



Políticas de planejamento territorial para integração entre Brasil e Paraguai

Políticas de planificación territorial para la integración entre Brasil Y Paraguay

**E5_02 - Nacionalismos, regionalismos e identidades: infraestructuras públicas
en la producción del ambiente y del orden social y territorial en latinoamerica,
siglos XIX-XXI**

Karen Alessandra Solek

Instituto de Planejamento de Cascavel-PR, Universidade Estadual de Maringá, Brasil
karensolek@yahoo.com.br

Fabíola Castelo de Souza Cordovil

Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Maringá, Brasil
fcscordovil@uem.br

Resumo: Com os 60 anos de inauguração da Ponte Internacional da Amizade (1965), entre Foz do Iguaçu-PR e Ciudad del Este-PY, cabe uma reflexão sobre a ligação estabelecida em sinapse entre Brasil e Paraguai tendo a instalação da obra de arte como símbolo da racionalidade. Mais que uma ligação física na travessia do rio Paraná, os dois países planejaram juntos o fortalecimento Leste-Oeste para um corredor de exportação de produtos paraguaios pelo território brasileiro, com saída para o Atlântico. A análise comparativa de políticas públicas de desenvolvimento territorial se procede nas temporalidades de reorganização e mudanças na rede de cidades ocorridas pelos processos migratórios de ambos os países, a partir de seus programas de colonização da Marcha para Oeste (1937-1960) e Marcha del Este (1963-1990), com recorte temporal entre 1960-1990. As duas políticas de ocupação territorial, guardadas suas diferenças de temporalidades, possuem semelhanças em seus discursos apoiados na superação de atrasos tecnológicos sobre estruturas pré-capitalistas, tendo o Estado como agente da regionalização aliada a empresas colonizadoras privadas, sem necessidade de justificativas éticas ou ambientais. Em última análise, tem como finalidade explicar as semelhanças e divergências da série de objetos de infraestrutura, quais sejam, a Ponte Internacional da Amizade (1961-1965), a readequação da rodovia BR-277 (1958-1969) e a construção e instalação da Usina Hidrelétrica Binacional de Itaipu (1975-1982), objetos

do sistema técnico modernizador instalado, os quais abriram novas frentes de ocupação no leste paraguaio no período de 1960-2018 para a população dos autodenominados brasiguaios. Ações que marcaram profundamente a organização do território da tríplice fronteira (Brasil, Paraguai e Argentina), fortalecendo a rede de cidades e estabelecendo a hegemonia brasileira. Observa-se a intensificação da sobreposição de territorialidades de uma nova era geopolítica dos países do Mercosul, mas em resultados desiguais quando comparados nas dinâmicas de percentuais de urbanização e modernização de atividades.

Palavras-chave: infraestruturas públicas, territórios, planejamento territorial, Marcha para Oeste; Marcha del Este.

Resumen: *Con el 60º aniversario de la inauguración del Puente Internacional de la Amistad (1965), entre Foz do Iguaçu-PR y Ciudad del Este-PY, es oportuno reflexionar sobre la conexión sináptica establecida entre Brasil y Paraguay, con la instalación de esta obra como símbolo de racionalidad. Más que un vínculo físico a través del río Paraná, ambos países planificaron conjuntamente el fortalecimiento del corredor Este-Oeste para la exportación de productos paraguayos a través de territorio brasileño, con acceso al Atlántico. El análisis comparativo de las políticas públicas de desarrollo territorial se realiza en los marcos temporales de reorganización y cambios en la red de ciudades que ocurrieron debido a los procesos migratorios de ambos países, con base en sus programas de colonización de la Marcha al Oeste (1937-1960) y la Marcha del Este (1963-1990), con un enfoque temporal entre 1960 y 1990. Las dos políticas de ocupación territorial, pese a sus diferencias temporales, comparten similitudes en sus discursos, que se basan en la superación de los rezagos tecnológicos dentro de las estructuras precapitalistas. El Estado actúa como agente de regionalización, aliado con empresas privadas de colonización, sin necesidad de justificaciones éticas ni ambientales. En definitiva, su propósito es explicar las semejanzas y diferencias en una serie de proyectos de infraestructura, a saber, el Puente Internacional de la Amistad (1961-1965), la modernización de la carretera BR-277 (1958-1969) y la construcción e instalación de la Central Hidroeléctrica Binacional Itaipú (1975-1982). Estos proyectos, parte del sistema técnico modernizador, abrieron nuevas áreas de ocupación en el este de Paraguay entre 1960 y 2018 para la población de quienes se autodenominan brasiguaios (los brasileños y sus descendientes establecidos en el territorio de la República del Paraguay). Acciones que marcaron profundamente la organización del territorio de la triple frontera (Brasil, Paraguay y Argentina), fortaleciendo la red de ciudades y consolidando la hegemonía brasileña. Se observa la intensificación de las superposiciones de territorialidades propias de una nueva era geopolítica para los países del Mercosur, pero con resultados desiguales al comparar la dinámica de los porcentajes de urbanización y modernización de las actividades.*

Palabras-clave: infraestructuras públicas, territorios, planificación territorial, Marcha del Oeste; Marcha del Este.

Introdução

A formação territorial do Paraná esteve ligada, desde o século XVII, aos ciclos econômicos que estimularam a fixação populacional, iniciando-se com a busca pelo ouro e seguindo com a consolidação da capital Curitiba como núcleo articulador entre áreas mineradoras e pecuárias. A emancipação da província em 1853 marcou o início de um período em que o Estado se estruturou sobre um modelo primário-exportador baseado no mate, na madeira e na pecuária, até a década de 1930. A expansão cafeeira, a partir dos anos 1940, redefiniu o quadro econômico e demográfico, intensificando os fluxos migratórios para o norte e, posteriormente, para o noroeste do Estado, gerando acelerada urbanização, criação de novas cidades e reestruturação territorial.

Como resultado desse padrão de ocupação ligado ao modo de produção extrativa, o oeste do Paraná permaneceu, até meados do século XX, um amplo vazio demográfico, marcado por baixa densidade populacional e frágil integração com as demais regiões do Estado, evidenciando a necessidade de políticas de conexão territorial entre capital e interior (Figura 1).

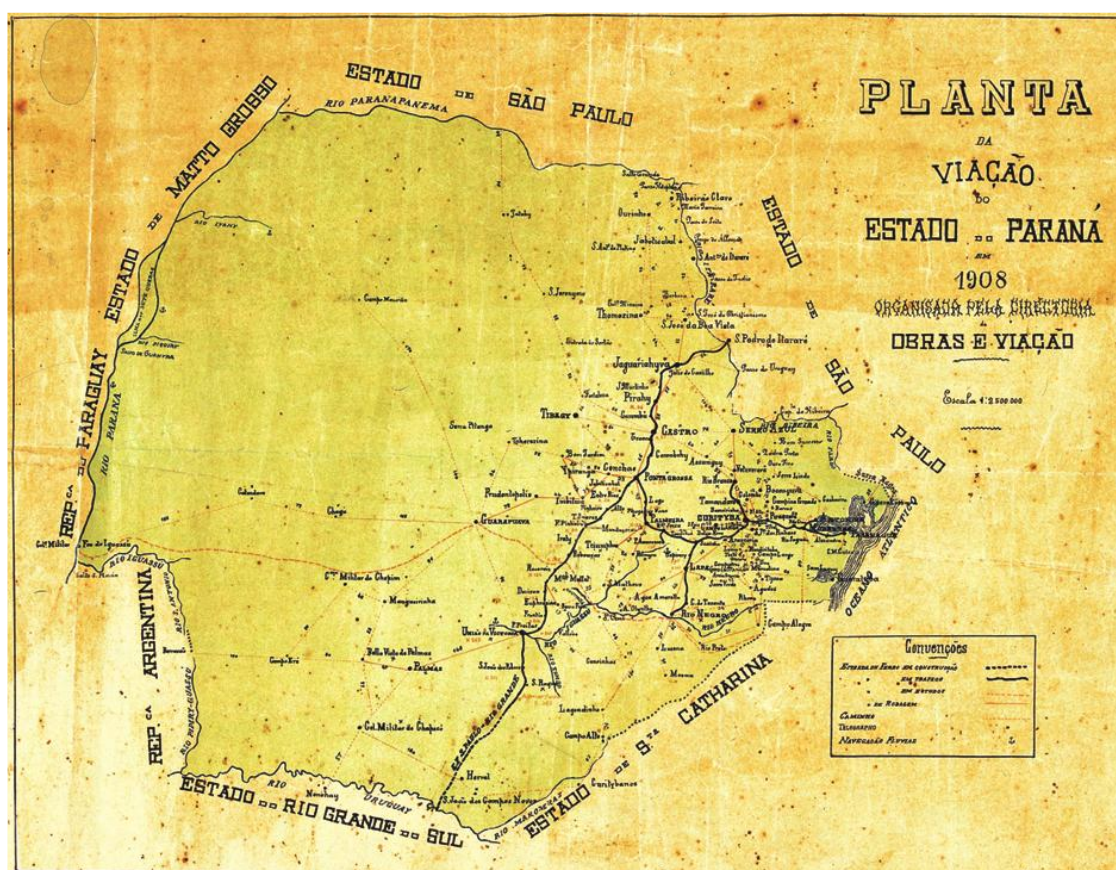


Figura 1: Mapa de obras e viação do ano de 1908 destacando ao leste a concentração das ferrovias e das rodovias que interligavam os estados de São Paulo até o Rio Grande do Sul, passando pelo Paraná nos planaltos de Curitiba e Ponta-Grossa, enquanto representam-se rarefeitas ao oeste e norte paranaense com poucos povoados identificados.

Fonte: IAT, 2022.

No extremo oeste do Paraná, desde o final do século XIX, a presença das empresas de obras argentinas, conhecidas por dispor de concessão ao sistema de exploração extrativista de erva-mate e madeira nativa em terras brasileiras, com sua logística de portos instalados ao longo do rio

Paraná para a comercialização na região de Buenos Aires, evidenciava a ausência de controle efetivo do Estado brasileiro sobre uma região ainda rarefeita em ocupação e infraestrutura (Wachowicz, 2010). Essa permissão da fronteira permeável muda sob a visão militar de defesa do território contra ameaças externas crescente no período entre guerras e com o advento da segunda guerra mundial (1939-1945), que fomentou o programa Marcha para Oeste, criado durante a ditadura varguista do Estado Novo (1937-1945). O programa tinha como objetivo promover a integração econômica e a reocupação por brasileiros de vastas áreas consideradas pouco povoadas e pouco integradas à economia brasileira. A designação do lema Marcha para Oeste formava um conjunto de ações variadas, que iam desde a implantação de colônias agrícolas até a abertura de estradas, passando por obras de saneamento rural e de saúde pública, como a construção de hospitais (Lopes, 2002). A primeira onda do programa teve como principal marca a expansão fundiária, justificada pelo desenvolvimentismo econômico visando a substituição de importações e a de segurança nacional.

Nesse contexto, o governo Vargas criou, em 1943, o Território Federal do Iguaçu como parte da política da Marcha para o Oeste, buscando reforçar e fortalecer a soberania nacional sobre uma área fronteiriça estratégica, mas o território teve uma existência efêmera em sua implantação, suprimido pela Constituição de 1946 (Lopes, 2002). Com a criação e extinção do território houve a efetiva supressão contratual com as obras entre outras imposições de restrições de atuação de empresas internacionais na região de fronteira e a facilitação das correntes colonizadoras dirigidas pelo governo para essa região (Solek, 2025). O declínio da exploração pelas obras foi uma condição para a reocupação e colonização da região de fronteira no oeste do Paraná (Oldoni, 2016) (Figura 2).

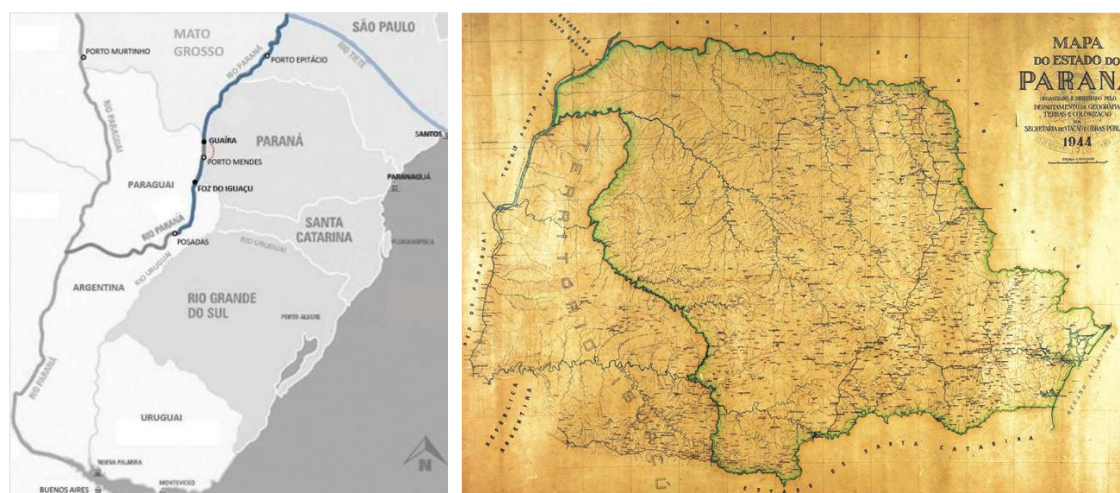


Figura 2: No lado esquerdo, mapa esquemático destacando nas linhas em azul o transporte por meio fluvial seguindo pelo rio Paraná para o comércio com a Bacia do Prata de controle argentino, tendo em parte (linha vermelha) a troca de modal para o ferroviário, implantado por uma obrageira, necessário ao desvio dos Saltos de Sete Quedas. Do lado direito, mapa de 1944, com a abrangência do Território Federal do Iguaçu (1943-1946) submetido à jurisdição da União. Fonte: das autoras, 2023 e IAT, 2022.

Contudo, durante a existência do Território Federal do Iguaçu enfrentou-se muitas dificuldades de atuação política, com poucos resultados efetivos na instalação de infraestrutura e de serviços essenciais em dificuldades administrativas (Lopes, 2002). A simples montagem da máquina administrativa dos territórios não foi suficiente para gerar ação sobre as áreas tidas como

abandonadas (Rebelo, 2005). Esse esvaziamento institucional evidenciou a falta de mecanismos federais de integração territorial, e coube ao governo estadual a tarefa de estruturar a ocupação e circulação interna. É nesse cenário que o Plano Rodoviário do Paraná, de 1951, assume papel central ao propor uma malha de articulação capaz de conectar o litoral, os núcleos produtivos do interior e a zona de fronteira, reposicionando o Estado na lógica de circulação nacional e internacional, para além da dependência ao estado de São Paulo (Figura 3).

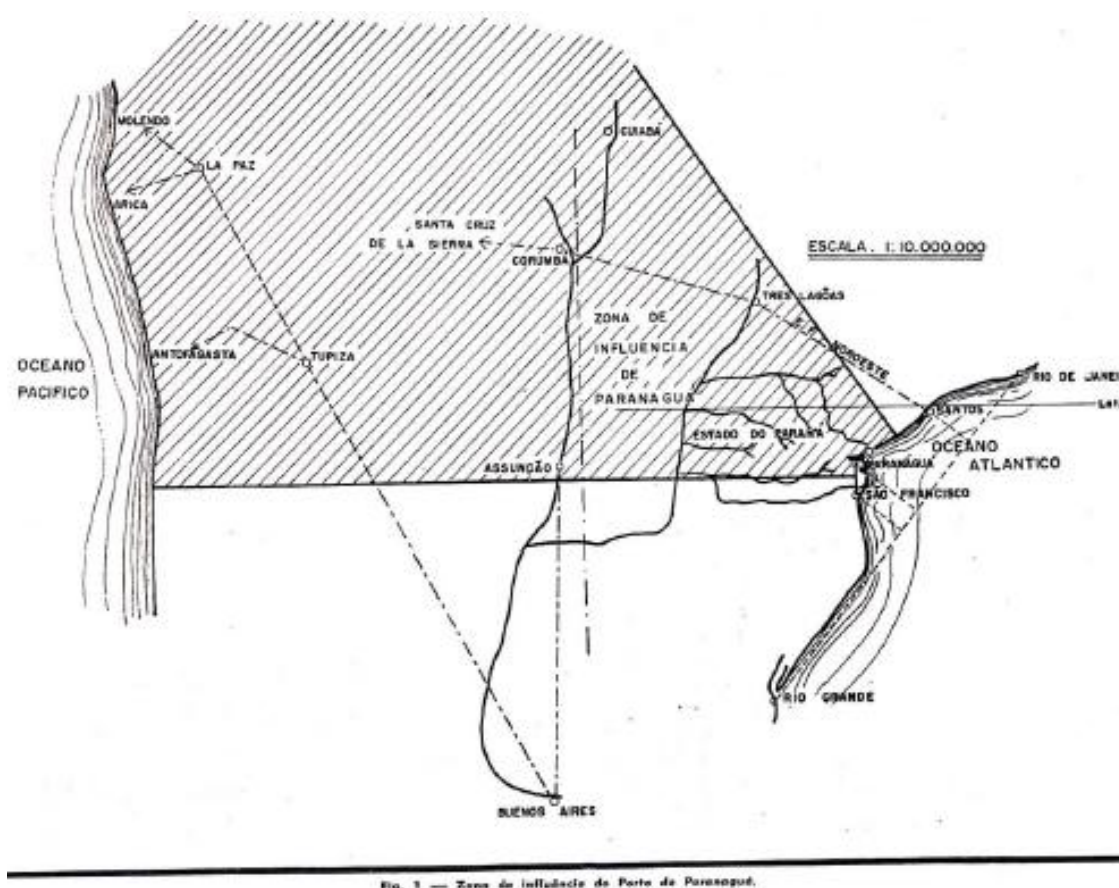


Figura 3: Mapa esquemático da possível zona de influência do porto de Paranaguá com a proposta, favorável em longitude, de articulações marítimas entre os oceanos Atlântico e Pacífico, atingindo o Paraguai e outros países da América Latina. Fonte: Paraná, 1951, p.10.

Nesse movimento de integração, o plano rodoviário reforçou o papel estratégico do Porto de Paranaguá como ponto de escoamento das economias internas e de conexão ultramarina, projetando sua zona de influência até o Pacífico por meio de corredores terrestres transcontinentais. A disputa pela centralidade entre os portos de Santos e Paranaguá, analisada pelo plano rodoviário, revelava o enfraquecimento da posição paranaense no comércio exterior diante da hegemonia industrial paulista, que absorvia grande parte dos cereais, madeira e papel produzidos no Estado (Paraná, 1951). A articulação porto-rodovias tornou-se, assim, instrumento decisivo na tentativa de reposicionar o Paraná nas redes logísticas nacionais e nas rotas marítimas de exportação, em um momento em que o “caminho do mar” permanecia como principal alternativa de inserção econômica do território, possibilidade também ansiada pelo vizinho Paraguai.

Estruturação do corredor de exportação

Com os 60 anos de inauguração da Ponte Internacional da Amizade (1965), entre Foz do Iguaçu-PR e Ciudad del Este-Paraguai, cabe uma reflexão sobre a ligação estabelecida em sinapse entre Brasil e Paraguai tendo a instalação da referida obra de arte como símbolo da racionalidade do sistema técnico modernizador (Santos, 1994). Mais que uma ligação física sobre o rio Paraná (Figura 4), os países planejaram juntos o fortalecimento Leste-Oeste para um corredor de exportação de produtos paraguaios pelo território brasileiro, com a saída para o Atlântico, atingindo outros mercados (Laino, 1979; Pachioni, 2015).



Figura 4: Imagem da Ponte Internacional da Amizade na sua extensão de 552 metros em vão livre estrutural recorde (1965) de 290 metros, e com seu trânsito intenso na década de 1970. Fonte: MCDE, [1970].

O presente artigo se utilizou da metodologia de análise comparativa de políticas públicas de desenvolvimento territorial, para discutir as características de semelhanças dessas duas políticas de povoamento que marcaram profundamente a organização do território da tríplice fronteira, região que se encontrava em disputa internacional para a hegemonia do domínio de terras e atuação mercadológica desde o século XIX (Moraes, 2017; Solek e Cordovil, 2025). A análise comparativa tem como finalidade explicar as semelhanças e divergências decorrentes da implantação da série de objetos técnicos de mesma natureza aplicadas em contextos diferentes (Miranda e Tiburcio, 2011).

A análise conjunta das políticas públicas de desenvolvimento territorial, com recorte temporal entre 1960-1990, ocorre nas temporalidades de reorganização, aplicação de planejamento e mudanças na rede de cidades ocorridas pelos processos migratórios de ambos os países, a partir de seus programas de colonização da Marcha para Oeste (1937-1960) e Marcha del Este (1963-1990).

No Brasil, a designação do lema Marcha para Oeste formava um conjunto de ações variadas para a ampliação das fronteiras agrícolas, que iam desde a implantação de colônias agrícolas públicas e privadas até a abertura de estradas, passando por outras obras públicas (Lopes, 2002). A reestruturação da região e o declínio das empresas estrangeiras de exploração ocorreu por políticas restritivas que fizeram parte da condição para a reocupação e colonização da região Oeste do Paraná (Oldoni, 2016). As justificativas do planejamento estava no de ser um instrumento para corrigir desequilíbrios regionais e externalidades negativas econômicas na propagação dos investimentos estatais (Schmidt, 1983). Com os incentivos às colonizadoras públicas e privadas para a ocupação de terras devolutas da política de interiorização, entre os anos 1940 até 1960, o

Paraná recebeu fluxos significativos de migrantes dos estados brasileiros e deu prioridade ao transporte terrestre de concepção rodoviarista para sua integração territorial (Oliveira, 2013; Soares e Cordovil, 2023). No oeste do Paraná foi significativa a instalação da rodovia transversal BR-35, inaugurada em 1944 e posteriormente readequada como BR-277 (1958-1969).

Nas décadas de 1960 e 1970, observa-se grandes mudanças organizacionais produtivas. Diante do processo de colonização concluído, houve a desvinculação da produção agrícola com a do consumo alimentar para a inserção da agroindústria, com isso, a decadência econômica das culturas tradicionais (feijão, algodão, etc) e a implantação de culturas potenciais para a industrialização e exportação, mudanças que procederam-se em grandes efeitos sobre a urbanização paranaense, devido a intensa mecanização dos cultivos (Reolon, 2007).

O acesso aos financiamentos para a adoção da soja foi uma realidade para poucos plantadores paranaenses ocorrendo a concentração fundiária ou a vinculação dos minifúndio às cooperativas agrícolas. A modernização aconteceu pelo emprego crescente na produção agrícola de máquinas e equipamentos (tratores e colheitadeiras), bem como insumos industriais como defensivos agrícolas ou agrotóxicos, tendo como principais culturas, a soja, o milho, o arroz e a cana-de-açúcar (Pozzo, 2021).

O grande número de trabalhadores sem-terra ou boias-frias que atendiam as culturas tradicionais de desmatamentos e colheitas manuais encontraram-se sem trabalho com a mecanização da agricultura e migraram para as cidades em busca de emprego e engrossaram os assentamentos precários dos grandes centros (Oliveira, 2013). Os que anteriormente participaram dos programas de colonização conjugados às atividades agrícolas, venderam suas terras e se dirigiram para novas fronteiras agrícolas.

Nesse ínterim, no Paraguai, a Marcha del Este, implantada a partir de 1961, mas iniciada legalmente em 1963, buscava romper com o modelo da agricultura tradicional rudimentar e modernizar a produção pela mecanização e industrialização paraguaia (Laino, 1979; Pachioni, 2015). Empreendida como política oficial da ditadura de Alfredo Stroessner, a Marcha del Este intensificou-se nos anos 1970, juntamente com o processo de modernização da produção agrícola no sul do Brasil e das construções da Ponte Internacional da Amizade (1965) e da Usina de Itaipú (1975-1984).

Na região de fronteira ainda se pode destacar o agravante da construção da Usina Hidrelétrica Binacional de Itaipu e a formação do lago que inundou cerca de 1.350 km² de terras agricultáveis, brasileiras e paraguaias, no início da década de 1980 (Reolon, 2007). Os pequenos proprietários que perderam suas terras, com pagamento compulsório, foram forçados a migrar para regiões mais ao norte do Brasil, enquanto outros migraram para o leste do Paraguai (Pozzo, 2021).

Neste momento, as terras na fronteira paraguaia disponibilizadas para pessoas ou empresas vindas de outros países formou vantagens financeiras devido aos baixos custos e impostos reduzidos, estimulados pela campanha publicitária da ditadura de Stroessner (1954-1989), em valores significativamente menores, absorveram parte do êxodo rural brasileiro, principalmente do oeste do Paraná. A localização geográfica do Paraguai dentro da Bacia do Prata, a perspectiva energética com a implantação da Usina de Itaipu, a riqueza das terras com seus recursos florestais e a orientação política do *laissez-faire* do governo em relação aos investimentos estrangeiros foram os principais atrativos para os capitais brasileiros, entre outras nacionalidades, para as terras da fronteira paraguaia (Laino, 1979; Pozzo, 2021) (Figura 5).

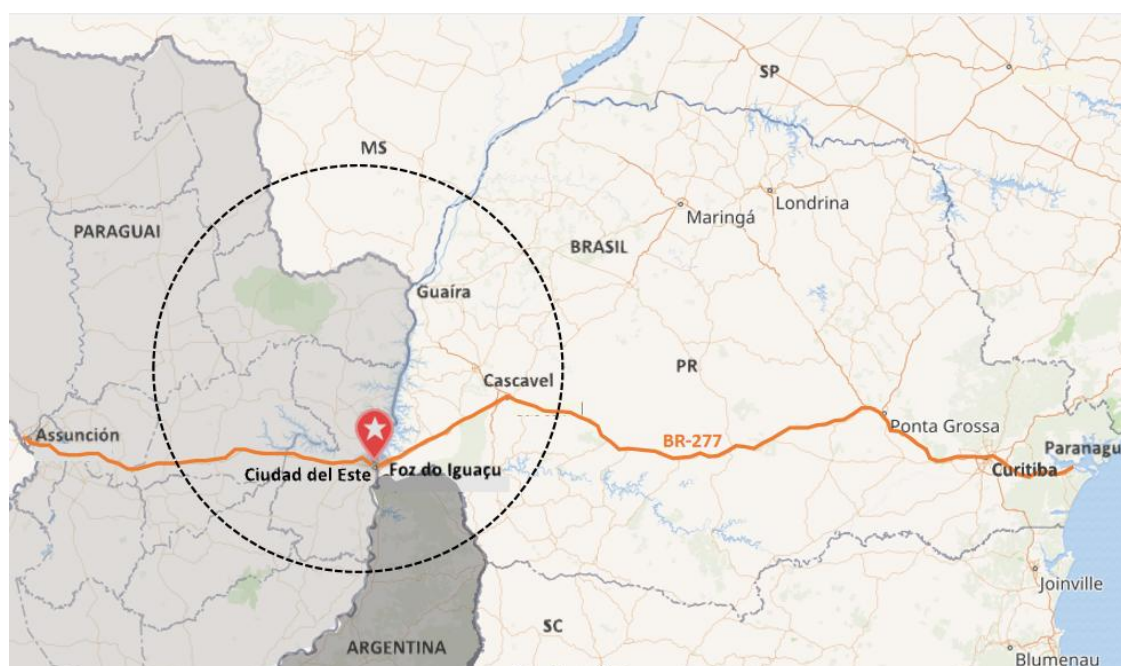


Figura 5: Detalhe do mapa brasileiro nos limites entre Paraguai e Argentina, destacando-se a localização da Ponte Internacional da Amizade (estrela) na extensão da rodovia BR-277 (linha laranja) e a abrangência imediata (círculo) das frentes de re-ocupação nas décadas de 1960-1970. Fonte: das autoras, adaptado do Google Maps, 2024.

As duas políticas de ocupação territorial analisadas, apesar das diferenças temporais e aplicações do planejamento, compartilham discursos voltados à superação de atrasos tecnológicos sobre estruturas pré-capitalistas do uso da terra, com o Estado promovendo a regionalização aliada a empresas colonizadoras privadas, de forma de garantir a dinâmica e a modernização das atividades, bem como a implantação de infraestrutura adequada para o sucesso do agronegócio, sem justificativas éticas ou ambientais (Solek e Cordovil, 2024).

Destaca-se a instalação da infraestrutura modernizadora, como a Ponte Internacional da Amizade (1961-1965), a readequação da rodovia BR-277 (1958-1969) e a construção e instalação da Usina Hidrelétrica Binacional de Itaipu (1975-1982) com a formação do lago e início de operação da primeira unidade operadora a partir de 1984. O processo de construção dessas infraestruturas surtiram na atração do grande contingente de trabalhadores e o crescimento populacional intenso das cidades próximas, afetando a rede de cidades de forma desigual e fortalecendo a transição do urbano-rural para o urbano-industrial nos centros urbanos mais dinâmicos (Solek, 2025).

Em última análise, sob os objetivos conjuntos para a industrialização, propuseram-se os acordos de viabilização da produção de energia elétrica renovável na instalação da Usina de Itaipu, com investimentos brasileiros explícitos no II PND - Plano Nacional de Desenvolvimento (Brasil, 1974). Esses objetos técnicos abriram novas frentes de ocupação no leste paraguaio no período de 1960-2018 para a população dos auto-denominados brasiguaios (brasileiros e seus descendentes estabelecidos no território da República do Paraguai), relativizando as fronteiras (Santana, 2020; Pozzo, 2021). Além disso, significativas mudanças territoriais ocorreram nos municípios após a implantação dessas infraestruturas, principalmente àquelas referentes à formação do Lago de Itaipu (Souza e Gemelli, 2021).

Tais ações marcaram a organização do território da tríplice fronteira (Brasil, Paraguai e Argentina), fortalecendo a rede de cidades e estabelecendo a hegemonia brasileira (Zugaib, 2006; Reolon, 2007).

Do lado paraguaio, os percentuais de urbanização diminuíram ao se tornar extensão da fronteira agrícola brasileira. Como a racionalidade do sistema técnico modernizador instalado (fábricas, portos, estradas, hidrelétrica etc.) concentrava-se no Brasil, o lugar da regulação das atividades agrícolas, mesmo que paraguaias, encontrou apoio nas cidades do lado brasileiro pelas forças do mercado hegemônico (Santos, 1994; Solek e Cordovil, 2024).

Apesar da soja representar 50% das exportações do país vizinho, a produção não garantiu um crescimento considerável da economia paraguaia. Do lado brasileiro, houve a promoção do agronegócio e da industrialização às duras penas de atributos turísticos e ambientais ao longo do rio Paraná. Apesar disso, o Brasil obteve impactos favoráveis à economia capitalista do agronegócio, ao desenvolvimento do turismo, inclusive sobre as áreas inundadas, em nova configuração espacial, com formação de praias artificiais do Lago de Itaipu. Destaca-se o forte incentivo de infraestrutura que passa pela cidade de Foz do Iguaçu, afetada pela dinâmica transfronteiriça e integração econômica com Ciudad del Este, as quais fomentam o grande fluxo do turismo na fronteira e na região de livre-comércio, que posteriormente estendeu-se em outros pontos de conexão com o estado do Mato Grosso, bem como com a Argentina (Souza e Gemelli, 2021; Solek e Cordovil, 2024; Solek, 2025).

Considerações finais

O intuito de inserção da mercantilização sobre estruturas pré-capitalistas do uso da terra, com salvaguarda das diferenças de temporalidade nos aspectos de planejamento, foi o início dos dois programas: a Marcha para Oeste e o da Marcha del Este. Para garantir a dinâmica a a modernização das atividades e inserção da industrialização, bem como a implantação de infraestrutura adequada para o sucesso do agronegócio, moveram o Brasil e o Paraguai a direcionarem conjuntamente seus interesses para a produção destinada à exportação. Neste sentido, segue-se com a instalação das primeiras obras de infraestrutura que formariam o corredor de exportação com saída para o oceano Atlântico, tendo a Ponte Internacional da Amizade como símbolo da racionalidade modernizadora regional, passando pela readequação da BR-277 e do Porto de Paranaguá, sob os incentivos de financiamento da sojicultura e realinhamentos tecnológicos de produção e consumo.

Nesse processo histórico, dentro do recorte temporal entre 1960-1990, observa-se a intensificação da sobreposição de territorialidades nos limites das faixas de fronteira nacionais, com as terras paraguaias servindo de extensão da fronteira agrícola brasileira de forma não obrigatoriamente passiva, associando-se em benefício mútuo ao programa de colonização Marcha del Este, o que diminuiu as situações de rivalidade territorial entre as soberanias dos países vizinhos e ampliou o conceito de região. As ações de integração possibilitaram uma nova era geopolítica dos países pertencentes ao Mercado Comum do Sul - Mercosul, mas com resultados desiguais entre Brasil e o Paraguai referentes às políticas de colonização, mercantilização da terra e contenção de fluxos da evasão rural quando comparadas as dinâmicas e percentuais de urbanização com a instalação de infraestrutura e serviços (Solek e Cordovil, 2024).

Referências



BRASIL. **II PND**: Plano Nacional de desenvolvimento (1975-1979). Brasília, 1974.

INSTITUTO DE ÁGUA E TERRAS. **Carrossel de mapas históricos**: 1908. Disponível em: <<https://geopr.iat.pr.gov.br/portal/apps/experiencebuilder/experience/?id=c24c41c1be114b7da3c567c8f0e50e5e&page=P%C3%A1gina-1&views=1908>>. Acesso jan. 2026.

LAINO, D. **Paraguai**: fronteiras e penetração brasileira. São Paulo: Global Editora, 1979. (Coleção Passado & Presente).

LOPES, S. **O território do Iguaçu no contexto da “Marcha para Oeste”**. Cascavel, PR: Edunioeste, 2002. (Coleção Thésis).

MIRANDA, C; TIBURCIO, B. (Org.) **Políticas públicas, atores sociais e desenvolvimento territorial no Brasil**. Brasília: IICA, 2011. (Série desenvolvimento rural sustentável; v.14).

MORAES, C. O mapa do Território Nacional de Misiones (1881) na conjuntura da disputa territorial entre Argentina e Brasil. **Confins Revista Franco-Brasileira de Geografia** (on line), n.30, 2017. s.p.

MUNICÍPIO DE CIUDAD DEL ESTE (Paraguai). **Arquivo**: Puente Internacional de la Amistad, 1965. imagem.

OLDONI, S. M. **Cidades novas no oeste do Paraná**: os traços criados pela colonizadora Maripá. Dissertação (Mestre em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual de Maringá-PR: UEM, 2016.

OLIVEIRA, F. de. **Crítica à razão dualista**: O Ornitorrinco. São Paulo, SP: Boitempo, 2013.

PACHIONI, A. P. **El hombre soy yo**: dinâmicas familiares no contexto da imigração paraguaia no Brasil. Dissertação (Mestre em Ciências Sociais). Universidade de Brasília: UnB, 2015.

PARANÁ (Estado) Departamento de Estadual de Rodagem. **Plano Rodoviário de 1951**. Curitiba: DER, 1951.

POZZO, A.O. Paraguai-Brasil: Brasiguaios e a reconfiguração das fronteiras paraguaias. **Teoria e Debate** (on line), n.212, abril 2021.

REBELO, V. **Bento Munhoz da Rocha**: o intelectual na correnteza política. Curitiba: Imprensa Oficial, 2005.

REOLON, C. A. **A aglomeração urbana da soja**: Cascavel e Toledo no contexto da metropolização na Mesorregião Oeste Paranaense. Dissertação (Mestre em Desenvolvimento Regional e Agronegócio) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Toledo-PR: UNIOESTE, 2007.

SANTANA, E. Política pública de educação básica comparada: o impacto da transição democrática na política pública de educação básica Brasil, Argentina e Paraguai, (1980-1999). Dissertação (Mestre em Integração Latino-Americana) - Universidade Federal da Integração Latino Americana, Foz do Iguaçu-PR: Unila, 2020.

SANTOS, M. **Técnica espaço e tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitex, 1994.

SCHMIDT, B. V. **O estado e a política urbana no Brasil**. Porto Alegre-RS: Editora da Universidade UFRGS, 1983.



SOARES, K.A.S; CORDOVIL, F.C.S. **As cidades da faixa de fronteira paranaense: gênese e ressignificação até meados do século XX.** In: XX Enanpur. Belém-PA, 2023. p.1-20.

SOLEK, K.A. **O planejamento territorial da região de fronteira no oeste do Paraná (1946-1985):** formação e consolidação hierárquica da rede urbana paranaense. Tese (Doutora em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual de Maringá-PR: UEM, 2025.

SOLEK, K.A.; CORDOVIL, F.C.S. **Os dois lados da ponte: as políticas de planejamento territorial para integração entre Brasil e Paraguai.** In: 18 SHCU - Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Natal-RN, 2024.

SOLEK, K.A.; CORDOVIL, F.C.S. Questão de defesa nacional: a ocupação dos Vales Coloniais Sulinos da Faixa de Fronteira Nacional brasileira. **GOT: Revista de Geografia e Ordenamento do Território**, n.28, Porto -Portugal, 2025. p. 60-75.

SOUZA, E.B.C.; GEMELLI, V. Território, região e fronteira: análise geográfica integrada da fronteira Brasil/Paraguai. **RBEUR: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais** (on line). v.13, n.2, nov. 2011. p. 101-116.

WACHOWICZ, Ruy C. **História do Paraná.** 2 ed. Ponta Grossa: Ed. UEPG, 2010.

ZUGAIB, E. **A hidrovia Paraguai-Paraná.** Brasília: Funag, 2006.