



OS DOIS LADOS DA PONTE: AS POLÍTICAS DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL PARA INTEGRAÇÃO ENTRE BRASIL E PARAGUAI

EIXO TEMÁTICO 1: DISPUTAS DO/PELO PROGRESSO E DO/PELO MODERNO

SOLEK, Karen Alessandra

Doutoranda; Universidade Estadual de Maringá
e-mail: karensolek@yahoo.com.br

CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza

Doutora; Universidade Estadual de Maringá
e-mail: fcscordovil@uem.br

RESUMO

Com os 60 anos de inauguração da Ponte Internacional da Amizade (1965), entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este, cabe uma reflexão sobre a ligação estabelecida em sinapse entre Brasil e Paraguai tendo a instalação da obra de arte como símbolo. Mais que uma ligação física na travessia do rio Paraná, os dois países planejaram juntos o fortalecimento Leste-Oeste para um corredor de exportação pelo território brasileiro, com a 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* (1961-1990), bem como pelas instalações de infraestruturas, com recorte temporal entre 1960-1990. Observa-se a intensificação da sobreposição de territorialidades nos limites das faixas de fronteiras nacionais, mas em resultados desiguais quando comparados nas dinâmicas e modernização de atividades.

PALAVRAS-CHAVE: Ponte da Amizade; Marcha para Oeste; Marcha del Este; planejamento territorial.

ABSTRACT

With the 60th anniversary of the inauguration of the International Friendship Bridge (1965), between Foz do Iguaçu and Ciudad del Este, it is worth reflecting on the link established in synapse between Brazil and Paraguay with the installation of the work of art as a symbol. More than a physical connection crossing the Paraná River, the two countries together planned the East-West strengthening of an export corridor through Brazilian territory, with an exit to the Atlantic. The analysis proceeds in the temporalities of reorganization and changes in the network of cities occurred by the migratory processes of both countries, based on their colonization programs of Marcha para Oeste (1937-1960) and Marcha del Este (1961-1990), as well as infrastructure installations, with a time frame between 1960-1990. There is an intensification of the overlapping of territorialities within the limits of national borders, but with unequal results when compared in the dynamics and modernization of activities.

KEY-WORDS: *Amizade Bridge; Marcha para Oeste; Marcha del Este; territorial planning.*

RESUMEN

Al cumplirse 60 años de la inauguración del Puente Internacionao de la Amistad (1965), entre Foz do Iguaçu y Ciudad del Este, vale la pena reflexionar sobre la vínculo establecido en sinapsis entre Brasil y Paraguay, con la instalación de la obra de arte como símbolo. Más que una conexión física a través del río Paraná, los dos países planearon juntos el fortalecimiento Este-Oeste de un corredor de exportación a través del territorio brasileño, con salida al Atlántico. El análisis procede en las temporalidades de reorganización y cambios en la red de ciudades ocurridos por los procesos migratorios de ambos países, a partir de sus programas de colonización de la Marcha para Oeste (1937-1960) y la Marcha del Este (1961-1990), así como también instalaciones de infraestructura, con un marco temporal comprendido entre 1960-1990. Hay una intensificación de la superposición de territorialidades dentro de los límites de las fronteras nacionales, pero con desultados desiguales si se comparan en la dinámica y modernización de las actividades.

PALABRAS CLAVE: *Puente de la Amistad; Marcha para Oeste; Marcha del Este; planificación territorial.*

INTRODUÇÃO

A Ponte Internacional da Amizade, mais que uma travessia do Rio Paraná, representa a ligação em sinapse, entre Brasil e Paraguai (Furtado, 2013). O início das obras em 1961, do lado paraguaio, inaugurou a *Marcha del Este*, com sua primeira fase perdurando até 1990, no processo promovido pelo governo ditatorial de Alfredo Stroessner (1954-1989). Essa política de ocupação territorial possui semelhanças ao que se procedeu no Brasil com o programa Marcha para Oeste, implantado em 1937 pelo governo de Getúlio Vargas (1930-1945 e 1950-1954), perdurando até 1960. A migração para ocupação do leste do território paraguaio, próximo às fronteiras com o Brasil, foi intensificada nos anos 1970, juntamente com o processo de modernização e mecanização da agricultura e êxodo rural brasileiro.

O artigo objetiva discutir, a partir da metodologia de análise comparativa de políticas públicas de desenvolvimento territorial, as semelhanças dessas políticas de povoamento que marcaram profundamente a organização do território da tríplice fronteira, região que se encontrava em disputa internacional desde o século XIX. Do lado brasileiro, as diretrizes formuladas no período da ditadura civil-militar brasileira (1964-1985) com a implantação de um conjunto de obras, 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 (UHBI) (1975-1982), abriram novas frentes de ocupação no leste paraguaio no período de 1960-2018 para a população dos autodenominados *brasiguaios* (Santana, 2020). A análise comparativa tem como finalidade explicar as semelhanças e divergências de séries de objetos de mesma natureza aplicadas em contextos diferentes (Miranda e Tiburcio, 2011).

O artigo, além de suas partes de introdução e conclusão, apresenta os conceitos de permeabilidade inerente às fronteiras; as especificações sobre os desenvolvimentos dos programas Marcha para Oeste, do lado brasileiro, e da *Marcha del Este*, do lado paraguaio; e como último aspecto, a análise sobre o fomento das infraestruturas de energia e transporte para a industrialização do Brasil, a qual ocasionou alteração na rede de cidades regional.

A FRONTEIRA PERMEÁVEL

No Brasil-colônia, o Tratado de Madrid, firmado entre Portugal e Espanha em 1750, foi um marco para racionalização e organização das colônias na América do Sul. Utilizou-se dos conceitos da efetiva posse da terra (*uti possidetis*) e se estabeleceu os acidentes geográficos como limites distintivos. Desde então, o Brasil assumiu contornos naturais, quando vários corpos hídricos (rios, canais e lagoas) fizeram parte do *locus* do limite político brasileiro. Mas, diante da falta de controle da intensa permeabilidade da Faixa de Fronteira Nacional, ações de definição de limites com a América Espanhola no sentido da segurança nacional renderam décadas de tensões fronteiriças, mesmo em decorrência dos processos de autonomia política dos países vizinhos para com o domínio colonial espanhol. O Paraguai e a Argentina conquistaram a sua independência em 1811 e 1816, respectivamente.

Mesmo com as definições fronteiriças estabelecidas, durante o século XIX a influência estrangeira permanece na permeabilidade da fronteira pela embocadura da Bacia do Prata seguindo pelo rio Paraná, proveniente de interesses de comercialização argentinos e paraguaios até 1930 (Moraes, 2017).

Conforme estudos de Cuisinier-Raynal (*apud* Furtado, 2013), existem cinco modelos diferentes de permeabilidade das fronteiras, as quais variam de acordo com o intercâmbio e a interação entre as populações fronteiriças, que o autor as classifica como: margem; zona tampão; frente; sinapse e capilar. A margem é uma primazia da dinâmica interna ou local de um país, sem a circulação comum. Na zona tampão existe uma clara tensão militar e dificuldades de adensar o povoamento ou avanço da ocupação civil. As frentes são voltadas para o processo de ocupação, sendo militar ou civil, como o que ocorreu com os programas Marcha para Oeste e *Marcha del Este*. Na capilar há pouca ação do Estado, observando-se situações de interações espontâneas. O último tipo é o modelo de sinapse, com um alto grau de interação entre as populações fronteiriças, como se apresenta entre Brasil e Paraguai, especialmente na Ponte da Amizade (Nogueira, 2007).

Desde meados do século XVIII, acordos de navegação internacionais pelos rios da Bacia do Prata foram feitos para acesso à província do Mato Grosso e expunham a região de fronteira

com o acesso fluvial pelo rio Paraná, fomentando atividades de contrabando da erva-mate e madeira (Priori *et al*, 2012) (linha azul, figura 1). As empresas extrativistas argentinas, sazonais e itinerantes, em livre trânsito nas duas margens do rio Paraná, sem considerar os limites oficiais do território, não impediram a extração ilegal da erva-mate e da madeira nas terras da fronteira Oeste, tampouco o seu escoamento para os mercados do Prata, ou exportação do produto ervateiro sem taxaço por outros portos, até a década de 1930 (Szesz, 1997). A colonização da região não era um dos objetivos do sistema de *obrages*, os quais impediam ações de permanência populacional devido ao foco na ação extrativista e exploração da mão-de-obra servil de trabalhadores paraguaios. Os que permaneciam estavam sujeitos à dependência aos armazéns da exploradora e às habitações provisórias, pois também serviam de depósito e secagem da erva-mate (Priori *et al*, 2012).

Figura 1: Mapa esquemático da região Sul do Brasil com seus limites fronteiriços com o Paraguai, Argentina e Uruguai, destacados os acessos fluviais em azul e a estrada de ferro Guaíra-Porto Mendes na linha tracejada vermelha instalada como alternativa ao bloqueio natural de Sete Quedas.



Fonte: Mato Grosso do Sul (Estado) (2012) - adaptado pelas autoras

Todavia, mesmo sob essas condições, no século XIX formaram-se povoados espontâneos com as atividades de pousos ou portos em apoio a logística dos transportes das cargas extrativistas.

Um exemplo é a cidade de Guaíra, com acesso por São Paulo pelo rio Paraná e que manteve, durante 1913-1919, uma estrada de ferro de uso privativo e exclusivo para o transporte de erva-mate até Porto Mendes, a qual servia como apoio à transposição ao bloqueio natural dos saltos de Sete Quedas, em uso até sua extinção em 1959. Outros núcleos foram implantados na perspectiva da segurança nacional, seguindo a instalação das redes de infraestrutura das Linhas de Telégrafos Elétricos, como as vilas militares tendo o exemplo de Foz do Iguaçu (figura 1).

A mesma organização econômica de concessão a empresas extrativista se manteve até o início do século XX. Somente a partir de 1930, com o objetivo de nacionalização da fronteira, iniciaram-se restrições legais dadas pelo Governo Federal e Estadual para a eliminação de empresas internacionais atuantes na região e cancelamento de concessões. Estas ações afetaram principalmente Guaíra que, de distrito administrativo desde 1908, teve seu território anexado ao município de Foz do Iguaçu em 1938 devido à redução de sua população e transferência de atividades (Soares e Cordovil, 2023).

A MARCHA PARA OESTE: OCUPAÇÃO, INTEGRAÇÃO E SEGURANÇA NACIONAL

No período do Estado Novo (1937-1945), sob a justificativa da consolidação da União Nacional, elaborava-se o programa Marcha para o Oeste para povoar o interior do país. Com regime centralizador, o Estado foi colocado como o principal agente interventor da política econômica e incorporou o discurso de conquista dos denominados “espaços vazios” como símbolo do progresso e civilização. A concepção do discurso, que estava presente na aplicação do direito desde o Brasil Colônia e Império, negligenciou a presença dos povos indígenas, do caboclo e do mestiço em populações tradicionais, mas ressaltou que esta era uma fronteira que praticamente não se falava o português, tendo a preponderância da cultura de origem espanhola (Priori et al, 2012).

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 obras de saneamento rural e de saúde

pública, como a construção de hospitais (Lopes, 2002). A reestruturação da região e o declínio das empresas estrangeiras de exploração por políticas restritivas fizeram parte da condição para a reocupação e colonização da região Oeste (Oldoni, 2016).

A ocupação organizada por Colônias Estaduais e por Planos de Colonização, em meados da década de 1940 e 1950, fundamentou-se na exploração da madeira, integrada à ocupação direcionada à agricultura de subsistências. Os núcleos urbanos serviam como pontos de apoio às propriedades rurais, as quais eram organizadas no entorno dos entroncamentos viários para facilitar o escoamento da produção extrativista da madeira das serrarias, integrada à expansão do cultivo diversificado do pequeno agricultor (colono) (Oldoni, 2016).

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 (Oliveira, 2013). Também, com incentivos do governo Federal, coerente com o pensamento desenvolvimentista de enfoque rodoviarista, o Paraná reestruturou os sistemas de rodovias, visando a integração e segurança nacional, principalmente afetando a rodovia transversal da BR-35, inaugurada em 1944, em sua extensão Oeste-Leste até o porto de Paranaguá. Com a priorização do transporte terrestre de concepção rodoviarista, houve a estagnação e o desaparecimento da navegação fluvial e, por conseguinte, a extinção e a erradicação da estrada de ferro Guaíra-Porto Mendes em 1963 (Soares e Cordovil, 2023) (Ver figura 1, linha tracejada em vermelho).

Antes da colonização intensificada da região de fronteira, o processo de colonização já vinha acontecendo do norte do Estado do Paraná, onde várias cidades surgem a partir das atividades de suporte à cafeicultura e sua comercialização, beneficiamento e transporte por ferrovias, entre outros serviços de manutenção e intermediação financeira. O Paraná investiu na expansão da malha rodoviária para garantir que o escoamento da safra de café ocorresse pelo Porto de Paranaguá. Depois de ser o principal produto de exportação paranaense, a cultura começou a dar sinais de esgotamento no início da década de 1960, com sucessivas tendências de baixas de preços e confiscos governamentais (Oliveira, 2002).

A madeira também teve seu esgotamento em meados da década de 1970, devido à extração intensiva promovida por serrarias associadas ao desenvolvimento da malha de transportes, seja para atender a demanda de produção das cidades, seja para as indústrias correlatas, como a de mobiliário, papel etc. A partir do esgotamento virtual da madeira nativa, exigiu-se a busca por reservas fora do Estado ou as de reflorestamento (Oliveira, 2002).

Com a decadência econômica das matérias-primas e escassez de terras virgens para expansão, uma alternativa atraente aos produtores rurais brasileiros foi a adoção da cultura da soja, com financiamento público tecnológico a preços acessíveis logo no primeiro governo da ditadura civil-militar (1964-1985). Contudo, a troca de culturas tradicionais e a implantação da soja procedeu grandes efeitos sobre a urbanização e a industrialização paranaense que antes estavam vinculadas ao beneficiamento de produtos agrícolas como a erva-mate, a madeira, o café e culturas alimentares (IPARDES, 2006; Reolon, 2007).

A intensa mecanização do cultivo e colheita do produto levou à dispensa de um número enorme de trabalhadores rurais. Mesmo aqueles que eram pequenos ou médios proprietários enfrentavam grandes dificuldades para manter suas fazendas, se não conseguissem operar a transição das culturas tradicionais para a nova vedete agrícola: o soja (Oliveira, 2002, p.36).

O acesso aos financiamentos para a adoção da soja foi uma realidade para poucos plantadores ocorrendo a concentração fundiária. 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).

A política de colonização que atingiu a fronteira do Paraná a partir de meados da década de 1940, ocupando extensões de áreas rurais e formando novas cidades, teve a situação de fluxo invertido nos anos 1970, ocorrendo o êxodo rural. Os que anteriormente participaram dos programas de colonização conjugados às atividades agrícolas, venderam suas terras e se dirigiram para novas fronteiras agrícolas. 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.

Francisco de Oliveira (2013, p.58) explica que “o crescimento urbano é, portanto, a contrapartida da desruralização do produto”, no descréscimo da participação da agricultura e com o fomento à concentração de renda. Santos (1994) aborda que a transformação da relação cidade-campo foi resultante da interdependência crescente entre ciência e técnica, objetivando a industrialização.

Na região de fronteira ainda se pode destacar o agravante da construção da UHBI e a formação do lago que encobriu 825 km² de terras brasileiras agricultáveis 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).

Nos dados de urbanização paranaense, a população urbana ultrapassa a rural no fim dos anos de 1970 (Oliveira, 2002). Na região de estudo, como será analisado adiante, houve uma crescente taxa de urbanização a partir de 1960, notadamente nos municípios de Foz do Iguaçu, Cascavel e Toledo.

LA MARCHA DEL ESTE: A BUSCA PELA MODERNIZAÇÃO DA FRONTEIRA PARAGUAIA E INTEGRAÇÃO INTERNACIONAL

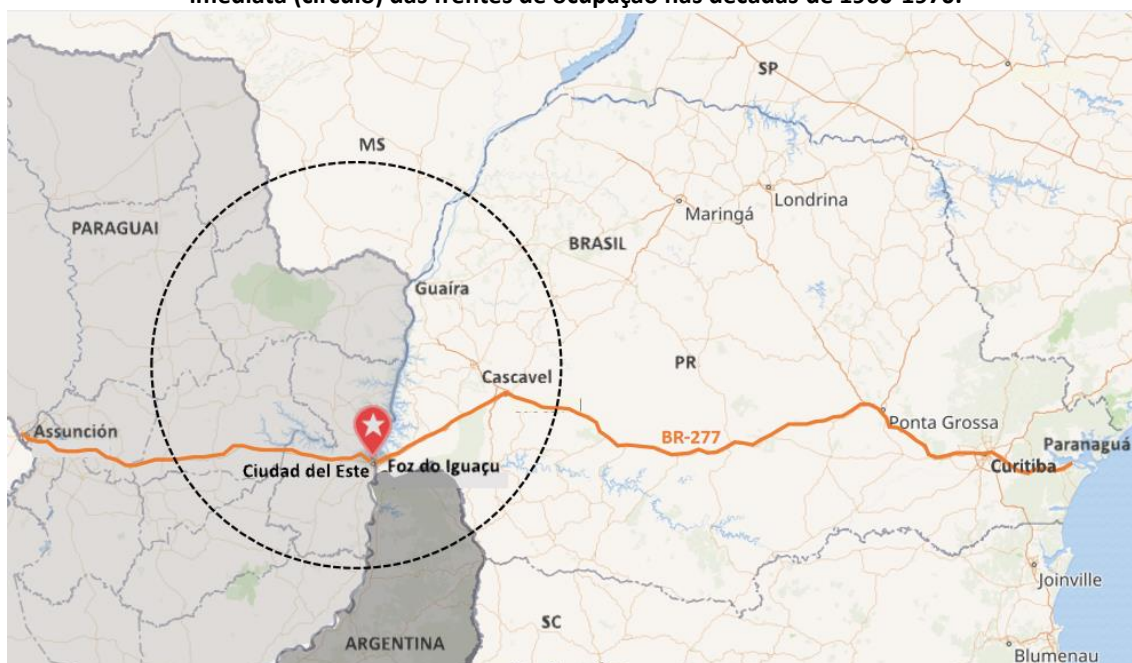
A *Marcha del Este*, implantada em 1961, buscava romper com o modelo da agricultura tradicional rudimentar e modernizar a produção pela mecanização e industrialização. Também, com ampliação das fronteiras agrícolas nas proximidades com a fronteira do Brasil, almejava-se construir um corredor de transporte que levasse as produções paraguaias para o oceano Atlântico, atingindo outros mercados (Oliveira, 2013). Para tanto, o primeiro passo de povoamento seria atrair uma população rural já capacitada.

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 UHBI (1975-1984). Neste momento, as terras paraguaias, em valores significativamente menores, absorveram parte do êxodo rural brasileiro, principalmente do oeste do Paraná.

Laino (1979) destaca que a localização geográfica do Paraguai dentro da Bacia do Prata, a perspectiva energética com a implantação da UHBI, 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.

A *Marcha del Este* se iniciou legalmente pela Lei nº 854/1963 (Lei de Estatuto Agrário) e pela Lei nº 852/1963 (criação do *Instituto de Bienestar rural*) do governo paraguaio no mesmo ano da assinatura da Ata das Cataratas com o Brasil, que registrou discussões sobre o interesse pelo aproveitamento do potencial elétrico de Sete Quedas. Foi também em 1963 que o país vizinho altera sua Constituição e passa a permitir que estrangeiros comprem e se fixem nas suas terras, inclusive na faixa de fronteira da zona de segurança nacional paraguaia (Pachioni, 2015) (figura 2).

Figura 2: 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 ocupação nas décadas de 1960-1970.



Fonte: Google Maps (2024) - adaptado pelas autoras

Entre os anos de 1962-1972 a *Marcha del Este* foi apresentada como a solução para o desemprego e a pobreza paraguaia (Pachioni, 2015). A abertura de compra de terras na fronteira paraguaia 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 (Pozza, 2021, s.p.). Contudo, destaca-se grupos distintos da corrente migratória brasileira. Em alguns casos, eram proprietários, ou seja, agricultores capitalizados em busca de ampliar suas terras e implantar a monocultura para exportação. O outro grupo foi formado por trabalhadores sem emprego pela mecanização agrícola, ou os que, ao final das obras da UHBI, seguiram as oportunidades de trabalhos campesinos nos latifúndios paraguaios (Pachioni, 2015).

Oportunizou-se a compra de grandes extensões de terras paraguaias em benefícios para brasileiros, mas também se formou um problema social para paraguaios que não tinham o mesmo poder de compra e tecnologia para desmatamento e plantio (Laino, 1979).

Os interesses dos compradores estavam dirigidos para as oportunidades das atividades agropecuárias, de urbanização e de especulação imobiliária. Formou-se um mercado de imobiliárias focadas em vendas somente para brasileiros e a formação de colônias privadas, além das oficiais (Laino, 1979). Alguns programas não incluíam paraguaios como beneficiários, o que afirma o direcionamento das imigrações brasileiras para o Paraguai (Pachioni, 2015). A definição da localização do projeto da UHBI, em Foz do Iguaçu, fez com que os valores das terras se elevassem.

Neste sentido, Santos (1994) destaca que a exigência de fluidez de capital para a circulação do dinheiro, além da melhora nos transportes e comunicação, interfere na baixa das fronteiras para a atração de atividades e do progresso técnico, tendo a competitividade como discurso, sem necessidade de justificativas éticas.

Quando do início da ocupação massiva de imigrantes brasileiros no Leste paraguaio (1960-1990) para o cultivo da soja, já estavam disponíveis tecnologias associadas de sementes, maquinário e defensivos agrícolas proveniente de multinacionais. A inserção tecnológica não se traduziu em modernização de outras regiões paraguaias e ficou concentrada, neste momento, somente no Leste (ver círculo tracejado na figura 2). Ocorreu o desmatamento indiscriminado da mata nativa paraguaia processada em serrarias para a comercialização no

mercado de exportação, sem controle alfandegário da matéria-prima que era beneficiada no Brasil, a qual abriu espaço para a entrada de pastagens e para a agricultura mecanizada.

Pachioni (2015) apresenta dados demográficos do Paraguai que permitem a caracterização da população majoritariamente rural, com redução da taxa urbana entre as décadas, partindo de 44% na década de 1950, com 35% em 1982 e atingindo 17,5% no ano de 2002 (Pachioni, 2015). Neste sentido, Santos (1994) aponta a suscetibilidade das relações econômicas do campo moderno, o qual torna-se presa da racionalidade trazida dos mercados hegemônicos, de difícil gestão pelo quadro político local.

Outro dado está a representatividade do imigrante brasileiro no Leste que, até a década de 1970, tinha sua procedência representada por 63% de paranaenses, 18% catarinenses, 12% gaúchos e 7% de outros estados brasileiros (Pachioni, 2015, p.89).

O montante de brasileiros que realizaram a imigração ao Paraguai ainda se conforma imprecisa entre pesquisadores e instituições censitárias devido às diferentes metodologias empregadas, entre outros aspectos da falta de controle das informações sobre o trânsito nas fronteiras (Laino, 1979; Pachioni, 2015).

INFRAESTRUTURA E URBANIZAÇÃO NA FRONTEIRA OESTE DO PARANÁ

Desde a Constituição brasileira de 1946, a perspectiva de investimentos em energia e transporte tornou-se uma política corrente. O estado do Paraná assumiu um alinhamento com as políticas do Governo Federal para a implantação de rodovias, além da criação de órgãos de planejamento, e se destacou na regulação de energia a partir dos anos 1950.

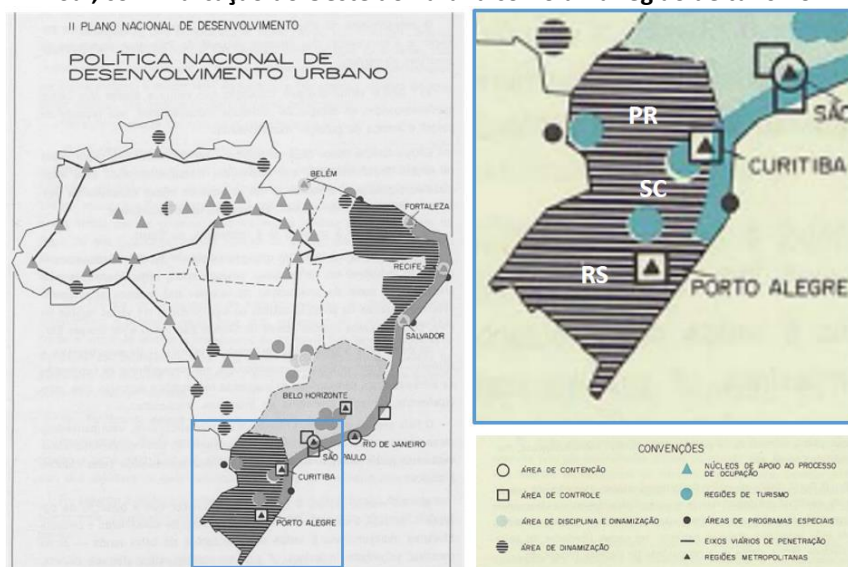
Para a reestruturação e melhora de acesso à fronteira Oeste do Paraná, a BR-35 (1944) foi pavimentada e readequada como ligação rodoviária Leste-Oeste e, com a instalação de obras de arte de infraestrutura entre Foz do Iguaçu e o porto de Paranaguá, passou a ser denominada BR-277 (1958-1969). As forças de intencionalidade para a implantação de infraestrutura apresentaram diferenças constatáveis nas aplicações de investimentos, como a rápida pavimentação e estruturação da rodovia BR-277 com recursos do Governo Federal, sentido Foz do Iguaçu, em detrimento aos investimentos concedidos à rodovia sentido à

Guaíra, dependente da promoção Estadual (Peris, 2002). Tais objetivos não foram somente internos ao Brasil. Nesse sentido, a instalação da Ponte Internacional da Amizade e readequação da BR-277, representou ao Paraguai uma abertura ao Atlântico, com a possibilidade de exportação via o porto de Paranaguá, tendo em vista os altos custos de escoamento de produtos e matérias-primas via Bacia do Prata (Laino, 1979). Inclusive, houve a instalação de porto franco, sem taxações, para escoar as exportações paraguaias em Santos (SP), Paranaguá (PR) e Encarnación (PY) (Pachioni, 2015).

Pachioni (2015) comenta sobre os elevados investimentos em parceria entre Brasil e Paraguai, como a construção de estradas ligando os dois países e fazendo uma rede de transportes e eletrificação rural na região leste paraguaia, além dos acordos iniciados em 1963 para a construção da UHBI e em estudos mais efetivos a partir de 1973.

Destaca-se as propostas de maior abertura de cooperação econômica e integração física em projetos binacionais contidas no II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) (BRASIL, 1974). No Plano, toda a região Sul do Brasil foi evidenciada como área de dinamização, tendo o oeste do Paraná apontamentos como região de turismo, visando a estratégia da “[...] promoção de uma base econômica durável para o núcleo urbano que se origina da implantação do projeto de Itaipu” (Brasil, 1974) (figura 3).

Figura 3: Mapa da política nacional de desenvolvimento urbano e detalhe da área de dinamização da região Sul, com marcação do Oeste do Paraná como uma região de turismo



Fonte: Brasil, 1974, p. 91 - adaptado pelas autoras.

Vale destacar que “Itaipu” foi um local definido conforme o potencial hidroelétrico, o qual objetivava diminuir a dependência e consumo de fontes de energia externas ao país, principalmente o petróleo. Neste sentido, o plano não destaca necessariamente uma cidade, mas uma região a ser desenvolvida com o turismo, que, a partir de 1973, efetiva-se no município de Foz do Iguaçu (figuras 2 e 3). Inclusive, com a implantação da Ponte da Amizade (1965) e do Aeroporto Internacional (1974), na década de 1970 instituições paranaenses elaboraram planos diretores de desenvolvimento do turismo para a cidade de Foz do Iguaçu e, na década de 1980, de forma conjunta com a cidade de Guaíra

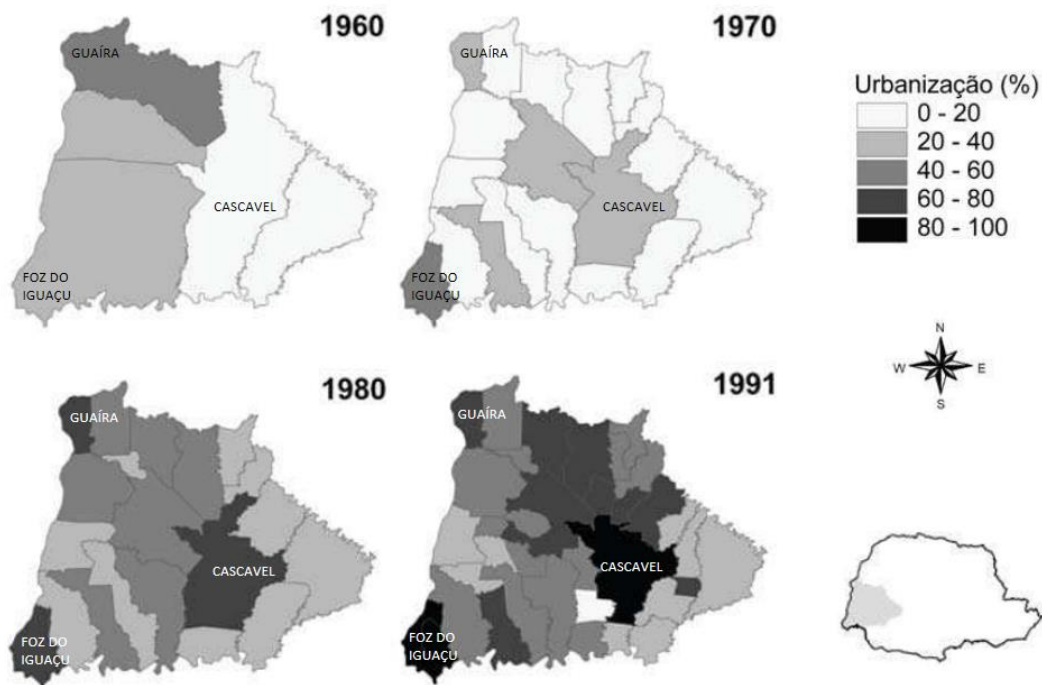
Outro destaque está na importância da construção da rodovia BR-277 como “corredor de exportação”, sendo considerada um esforço de modernização nos dois primeiros Planos Nacionais de Desenvolvimento brasileiro durante a década de 1970 (BRASIL, 1974, p.44 e 99).

Estendia-se também às novas conexões rodoviárias e ferroviárias desenvolvidas no sentido Leste-Oeste que rompiam a natural geografia dos rios da Bacia [do Prata], no sentido Norte-Sul, e favoreciam a saída da produção do *hinterland* em direção ao Atlântico, através dos superportos de Santos, Paranaguá e Rio Grande, tornando desatualizados os de Buenos Aires e Montevidéu (ZUGAIB, 2006, p.118-119).

Zugaib (2006) aponta que a BR-277 veio a assumir importância internacional na década de 1980, exportando produtos paraguaios e argentinos pelo porto de Paranaguá, diminuindo as situações de rivalidade entre os países vizinhos, forçando ações de integração e possibilitando uma nova era geopolítica dos países do Mercosul (Mercado Comum do Sul).

Do lado brasileiro, Reolon (2007) apresenta estudos sobre a evolução do percentual de urbanização dos municípios na Faixa de Fronteira do Oeste do Paraná (figura 4). Os mapas da figura 4 evidenciam, em tons mais escuros, a alta urbanização ocorrida nos principais municípios da região, destacando-se a concentração populacional urbana sobre a rural de Cascavel, Foz do Iguaçu e Guaíra até a década de 1990, decorrentes da intensificação do êxodo rural devido à mecanização agrícola e aos processos referentes à implantação das obras de infraestrutura.

Figura 4: Recorte dos mapas esquemáticos sobre a urbanização e divisão territorial dos municípios da Região Oeste do Paraná (1960-1991)



Fonte: Reolon (2007, p.55) - alterado pelas autoras

Na rede de cidades da faixa de fronteira paranaense, Foz do Iguaçu apresentou aumento vertiginoso em sua população, saltando de aproximadamente 34 mil habitantes em 1970, para 136 mil pessoas em 1980 (Souza e Gemelli, 2011). Guaíra permaneceu estagnada em sua configuração populacional de, aproximadamente, 30 mil habitantes, principalmente após a imersão do Salto de Sete Queda, mas, mesmo assim, possuiu níveis de urbanização mais elevados dos que os dos outros municípios ao redor. O município de Cascavel teve sua inversão de população rural para urbana durante a década de 1970, e manteve sua urbanização próxima a 90% nas décadas seguintes. Cascavel se consolidou como integrante do eixo rodoviário articulador com Foz do Iguaçu e Guaíra e tornou-se um grande fornecedor na distribuição de bens de consumo e serviços, figurando como polo regional (Reolon, 2007). O crescimento urbano e populacional de Cascavel (em atuais 348 mil habitantes) está diretamente ligado à expansão das atividades industriais que se encontraram em maior centralidade produtiva nas cidades de Foz do Iguaçu e Toledo.

No outro lado da ponte, a cidade de Puerto Flor de Lis, fundada em 1957, teve seu nome modificado em 1961 para o de Puerto Presidente Stroessner e, após a deposição do ditador,

em 1989, o nome da cidade foi alterado para *Ciudad del Este*. A cidade se consolidou como uma região de livre comércio e atende ao turismo de compras da fronteira, atualmente com aproximadamente 300 mil habitantes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em análise comparativa sobre os dois processos migratórios entre a Marcha para Oeste e a *Marcha del Este*, foi possível identificar várias semelhanças. Além da questão da propaganda ideológica sobre a figura do presidente-ditador para o chamamento da população, a questão territorial organizada pelos Estados como agente da regionalização, aliada a empresas colonizadoras privadas, destacam-se nos dois casos. Observa-se igualmente, com salvaguarda a suas diferenças de temporalidade, o intuito de inserção da mercantilização sobre estruturas pré-capitalistas do uso da terra, com incentivo aos setores privados, de forma de garantir a dinâmica e a modernização das atividades, bem como a implantação de infraestrutura adequada para o sucesso do agronegócio, com produtos destinados para a exportação via portos brasileiros (Pachioni, 2015; Santos, 1994).

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 UHBI, com investimentos brasileiros explícitos no II PND (Brasil, 1974). Autores como Souza e Gemelli (2011) são enfáticos em relação às mudanças territoriais aos municípios após a implantação dessas infraestruturas, principalmente referentes à UHBI.

A Ponte da Amizade foi o objeto técnico, símbolo inicial, instrumento espacial da racionalidade que permitiu o aceite para o processo de mercantilização (Santos, 1994). Contudo, observa-se que o diferencial dos dois lados da ponte está na seletividade dos lugares.

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) encontrava-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). Apesar da soja representar 50% das

exportações do país vizinho, a produção não garantiu um crescimento considerável da economia paraguaia. No atendimento à população imigrante de *brasiguaios*, a diferença de implantação de políticas públicas dos dois lados faz com que tal população ainda busque serviços básicos no Brasil.

Do lado brasileiro, houve a promoção do agronegócio e 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 (Souza e Gemelli, 2011). Destaca-se o forte incentivo de infraestrutura que passa pela cidade de Foz do Iguaçu, cidade-gêmea a *Ciudad del Este*, as quais fomentam o turismo na fronteira.

Destaca-se que as territorialidades intensificadas, seja dos capitais, dos contrabandos, seja das imigrações, entre outros aspectos, sobrepõem-se sobre os limites formalmente instituídos, ampliando o conceito de região, mas em resultados desiguais, entre Brasil e o Paraguai, no que se referiu às dinâmicas e modernização de atividades.

REFERÊNCIAS

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

FURTADO, R. **Descobrimdo a faixa de fronteira**: a trajetória das elites organizacionais do Executivo Federal; as estratégias, as negociações e o embate na Constituinte. Curitiba, PR: CRV, 2013.

GOES FILHO, S. S. **Navegantes, bandeirantes, diplomatas**: um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil. Brasília: FUNAG, 2015.

GOMES, E. D. M. **Os limites entre Brasil e Paraguai**: das primeiras negociações e o caso da Serra de Maracaju. Dissertação (Mestrado) - Instituto Rio Branco. Ministério das Relações Exteriores. Brasília, 2009.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). Paraná: economia e sociedade. Curitiba: IPARDES, 2006. (Coleção clássicos da economia e sociedade paranaense).

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).

MATO GROSSO DO SUL (Estado). **Plano de desenvolvimento e Integração da Faixa de Fronteira – MS**. Núcleo Regional para o Desenvolvimento e Integração da Faixa de Fronteira do Estado de Mato Grosso do Sul – NFMS. 2012.

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.

NOGUEIRA, R.J.B. **Fronteira: espaço de Referência identitária?** Ateliê Geográfico [revista eletrônica]. Goiânia-GO. v1, n2, dez/2007. pp.27-41.

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

OLIVEIRA, C. **As políticas migratórias dos governos brasileiro e paraguaio: Marcha para Oeste (o caso paranaense) e a Marcha del Este**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Paraná. Curitiba: UFPR, 2013.

OLIVEIRA, D. **Urbanização e industrialização no Paraná**. Curitiba: SEED, 2002. (Coleção história do Paraná; textos introdutórios).

OLIVEIRA, F. **Crítica à razão dualista: o ornitorrinco**. São Paulo, Boitempo, 2013.

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

PERIS, A.F. **Trilhas, rodovias e eixos: um estudo sobre desenvolvimento regional**. Cascavel: Edunioeste, 2002. (Coleção Thésis).

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

PRIORI, A.; POMARI, L.R.; AMÂNCIO, S.M.; IPÓLITO, V.K. **A história do Oeste Paranaense**. História do Paraná: séculos XIX e XX [on line]. Maringá, PR: Eduem, 2012. p. 75-89.

REOLON, C.A. **Colonização e urbanização da mesorregião oeste do Paraná (1940-2000)**. RA'E GA (on line). Curitiba: UFPR, n.13, p.49-57, 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 (Mestrado). Foz do Iguaçu: Unila, 2020.

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

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

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

SZESZ, C.M. (1997). **A invenção do Paraná**: o discurso regional e a definição das fronteiras cartográficas (1889-1920). Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Paraná. Curitiba, PR, 1997.