argentina e o Brasil. O levantamento dos dados foi realizado durante o período da COVID-19, e como estava permitida somente a circulação de transportes de cargas, e por conta disso não foram entrevistas de origem e destino de cargas. Por sua vez, ocorreram contagens de tráfego e, em função do *lockdown* decorrente da Covid-19 as entrevistas de origem e destino em postos da região não se efetivaram e estas informações foram coletadas em outros estudos e levantamentos.

A empresa contratada realizou diversas pesquisas para a efetivação da obra, como os de tráfego, topográficos, geológicos, geotécnicos e hidrológicos. Projetos também foram elaborados, a citar o de terraplanagem, pavimentação, contenções, componentes ambientais e paisagismo, e de desapropriação. Salvo melhor entendimento, não foi identificado um estudo de impacto ambiental, mas, de acordo com o Anexo V do Termo de Referência, foram definidas as diretrizes e elementos mínimos necessários que devem fazer parte dele, de acordo com a legislação brasileira.

Para a elaboração do relatório, foram considerados municípios brasileiros como argentinos, ao que o relatório chama de influência direta (os dois municípios que receberão a ponte) e indireta (aqueles que geograficamente próximos aos de influência direta). No caso brasileiro, o estudo considerou 45 municípios de influência, os quais fazem parte dos Coredes Fronteira Noroeste e Missões. Os dados sociográficos levantados apontam que os municípios de São Rosa, Santo Ângelo, Horizontina, São Luiz Gonzaga e Três de Maio, nesta ordem, possuem o maior Produto Interno Bruto (PIB).

A população dos municípios, segundo estimativas do IBGE de 2020, abarcava cerca de 435 mil habitantes, sendo 235 mil do Corede Missões e 200 mil

do Corede Fronteira Noroeste, e os principais centros urbanos estão localizados em Santo Ângelo e Santa Rosa, respectivamente. Já do lado argentino, foi estimado cerca de 990 mil habitantes, e levou em consideração cidades como Posadas, Iguazú, Oberá, Concepción, San Javier e 25 de Mayo, dentre outras.

Em relação a frota nas regiões de influência, os dados obtidos do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e da Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor e de Créditos Prendarios (DNRPA), indicam haver uma equivalência de veículos. Justos, estima-se haver cerca de 638 mil veículos, dos quais cerca de 333 mil são brasileiros e 305 mil são argentinos.

A apuração de pesquisas de origem e destino do DNIT sobre a circulação de frotas em Porto Xavier/RS entre os dias 02 e 08 de julho de 2016, indicou um volume diário médio (VDM) de 936 veículos, classificados como leves (701), moto (81), ônibus (18) e pesados (137). Outra pesquisa desta natureza, realizada pelo Plano Estadual de Logística do Rio Grande do Sul (PELT-RS) nos pontos de travessia entre os dias 24 a 26 de novembro de 2014 em Porto Xavier e de 17 a 19 de novembro de 2014 em São Borja, indicou um VDMa (volume diário médio anual) de 36 e de 371 cargas nestes locais, respectivamente.

O estudo também apresenta dados sobre o tráfico histórico na ponte entre São Borja e Santo Tomé disponibilizados pela Mercovia S.A., e evidencia o aumento da circulação de veículos. Contudo, em função do *lockdown* há uma queda acentuada em 2020, assim como também se observa oscilações anuais consideráveis no total de veículos entre 2005 e 2019, conforme exposto na Tabela 1.

O relatório apresentado pelo DNIT (2022) também apresenta dados do tráfego de travessia de Porto Xavier/Brasil – San Javier/Argentina nos anos de 2016 a 2020, conforme pode ser visualizado na Tabela 2. Ao compará-los com o

da travessia via ponte em São Borja – Santo Tomé, observa-se neste um fluxo de veículos expressivamente superior ao daquele, o que possivelmente se explica pela maior fluidez para o trânsito (facilidades) e o funcionamento ininterrupto, ao passo que naquele há horários diários pré-definidos.

Tabela 1 – Evolução do tráfego histórico na ponte entre São Borja e Santo Tomé.

Ano	VDMa						Taxa a.a.					
	Auto	CargaL	CargaMP	Motos	Ônibus	Total	Auto	CargaL	CargaMP	Motos	Ônibus	Total
1998	195	2	36	4	4	241						
1999	228	2	32	3	5	270	17%	0%	-11%	-25%	25%	12%
2000	251	3	46	5	5	310	10%	50%	44%	67%	0%	15%
2001	255	2	52	5	5	319	1%	-33%	13%	0%	0%	3%
2002	287	0	55	9	2	353	13%	-100%	6%	80%	-60%	11%
2003	267	1	60	9	3	340	-7%	100%	9%	0%	50%	-4%
2004	285	1	76	9	4	375	7%	0%	27%	0%	33%	10%
2005	401	3	105	12	4	525	40%	200%	38%	33%	0%	40%
2006	669	13	133	19	4	838	67%	333%	27%	58%	0%	60%
2007	706	14	158	12	5	895	5%	8%	19%	-37%	25%	7%
2008	685	17	175	10	5	892	-3%	21%	11%	-17%	0%	0%
2009	610	7	169	10	4	800	-11%	-59%	-3%	0%	-20%	-10%
2010	626	17	226	13	5	887	3%	143%	34%	30%	25%	11%
2011	553	23	233	13	6	828	-12%	35%	3%	0%	20%	-7%
2012	421	22	217	15	5	680	-24%	-4%	-7%	15%	-17%	-18%
2013	454	22	218	14	7	715	8%	0%	0%	-7%	40%	5%
2014	446	13	165	14	6	644	-2%	-41%	-24%	0%	-14%	-10%
2015	444	14	153	17	5	633	0%	8%	-7%	21%	-17%	-2%
2016	518	18	149	22	5	712	17%	29%	-3%	29%	0%	13%
2017	516	26	167	27	6	742	0%	44%	12%	23%	20%	4%
2018	507	24	187	27	6	751	-2%	-8%	12%	0%	0%	1%
2019	439	19	175	25	7	665	-13%	-21%	-6%	-7%	17%	-11%
2020	134	15	175	5	2	331	-70%	-21%	0%	-80%	-71%	-50%

Fonte: Brasil (2022).

Um levantamento sobre a previsão do fluxo de veículos também foi realizado pela empresa contratada. Para a alocação de tráfego, ela utilizou o *software TransCAD*, utilizando o procedimento *Multimodal Muticlass Assignment* e o método *Stochastic User Equilibrium* para projetar as melhores alternativas entre os pontos de origem e chegada atuais. Feita esta projeção, foi realizada a calibração do modelo de demanda, ou seja, a reprodução de uma realidade compatível ao objeto de estudo, e levou em consideração as diversas categorias de veículos. O resultado pode ser verificado na Tabela 3, considerando a abertura da ponte em 2025.

A expectativa impressa nas informações da Tabela 3 é de que haja um considerável aumento no acesso da futura Ponte Internacional Porto

Xavier/Brasil – San Javier/Argentina no decorrer do tempo. De acordo com o relatório, além do aumento do fluxo de veículos (inicialmente em um aumento gradual em torno de 3% para veículos leves e 2,4% para veículos pesados), tenderá a ter o aumento estabilizado após cinco anos da entrega da ponte (estimativa de 2,5% para veículos leves e 2% para veículos pesados). Já em relação ao PIB na região, a projeção é de crescimento gradual anual de 3%, e se estabilizar em torno de 2,5% também após cinco anos da entrega da obra.

O relatório apresentado também indica a razão da escolha do Porto Internacional de Porto Xavier/Brasil – San Javier/Argentina para a construção da ponte. Dentre os principais elementos, estão a existência, nos dois municípios de influência direta, de infraestrutura aduaneira. No lado brasileiro, por exemplo, tem a Inspetoria da Receita Federal, Delegacia da Polícia Federal, posto do Ministério da Agricultura e da Saúde, ao passo que no lado argentino há a Administracion Nacional de Aduanas, Prefectura Naval, Gendarmeria Nacional, Quartel do Ejército Nacion, Ministério da Agricultura e da Saúde, dentre outros. Outra razão é o reconhecimento deste porto pela UNESCO como local de passagem do Circuito Internacional das Missões Jesuíticas devido a existência dos Sítios Arqueológicos remanescentes das Reduções Jesuíticas do Brasil, Argentina e Paraguai.

Tabela 2 – Dados de movimentação no Porto Internacional de Porto Xavier/RS.

Ano	Categoria	Sentido	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	Total
2016	Cam	Exp	104	72	144	170	169	198	254	442	560	293	321	244	2.971
		Imp	315	477	1.077	849	1.090	536	354	434	464	444	695	334	7.069
		Vazios	183	189	482	329	518	196	163	273	264	304	426	218	3.545
	Pessoas	Entrada	10.934	7.836	6.731	5.425	4.410	6.239	8.843	5.784	5.756	5.335	5.320	8.041	80.654
		Saida	10.855	9.827	7.761	5.891	7.364	6.768	9.386	5.887	5.844	6.016	5.697	7.995	89.291
	Veiculos	Entrada	2.591	1.847	1.519	1.286	938	1.477	1.980	1.406	1.274	1.262	1.260	1.865	18.705
Saida		3.145	2.884	2.634	2.035	2.521	1.944	2.481	1.727	1.644	1.705	1.648	2.131	26.499	
2017	Cam	Exp	141	102	190	133	155	200	300	243	264	286	330	257	2.601
		Imp	292	147	240	339	471	207	246	241	296	225	226	144	3.074
		Vazios	161	92	108	187	197	110	130	154	138	190	160	135	1.762
	Pessoas	Entrada	12.740	ND	ND	ND	3.564	3.264	6.134	5.801	6.173	5.990	5.654	5.159	54.479
		Saida	12.301	10.853	5.698	5.934	4.917	4.074	8.904	6.241	6.353	6.644	6.240	8.638	86.797
	Veiculos	Entrada	3.162	ND	ND	ND	868	717	1.431	1.266	1.365	1.398	1.290	1.066	12.563
Saida		3.254	2.835	1.642	1.702	1.421	1.199	2.370	1.720	1.776	1.807	1.742	2.090	23.558	
2018	Cam	Exp	237	179	168	208	200	213	287	326	210	148	180	95	2.451
		Imp	121	238	571	922	606	263	128	154	162	203	138	200	3.706
		Vazios	97	153	231	414	264	194	150	148	180	190	73	125	2.219
	Pessoas	Entrada	13.403	9.749	6.241	6.243	5.288	6.878	7.316	4.648	4.871	4.571	5.127	6.851	81.186
		Saida	12.284	10.612	6.560	8.719	6.083	4.977	7.908	5.507	5.451	5.153	5.262	6.432	84.948
	Veiculos	Entrada	3.145	2.370	1.391	1.392	1.187	1.692	1.567	1.013	1.090	935	1.221	1.472	18.475
Saida		3.297	2.801	1.785	1.956	1.631	1.368	2.226	1.798	1.798	1.628	1.711	1.901	23.900	
2019	Cam	Exp	92	61	54	88	105	94	174	160	97	102	76	71	1.174
		Imp	183	355	759	1.053	990	808	548	372	256	549	565	490	6.928
		Vazios	ND	ND	387	525	517	414	226	168	200	499	414	424	3.774
	Pessoas	Entrada	8.214	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	3.440	3.203	ND	ND	14.857
		Saida	8.369	6.814	6.150	6.046	4.813	6.031	7.614	4.909	5.062	4.435	5.165	6.686	72.094
	Veiculos	Entrada	1.949	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	1.661	2.046	5.656
Saida		2.349	1.982	2.025	2.036	1.779	2.035	2.189	1.527	1.613	1.578	1.853	2.080	23.046	
2020	Cam	Exp	88	80	70	73	82	157	148	263	382	250	294	224	2.111
		Imp	173	164	514	944	1001	860	663	600	622	913	932	683	8.069
		Vazios	60	68	254	665	741	522	669	620	570	795	773	646	6.383
	Pessoas	Entrada	ND	ND	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Saida	ND	ND	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Veiculos	Entrada	ND	ND	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saida		ND	ND	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Fonte: Brasil (2022).

Os anexos do Edital de Licitação também indicam impactos sociais diretos relacionados a desapropriação. A área afetada para a construção da ponta requer, do lado brasileiro a desapropriação de áreas, que, de acordo com o relatório apresentado, é predominantemente ocupada para fins residenciais. Para a definição do valor dos 38 imóveis atingidos, foi contratado um profissional local (corretor de imóveis) para realizar um levantamento do impacto orçamentário referente a área a ser desapropriada, caracterização dos imóveis para as demolições e o volume de resíduos. Os valores pecuniários referentes a desapropriação variam de R\$ 35.790,00 a R\$ 858.333,75.

Tabela 3 – Volume futuro no trecho da Ponte Brasil-Argentina.

ANO	Auto	CargaL	CargaM	CargaP	Onibus	Total
2021	179	4	27	34	16	260
2022	187	4	28	36	17	273
2023	196	4	30	37	19	286
2024	205	4	31	39	20	299
2025	214	4	33	41	22	314
2026	229	5	35	45	23	337
2027	241	5	38	47	24	355
2028	253	5	39	49	25	371
2029	258	5	40	49	25	378
2030	264	6	41	50	25	386
2031	273	6	42	51	25	396
2032	282	6	43	52	25	407
2033	291	6	43	52	25	418
2034	301	6	44	53	25	429
2035	311	6	45	54	25	441
2036	317	6	46	55	26	450
2037	324	6	47	56	26	460
2038	330	6	48	58	27	469
2039	337	6	49	59	28	479
2040	344	6	50	60	29	489
2041	351	7	51	61	30	499
2042	358	7	52	63	30	509
2043	365	7	53	64	31	520
2044	372	7	54	66	32	531
2045	380	7	55	67	33	542

Fonte: Consórcio Ponte Brasil - Argentina (Única Consultores de Engenharia e Fares & Associados Engenharia (2022).

Em síntese, os dados disponibilizados para a seleção do fornecedor para a prestação dos serviços referentes a elaboração e execução do complexo da obra relacionado a construção da Ponte Internacional Porto Xavier/Brasil - San Javier/Argentina suscita diversas questões que merecem mais atenção, em particular as lacunas sobre as informações de origem e destino, fragilidades no grau de precisão de informações, poucas informações sobre as implicações para a execução da obra no território argentino. Outras referem-se à necessidade de reforçar maior segurança no trânsito, tanto relacionadas a sinalização quanto as condições das pistas de rodagem; de ordem social, relacionadas a desapropriação e realocação das famílias diretamente atingidas.

3.2 PREOCUPAÇÕES FUTURAS

A construção de muros tem se mostrado como um contraponto à construção de pontes, cujo ideário é marcado por distintos momentos na história global. Emergem em regiões de fronteira questões de ordem social, em especial aqueles relacionados à migração. Soluções para este tipo enfrentamento já foram instituídos em alguns locais, como o Muro de Berlim, construído em agosto de 1961 e derrubado em novembro de 1989 (Federico; Avila, 2009). O Muro do México, construído pelos Estados Unidos da América em 2018 e com mais de 3.000km de extensão (Barrense, 2025).

Outros casos e com menor proporção ou repercussão, são o muro construído na Barra da Tijuca, Rio de Janeiro (Brasil), para evitar a invasão dos moradores da favela Vila Autódromo na Vila Olímpica onde se realizaram os Jogos Olímpicos do Brasil em 2016, ou o empreendimento do Grupo Edisur em Córdoba (Argentina), para separar o bairro fechado de *Manantiales Ciudad Nueva* de bairros populares (Betroni et al., 2018). Somam-se a estas o Muro da Vergonha, que separa as comunidades de Villa María del Triunfo e Pamplona Alta do distrito de La Molina, em Lima (Peru), onde está o condomínio de luxo Las Casuarinas é outro caso de separação discriminatória entre aqueles considerados ricos da população pobre, mas que a justiça peruana em 2022 determinou sua demolição por ser discriminatório (Revista Cenarium, 2022).

A literatura que apresentou os casos acima também sinalizou que estas soluções apresentadas para resolver questões de ordem social (migratórios ou não) são paliativas e temporárias, e visam somente esconder problemas de ordem social, e que a construção de muros não se mostra efetiva. Ocorre que a população se auto-reorganizava para encontrar alternativas às barreiras postas, podendo-se fazer uma relação ao que Maturana e Varela (1997) chamam de autopoiese, ou seja, está relacionado a capacidade interpretativa da população

como agente cognoscente que constitui o mundo em encontrar meios de contornar as restrições.

A crítica à construção de muros também possui relação, nos termos de Dear (2013), a um sistema que redefine continuamente a relação entre os “legais” e os “ilegais”, no qual estes são descartáveis no sistema produtivo, destituídos de direitos, sujeitos a pagar altos custos (não apenas pecuniários) para cruzar fronteiras, mas também são marginalizados econômica e culturalmente, além de poder causar reações identitárias (nós contra eles). Desta forma, muros podem ser interpretados como dispositivos de soberania do mais forte sobre os mais vulneráveis, e pontes são uma alternativa a eles, uma vez que a construção deles leva a população a encontrar maneiras de contorná-los, seja por cima, através ou ao redor, e isto ocorre porque também governos e interesses privados também leva a querer abrir passagens e brechas neles (Dear, 2013).

As pontes (agora no sentido físico e não apenas literal) são uma solução em um mundo cada vez mais globalizado, mas que demandam de mecanismos legais para viabilizar as facilidades que proporcionam, sejam elas legais ou ilegais. Exemplo prático que demandou atenção do governo americano com o mexicano em na década de 1990 envolvia o tráfico de caminhões nas Pontes Internacionais de Laredo, no Texas (Weissmann et al., 2001). Dada a emergência do problema, foi realizado um estudo no local que considerou a simulação de fluxos de tráfego na ponte, com diversos cenários e níveis, porcentagens diferentes de caminhões, horários de circulação e inspeção da Polícia Mexicana. De acordo com os autores, foram apresentadas recomendações para agilizar o tráfego baseados em tecnologias e processos que viabilizaram o investimento, assim recomendações para facilitar a cooperação interinstitucional em tempo real sobre a trafegabilidade às empresas, viajantes e agentes de fronteira.

Para o caso desta investigação, é redundante retomar a expectativa em

torno da construção e liberação do tráfego pela Ponte Internacional de Porto Xavier/Brasil – San Javier/Argentina, porém elementos essenciais podem previamente serem provocados para que venham a colaborar e mobilizar os gestores públicos locais e regionais para atentarem a problemas vindouros, a exemplo do caso apresentado acima (México – EUA). Levantamento realizado por Almeida (2019), indica que existem cerca de 15 pontes binacionais, das quais seis estão no Rio Grande do Sul (RS), três no Paraná (PR), duas no Acre (AC), e uma nos estados do Amapá (AP), Roraima (RR), Mato Grosso do Sul (MS) e Santa Catarina (SC). Porém, a maior concentração de estudos sobre os desafios para os governos locais está concentrada nas pontes entre o Paraguai e Brasil em Foz do Iguaçu, e na região do arco norte, em especial com a Venezuela.

Inicialmente, vale destacar que os investimentos para a construção de pontes possuem expectativas de acordo com o período histórico vivido em cada época. Neste sentido, a construção das pontes binacionais brasileiras perpassa por paradigmas, os quais são nos termos de Cervo (2008), podem ser classificados em *Estado Liberal-Conservador* (1810-1930), *desenvolvimentista* (1930-1990), *neoliberal* (1990-2002) e *logístico*. O conjunto das 15 pontes binacionais foram enquadradas nesta perspectiva, conforme Quadro 1.

Os dados sobre as pontes evidenciam que a maioria delas foi construída/inaugurada em governos desenvolvimentistas, conforme demonstrado no Quadro 1. A constatação também se aplica para o caso daquelas localizadas no Rio Grande do Sul, que em sua maioria se conectam com o Uruguai. Já aquelas que se conectam com a Argentina, foram, na maioria, construídas/inauguradas sob o paradigma neoliberal.

A questão levantada acima em relação aos paradigmas, embora possa parecer ingênua, pode refletir a arena onde se desenrola a política internacional, o centro em torno do qual questões contemporâneas gravitam, e que ora estão

mais ou menos alinhadas (Cervo, 2008). Exemplo atual são os conflitos geopolítico-econômico-sociais observados na mídia desencadeados com a retomada do poder de Donald Trump à Casa Civil Americana, em parte reeleito na expectativa de resolver problemas da imigração (legal ou ilegal) nos Estados Unidos da América.

O caso da Ponte Binacional no Rio Oiapoque (Brasil – Guiana Francesa) demorou 14 anos para a sua conclusão, e mais seis para a sua abertura, que ocorreu de forma parcial dado que o governo brasileiro careceu de efetivo da Polícia Federal, da Alfândega e da Vigilância Sanitária (Silva; Granger; Tourneau, 2019). Conforme os autores, questões como a imigração irregular brasileira na Guiana Francesa, o uso de itinerários de entrada/saída distintos (inclusive circulação informal pelo rio), problemas ambientais, aumento de assaltos e conflitos com áreas protegidas são exemplos de situações que despontaram em novos problemas locais/regionais, e que demandaram ações por parte de ambos os governos para mitigá-los.

Quadro 1 – Municípios brasileiros que possuem pontes binacionais.

Ponte	Inauguração	Paradigma
Jaguarão (RS) - Uruguai: Ponte Barão de Mauá	20/11/1930	Desenvolvimentista
Uruguaiana (RS) - Argentina: Ponte Internacional Uruguaiana-Paso de los Libres	21/05/1947	Desenvolvimentista
Foz do Iguaçu (PR) - Paraguai: Ponte Internacional da Amizade	27/03/1965	Desenvolvimentista
Quaraí (RS) - Uruguai: Ponte Internacional da Concórdia	03/04/1968	Desenvolvimentista

Ponte	Inauguração	Paradigma
Bela Vista (MS) - Paraguai: Ponte Internacional do Rio Apa	07/07/1971	Desenvolvimentista
Santa Vitória do Palmar (RS) - Uruguai: Ponte Internacional sobre o Arroio Chuí	20/04/1974	Desenvolvimentista
Barra do Quaraí (RS) - Uruguai: Ponte Internacional Bella Unión - Barra do Quaraí	19/02/1976	Desenvolvimentista
Foz do Iguaçu (PR) - Argentina: Ponte Internacional da Fraternidade	29/11/1985	Desenvolvimentista
Capanema (PR) - Argentina: Ponte Internacional sobre o Rio Santo Antônio	28/03/1994	Neoliberal
Paraíso (SC) - Argentina: Ponte Internacional Peperi Guaçu	21/05/1994	Neoliberal
São Borja (RS) - Argentina: Ponte Internacional da Integração	09/12/1997	Neoliberal
Brasileia (AC) - Bolívia: Ponte Binacional Wilson Pinheiro	11/08/2004	Logístico
Assis Brasil (AC) - Peru: Ponte da Integração Brasil-Peru	21/01/2006	Logístico
Bonfim (RR) - Guiana: Ponte do Rio Tacutu	14/09/2009	Logístico
Oiapoque (AP) - Guiana França: Ponte Binacional Franco-Brasileira	18/03/2017	Logístico

Fonte: Adaptado de Almeida (2019).

Do Norte ao Sul do Brasil, as pontes têm facilitado a criação de conexões com diversos países da América do Sul (Guiana Francesa, Guiana, Peru, Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai) fazendo com que se desenvolvessem novas

relações entre as comunidades fronteiriças, manifestadas por trocas econômicas, laços sociais e familiares, de cooperação (formal ou informal) entre diferentes níveis de governo de um e outro lado (Berzi; Lemões; Oddone, 2021), dentre outras. Estas conexões abrem caminho para o estabelecimento de acordos locais e regionais onde os elos são fortalecidos, especialmente voltados ao estreitamento transfronteiriço.

Um conjunto de estudos divulgados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e o Observatório Fronteiriço das Migrações Internacionais (Migrafron) em regiões de fronteira, abarca temas como Políticas Públicas em defesa dos direitos humanos e de inclusão e diversidade (em especial a mulheres, adolescentes e a meninas); o acesso a direitos de pessoas na condição de apátrida; a xenofobia; crianças em contextos migratórios e a educação pública; a dinâmica da mobilidade (e da criminalidade) migratória durante a Covid-19; a integração fronteiriça e o desenvolvimento, com impactos socioeconômicos e desafios em segurança e infraestrutura; a integração acadêmica; e políticas de recepção de imigrantes (Tavano; Pêgo; Barros, 2024).

Na expectativa de mitigar problemas decorrentes dos movimentos migratórios em regiões de fronteira, o Brasil tem aprofundado estudos e reflexões sobre a temática, com o engajamento de Instituições de Ensino Superior (IES), a exemplo da Universidade Federal do Mato Grosso do Sul (UFMS), a Universidade Federal da Integração Latino-Americana (Unila) e a Universidade Estadual do Oeste do Paraná (Unioeste) (Tavano; Pêgo; Barros, 2024). Outras instituições brasileiras se somam a este movimento, a exemplo da Universidade Federal do Pampa (UNIPAMPA), Universidade Federal da Fronteira Sul – Campus Cerro Largo, Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ) que procuram discutir questões relacionadas ao desenvolvimento regional em âmbito local/regional sem perder de vista o engajamento com universidades argentinas e paraguaias.

4 CONCLUSÃO

Este estudo buscou compreender os desafios governamentais enfrentados em Faixas de Fronteira brasileira, em particular em que há travessia internacional realizada por pontes, para formular estratégias em Porto Xavier/Brasil – San Javier/Argentina. Foi possível identificar estudos previstos no Edital da Concorrência nº 90470/2024 do DNIT a serem executados durante a execução do projeto da ponte, assim como achados em outros trabalhos científicos que delineiam situações emblemáticas em contextos de fronteira.

Os dados sobre o fluxo de veículos sinalizam aumento gradual na circulação de frotas nos primeiros anos da liberação de passagem via ponte em Porto Xavier/Brasil – San Javier/Argentina, e que se estabilizará decorridos cinco anos. A previsão é que o mesmo fenômeno ocorrerá com o crescimento do PIB na região, também se estabilizando após cinco anos.

Embora possam ser considerados baixos os atuais indicadores de passagem via balsa em Porto Xavier/Brasil – San Javier/Argentina em comparação com a travessia pela Ponte Internacional São Borja (Brasil) – Santo Tomé (Argentina), o cenário pode se reconfigurar após a entrega da obra. Considerando um funcionamento ininterrupto no novo porto, ele pode vir a desafogar o tráfego na ponte são-borjense, além de favorecer novas rotas para o comércio internacional com o Paraguai, por exemplo. Além disso, poderá impulsionar o turismo, principalmente o Missioneiro, uma vez que o local conecta o Circuito Internacional das Missões Jesuíticas (Argentina – Brasil – Paraguai).

O Termo de Referência do Edital de Concorrência nº 90470/2024 do DNIT sinaliza a necessidade de estudos sociodemográficos (desalojamento e realocação de populações e ambientais, por exemplo) mais aprofundados durante a execução do contrato. Também sinaliza a necessidade de melhorias

em rodovias, em especial do lado brasileiro que ligará o acesso do Porto Internacional em Porto Xavier (Brasil) à BR-472 (que se conecta ao município de Porto Lucena, Santa Rosa e outros) quanto na BR-392 (que se interliga com Cerro Largo, São Luiz Gonzaga, São Miguel das Missões, e outras).

A literatura sinalizou que as pontes são um meio de ligação internacional de passagem facilitada, mas que depende do interesse bilateral entre nações quando separadas por rios. Em contrapartida, quando as relações entre nações são marcadas por conflitos diplomáticos, os muros têm sido adotados como uma alternativa, porém não cumprem com o objetivo uma vez que a população diretamente atingida procura contorná-los, ultrapassá-los ou mesmo fazendo buracos neles quando os conflitos de governo não fazem sentido para a população. Contudo, sistemas em tempo real eficazes para o controle migratório em faixas de fronteira se fazem necessário, tanto para acelerar o fluxo das frotas quanto para controlá-lo, assim como também para combater os diversos tipos de criminalização, a exemplo do tráfico humano, comercial ou de veículos.

Além destes elementos, estudos em diversas regiões do Brasil sinalizam soluções típicas em cada caso, relacionados por vezes a fatores de impacto internacional, como o ocorrido durante a pandemia do Covid-19, quando em regiões de fronteira estrangeiros buscavam acessar o sistema público brasileiro de saúde ao passo em que também ocorria uma pulverização maior do vírus. Reflexos no sistema educacional também são observados, com a inserção de crianças e adolescentes de famílias imigrantes nas escolas brasileiras, ou mesmo no acesso à educação superior; o aumento no acesso do sistema público de saúde e assistência social; casos de pessoas apátridas; o aumento da criminalidade; casos de xenofobia; feminicídio ou abuso de menores. Outras circunstâncias podem ser destacadas, como a inserção de imigrantes ou da população migratória no sistema produtivo, fazendo-se necessária a existência de programas e políticas que acolham esta população e viabilize a inserção delas no

mercado de trabalho, ou dos meios que efetivem esta possibilidade e evitem a exploração das condições de trabalho e marginalização.

Estudos realizados na Faixa de Fronteira brasileira com ligação internacional via ponte são recorrentes na literatura, porém muitos deles estão concentrados em nas regiões específicas, com maior aprofundamento, tematização e robustez em regiões que possuem universidades engajadas com a temática. Estes trabalhos abarcam, principalmente, questões de ordem social, fazendo-se também necessário ampliá-los para outros enfoques, a citar o social-econômico e os locais urbanos de ocupação.

5 AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

6 REFERENCIAS

ALMEIDA, Sabrina Rodrigues de. As fronteiras do Brasil: fluxos comerciais transfronteiriços nas cidades conectadas por pontes binacionais. 34 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Relações Internacionais) – Departamento de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2019. Disponível em

http://repositorio.unifap.br/jspui/bitstream/123456789/649/1/TCC_FronteirasBrasilFluxo.pdf. Acesso em 11 maio 2025.

ÁRABE, Carlos Henrique Goulart. Centro e periferia cinquenta anos depois. **Plural**, Solciologia, USP, São Paulo, n. 10, p. 181-195, 2º sem. 2003.

AVILA, Carlos Federico Domínguez. A queda do muro de Berlim: um estudo com fontes brasileiras. **Revista de Sociologia Política**, Curitiba, v. 18, n. 37, p. 93-110, out. 2010. Disponível em

<https://www.scielo.br/j/rsocp/a/wKVjqN5BX5vCN5nDS9tJBTR/?format=pdf>. Acesso em: 16 maio 2025.

BARDIN, Laurence. Análise de conteúdo. Lisboa: Edições 70, 2016.

BARRENSE, Heloísa. Muro da sede: o efeito pouco conhecido da separação

entre os EUA e o México. **Uol**, São Paulo, 10 mar. 2025. Ecoa Uol. Disponível em <https://www.uol.com.br/ecoa/ultimas-noticias/2025/03/10/muro-da-sede-o-efeito-pouco-conhecido-da-separacao-entre-os-eua-e-o-mexico.htm#:~:text=Desde%202018%2C%20um%20muro%20de,para%20a%20sobreviv%C3%Aancia%3A%20a%20%C3%A1gua>. Acesso em: 16 maio 2025.

BETRONI, Valentin Miguel; GARNERO, Emilia; BALIETTI, Carolina Cravero. Muros de la vergüenza en latinoamérica. **Geographia Opportuno Tempore**, Londrina v. 4, n. 1, p. 92–109, 2019. Disponível em <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/Geographia/article/view/32552/23633>. Acesso em: 16 maio 2025.

BONATO, Emídio Rizzo; BONATO, Ana Lúcia Variani. **A soja no Brasil: história e estatística**. Londrina: EMBRAPA-CNPSo, 1987. Disponível em <https://core.ac.uk/download/pdf/15429741.pdf>. Acesso em 08 maio 2025.

BRASIL. **Decreto nº 10.531, de 26 de outubro de 2020**. Institui a Estratégia Federal de Desenvolvimento para o Brasil no período de 2020 a 2031. 2020. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/d10531.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%2010.531%2C%20DE%2026,per%C3%ADodo%20de%202020%20a%202031. Acesso em: 12 maio 2025.

BRASIL. Portal de Compras do Governo Federal. **Desenvolvimento nacional sustentável**. 2021. Disponível em <https://www.gov.br/compras/pt-br/agente-publico/logistica-publica-sustentavel/sustentabilidade-nas-contratacoes-publicas/desenvolvimento-nacional-sustentavel>. Acesso em: 11 maio. 2025.

BRASIL. Concorrência nº 90470/2024a. [Contratação integrada para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia da ponte, acessos e complexos integrados de fronteira; execução de todas as etapas e ações e cumprimento de todas as obrigações e condicionantes requeridas no licenciamento ambiental; apoio aos serviços de desapropriação, remoção e reassentamento; e execução das obras da ponte internacional Porto Xavier (Brasil) / San Javier (Argentina), acessos e infraestrutura do complexo de fronteiras]. Brasil: Ministério dos Transportes/Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes/Diretoria Executiva/Coordenação-Geral de Cadastro e Licitações-DAF, Brasília, 2024, ed. 244, s. 3, p. 197, 19 dez. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 12.038, de 29 de maio de 2024b**. Institui a Política Nacional de Fronteiras e o sei Comitê Nacional. 2024. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2024/decreto/d12038.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%2012.038%2C%20DE%2029,que%20lhe%20confere%20o%20art.. Acesso em 11 maio 2025.

CASTRO, Thales. **Teoria das relações internacionais**. Brasília, FUNAG, 2012.

DEAR, Michael. Why walls won't work. **Berkeley Planning Journal**, v. 26, p. 214-216, 2013. Disponível em https://www.researchgate.net/publication/331946726_Why_Walls_Don't_Work_by_Michael_Dear. Acesso em: 15 maio 2025.

MURO que separa bairro rico de uma favela tem ordem de demolição determinada pela Justiça do Peru. **Revista CENARIUM**, Manaus, 2022. Disponível em <https://revistacenarium.com.br/muro-que-separa-bairro-rico-de-uma-favela-tem-ordem-de-demolicao-determinada-pela-justica-do-peru/>. Acesso em: 16 maio 2025.

CERVO, Amado Luiz. **Inserção Internacional: formação dos conceitos brasileiros**. São Paulo: Saraiva, 2008.

COUGO, Daniel; KUHN, Nuvea. Consumindo no Brasil: fatores que atraem argentinos em Porto Mauá/RS. **CPMark - Caderno Profissional de Marketing**, vol. 8, n. 1, jan./ma. 2020. Acessado em 8 de maio de 2025. Disponível em <https://go.gale.com/ps/i.do?id=GALE%7CA630281495&sid=googleScholar&v=2.1&it=r&linkaccess=abs&issn=23176466&p=IFME&sw=w&userGroupName=anon%7E8db81111&aty=open-web-entry>. Acesso em 8 maio 2025.

FURTADO, Celso. **Desenvolvimento e subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

FURTADO, Celso. **Teoria e política do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Paz e Terra, 1967.

LACERDA, Sander Magalhães. Ferrovias Sul-Americanas: a integração possível. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 31, p. 185-214, jun. 2009. Disponível em https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/907/4/RB%2031_final_A.pdf. Acesso em 08 maio 2025.

MAIA, Marta Nidia. Sobrevoos e trilhas da pesquisa: caminhos para olhar a educação infantil. *Educação em Foco*, Juiz de Fora, v. 23, n. 2, p. 590-607, maio/ago. 2018. Disponível em <https://periodicos.ufjf.br/index.php/edufoco/article/view/19745/10603>. Acesso em: 15 maio 2025.

MAPARU, Tuhin Subhara; MAZUMDER, Tarak Nath. Transport infrastructure, economic development and urbanization in India (1990–2011): Is there any causal relationship?. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, v. 100, p. 319-336, 2017. Disponível em <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856416303299>. Acesso em 06 maio 2025.

MARTINS, Gilberto de Andrade; THEÓPHILO, Carlos Renato. Metodologia da

investigação científica para Ciências Sociais Aplicadas. 3. ed., São Paulo: Atlas, 2016.

MATURANA, Humberto; VARELA, Francisco. **De máquinas e seres vivos - autopoiese: a organização do vivo**. 3.ed. Porto Alegre: Artes Médicas, 1997.

MOREIRA, Carlos Ismael. Secretaria de Logística e Transportes. Leite e Gabriel assinam contrato de assessoria da Caixa para projeto de Pontes internacionais entre RS e Argentina. Porto Alegre: SECOM/ASCOM SELT E ASCOM GOV, 2025. Disponível em <https://transportes.rs.gov.br/leite-e-gabriel-assinam-contrato-de-assessoria-da-caixa-para-projeto-de-pontes-internacionais-entre-rs-e-argentina>. Acesso em 07 maio 2025.

RIO GRANDE DO SUL. Departamento de Planejamento Governamental – RS. **Estudos DEPLAN**. Porto Alegre: Secretaria de Planejamento, Governança e Gestão, 2017. Disponível em <https://200.198.145.164/index.php/estudos-planejamento/article/view/4257/4013>. Acesso em 07 maio 2025.

ROTTA, Edemar *et al.* Os arranjos produtivos locais e as estruturas de gestão do desenvolvimento: desafios da articulação. In.: BÜTTENBENDER, Pedro Luís (Org.). **Arranjos institucionais, cooperação e desenvolvimento**. Ijuí: UNIJUI, 2010.

SANTOS, Elinaldo Leal *et al.* Desenvolvimento: um conceito multidimensional. **DRd – Desenvolvimento Regional em debate**, ano 2, n. 1, jul. 2012. Disponível em https://www.researchgate.net/publication/272174372_DESENVOLVIMENTO_UM_CONCEITO_MULTIDIMENSIONAL. Acesso em: 14 maio 2025.

SILVA, Gutemberg de Vilhena; GRANGER, Stéphane; TOURNEAU, François-Michel le. Desafios à circulação na fronteira entre Brasil e Guiana Francesa (França). **Mercator**, Fortaleza, v. 18, 2019. Disponível em <https://www.scielo.br/j/mercator/a/BRWGLfMVpXYhd3B3BKG4v4R/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 12 maio 2025.

TAVARES, Antonio Jissone; MADRUGA, Eversson Cadaval. O impacto da construção da nova ponte entre Brasil e Paraguai, em Foz do Iguaçu, no processo de integração na saúde pública. **Revista (re)definições das fronteiras**, Foz do Iguaçu, v. 1, n. 1, p. 51-74, abr. 2023. Disponível em <https://journal.idesf.org.br/index.php/redfront/article/view/7/4>. Acesso em: 11 maio 2025.

TREICHEL, Bruna. Combate ao crime organizado na Tríplice Fronteira. 2018. 14 p. Artigo científico (Especialização em Relações Internacionais Contemporâneas) - Universidade Federal da Integração Latino-Americana (Unila), Foz do Iguaçu, 2018. Disponível em <https://dspace.unila.edu.br/server/api/core/bitstreams/818385e8-acb7-4600-aa82-6af442202ce0/content>. Acesso em: 11 maio 2025.

WEISSMANN, Angela Jannini; WEISSMANN, José, ASHUR, Suleiman. **Analysis of capacity and traffic operations impacts of the world trade bridge in Laredo.**

Virginia: Springfield, 2001. Disponível em

<https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/15453>. Acesso em 15 maio 2025.

