

PORTOS SECOS DE FRONTEIRA COMO NÓS ADUANEIROS: O CASO DE FOZ DO IGUAÇU-PR

DRY PORT OF BORDER AS CUSTOMS NODES: THE CASE OF FOZ DO IGUAÇU-PR

Roberto França¹

RESUMO

Este artigo trata do porto seco de Foz do Iguaçu como aparelho e estrutura da regulação do território. Trata-se de um nó aduaneiro da regulação do território que se põe como imagem do poder do estado na representação de eficiência, controle e instrumento do poder de tributar. Neste artigo procurou-se, através de dados e informações obtidos junto à Receita Federal do Brasil (RFB), demonstrar a importância do porto seco para o estado em seu monopólio fiscal.

PALAVRAS-CHAVE

Corredores de comércio internacional; Portos secos; Fronteiras-corredores; Aduana.

ABSTRACT

The dry port of Foz do Iguaçu is an infrastructure of territorial regulation. It is a customs node of the regulation of the territory that is put like image of the power of the state in the representation of efficiency, control and instrument of the power to tax. In this article, through data and information obtained from the Federal Revenue of Brazil, we sought to demonstrate the importance of dry port for the state in its fiscal monopoly.

KEY-WORDS

International trade corridors; Dry ports; Frontier-corridors; Customs.

Introdução

Circulação significa potência, mas que se “pulveriza, se enfraquece, se o adversário pode controla-la, estima-la ou aprecia-la”, afirma sabiamente Raffestin (1993, p. 202), pois acima dos fluxos de mercadorias e pessoas está o seu controle por parte do estado. Por mais que as máquinas de transporte (FRIEDMANN, 1968; MATTELART, 1994), e todas as demais técnicas ligadas ao movimento

1 Docente da Área de Geografia lotado no Instituto Latino-americano de Tecnologia, infraestrutura e território (Ilatit), da Universidade Federal da Integração Latino-americana (Unila), atuante nos cursos de Geografia (Licenciatura e bacharelado) e nos Programas de Pós-graduação em Integração Contemporânea da América Latina (Ical) e Políticas Públicas e Desenvolvimento (PPD). E-mail: roberto.franca@unila.edu.br

físico de mercadorias e pessoas avancem em termos de velocidade e eficiência, o estado sempre estará presente, de algum modo, na interferência ou mesmo intervenção do movimento, especialmente entre países.

Evidentemente que o estado não é detentor de toda regulação (ANTAS JR., 2005) e também não é detentor de todo poder (RAFFESTIN, 1993), mas quando se trata de limites territoriais entre países (STEIMANN & MACHADO, 2002) e da produção de normas jurídicas tributárias e fiscais, o estado tem o poder absoluto, muito embora essas normas sejam fabricadas com base nos anseios de agentes hegemônicos.

Do ponto de vista jurídico, quando se trata de tributos, o estado é detentor do *poder de tributar*. Na perspectiva de um autor do direito:

O poder de tributar é campo predileto do labor constituinte. A uma, porque o exercício da tributação é fundamental aos interesses do Estado, tanto para auferir as receitas necessárias à realização de seus fins, sempre crescentes, quanto para utilizar do tributo como instrumento extrafiscal, técnica em que o Estado intervencionista é pródigo. A duas, porque tamanho poder há de ser disciplinado e contido em prol da segurança dos cidadãos (COÊLHO, 2002, p. 37).

Há de se qualificar e criticar essa visão do ponto de vista social. Mas, por ora, pode-se dizer que apesar de todas as limitações constituintes acerca das limitações do poder de tributar (BALEIRO, 1999) e previsto na Constituição brasileira (Título VI, Cap. 1, seção II, Art. 150), o Estado exerce o monopólio sobre a tributação, sendo assim, o território nacional é um território da tributação, do controle dos fluxos produtivos e de serviços. Conseqüentemente, fiscalizar (tributar) é um exercício de poder que fundamenta os Estados desde o século XVIII. Trata-se do “poder de tributar”, que está entre os maiores poderes concedidos pela sociedade ao Estado. Perante o capital, os Estados também são “mercados nacionais” e, portanto, o ímpeto controlador e normativo tende a se “flexibilizar”.

A aduana é parte do sistema tributário brasileiro, subordinada ao Ministério da Fazenda (MF), assim como na maior parte dos países. A aduana é entendida aqui como administração aduaneira, ou seja, a instituição pública responsável pela fiscalização e tributação, muito embora no senso-comum a palavra aduana seja utilizada para designar o ponto, cruze ou passo de fronteira, ou mesmo a repartição pública fiscal e tributária nos portos e aeroportos. Essas noções não estão totalmente erradas, pois aduana tem uma etimologia ligada a essa origem (GUEIROS, 2016), mas o conceito de aduana ampliou em face dos tratados internacionais, fazendo com que este termo ficasse relacionado à administração. A repartição pública que realiza procedimentos aduaneiros atualmente chama-se alfândega.

Dito isso, a Aduana tem uma expressão geográfica, uma territorialidade expressa por uma rede de alfândegas e estruturas públicas organizadas de acordo

com a lógica dos fluxos e lugares com maior concentração de pessoas e atividades econômicas, além dos pontos de entrada e saída do país. A Aduana demonstra que a circulação não é livre como tentam forjar os defensores da globalização. Mercadorias e pessoas esbarram-se diariamente em alfândegas mundo afora. À medida em que avançam as técnicas, que dotam as máquinas de maior velocidade, maior controle é exercido, justamente para justificar o poder dos estados (nas formas de arrecadação e controle sobre a mobilidade populacional). Esse processo é dado pelo aprofundamento da mundialização do capital (CHESNAIS, 1996).

Essas contradições comparecem no controle aduaneiro, que é parte do sistema tributário dos territórios nacionais, ou seja, o exercício de poder sobre os territórios passa pelo controle aduaneiro. Para realizar esse desígnio, o Estado constitui territorialidades em rede de nós aduaneiros considerando a intensidade dos fluxos e o volume de capitais envolvidos na circulação.

Essa territorialidade não sobrepõe as demais territorialidades de um Estado nacional, todavia, é territorialidade eminente, de onde o Estado exerce o controle sobre os fluxos comerciais e sobre o dinheiro em seu estado puro (SANTOS, 2001). Nessa perspectiva, compõe a territorialidade aduaneira (em rede), os mais diversos objetos técnicos voltados à circulação. Estes, por sua vez, são os conectores dos circuitos logísticos (DICKEN, 2010) constituído por nós logísticos (BRAGA, 2013) como portos fluviais e marítimos, portos secos, plataformas logísticas, aeroportos com capacidade cargueira etc. Sob os aspectos técnicos e normativos, estes objetos são cada vez mais densificados (SANTOS, 2004), especialmente por tecnologias da informação e normas fiscais.

A rede aduaneira é composta por pontos de fronteira, portos, aeroportos, portos secos entre outros nós aduaneiros, em uma topologia poderosa e controladora. Trata-se do poder sobre as riquezas que circulam no país, pois o Estado pratica ações intrínsecas ao seu poder administrativo, especialmente na questão da circulação de riquezas e pessoas, seja para interrupção ou proteção. Trata-se do exercício do poder de política fiscal por parte do Estado dada pelo direito fiscal e aduaneiro (LIMA & SÉLLOS-KNOERR, 2014), dimensões do poder de tributar como forma de “contrato social fiscal” (LEROY, 2009). A questão central para o Estado reside em realizar controle aduaneiro e evidenciar o território como instrumento legítimo. Tanto que o território aduaneiro é o todo do território nacional (BRASIL, 1988).

Até 1989, a rede aduaneira brasileira era composta principalmente por aeroportos e portos marítimos e fluviais (além de outros prédios públicos da instituição aduaneira), isto é, somente na chamada zona primária, quando foram criadas as Estações Aduaneiras do Interior (EADI) (1996), que posteriormente foram chamados simplesmente de Portos Secos (2003), que estão na chamada zona secundária, pois não estão nas “portas” de entrada e saída do país.

Um porto seco é um terminal interior alfandegado, podendo ser intermodal, estabelecido em ponto estrategicamente definido, com a capacidade jurídica para o controle aduaneiro. O principal objetivo é dar maior velocidade às entradas e saídas de mercadorias, contribuindo para a fluidez territorial, ao mesmo tempo em que há o controle sobre as riquezas (SILVA JUNIOR, 2009; SILVA JUNIOR, 2015).

O processo de interiorização da aduana brasileira, nas zonas secundárias, decretada oficialmente em 1989, quando o Decreto-lei nº 98.097 tratou de organizar a situação dos diversos Depósitos Alfandegados Públicos (DAP) e “Estações Aduaneiras” existentes no interior do país (GUEIROS, 2010). Em 2003, através do Decreto-lei nº 4.765, as mais diversas Estações Aduaneiras do Interior (Eadis) se tornaram “portos secos”, que se constituem como alfândegas:

Em suma, o porto seco é uma verdadeira alfândega seca, pois dispõe de todas as estruturas de uma Alfândega para receber e enviar mercadoria ao exterior. Por serem alfandegados devem possuir instalações adequadas para a fiscalização aduaneira, para a Administração do Porto Seco, para posto bancário, para serviços de despachantes aduaneiros, para recebimento e armazenagem de toda espécie de carga, inclusive pátio de contêineres (GUEIROS, 2010).

Para Moura (2004, p. 27), “essa iniciativa indica o empenho dos atores hegemônicos (Estado e grandes empresas) na produção de um novo espaço aduaneiro, de modo a viabilizar a atuação dos agentes que caracterizam o processo de ‘mundialização’ produtiva”. Além disso, consideramos que os portos secos são instrumentos técnico-normativos voltados ao desembarço aduaneiro e proteção do território. Perante a circulação geral da mais-valia, os portos secos constituem em uma infraestrutura que contribui ao processo de reprodução ampliada do capital, ao mesmo tempo que exerce controle territorial e promove a desconcentração dos fluxos de mercadorias, que por sua vez, tendem a se concentrar nas principais zonas primárias.

Destarte, daremos um enfoque mais aprofundado aos portos secos como nós aduaneiros da regulação do território através do controle dos fluxos de comércio exterior e de suas prerrogativas jurídicas. Este controle traz, a reboque, o anseio por mais fluidez territorial, pois normas são produzidas associadas às novas técnicas. A ideia é controlar sem perder a velocidade nas operações, pois trata-se de demanda capitalista, ao mesmo tempo em que o estado estabelece o poder na formação de territorialidades fiscais nas redes técnicas por onde mais circulam capitais na forma de mercadorias.

A atuação dos portos secos no território atende à lógicas territoriais, fluxos e comandos distantes, utilizando os territórios municipais como verticalidades aduaneiras, sem o compromisso de reverter necessariamente algo para os lugares.

São territórios alienados, constituídos a partir do poder de tributar do estado e da demanda por fluidez territorial das corporações.

Diante desses elementos, o objetivo aqui é analisar a dinâmica de uma das mais recentes funções das fronteiras, que é a de constituir-se como corredores de importação e exportação dos países. São fronteiras-corredores que atendem às demandas de comércio internacional e atendem demandas de outros lugares (SANTOS, 2004).

Para cumprimento do objetivo apresentaremos o caso do porto seco de Foz do Iguaçu-PR (fronteira com Argentina e Paraguai) e, como procedimentos metodológicos, realizamos pesquisa de campo em 2014, 2015 e 2016 e levantamento de dados e informações extraídas da Receita Federal do Brasil, além de entrevistas com auditor fiscal.

Com a formação de fronteiras-corredores, verdadeiras verticalidades aduaneiras, tem-se fluxos extravertidos, centrífugos e alienados (RIBEIRO, 2005) em relação ao município. Também há de se ressaltar também que fronteira está sendo compreendida aqui no sentido da formação de regiões de fronteira em torno dos limites territoriais (STEIMAN & MACHADO, 2002), ou seja, a partir da moderna formação de um sistema de estados nacionais delimitados e compartimentados que internalizou e reorganizou os ciclos sistêmicos de acumulação capitalista (ARRIGHI, 1996). Cataia (2007) nos recorda que a formação das fronteiras e limites modernos são heranças de compartimentações do espaço preexistentes estruturadas por divisões do trabalho. O estado-nação comparece, deste modo, como uma das formas de compartimentação que serve a “refúgio” e “fundamento da universalização do capital”. Deste modo, “Quando o conjunto dos capitais nacionais é ameaçado pela economia mundial, o Estado os defende com o uso de barreiras alfandegárias, tributárias, sanitárias, embargos comerciais e até o uso dos tanques de guerra” (SMITH *apud* CATAIA, 2007).

A condições histórico-geográficas para a implantação do porto seco de Foz do Iguaçu

Da formação econômica e social baseada relacionada a um legado geopolítico, o atual município de Foz do Iguaçu sempre foi cruzamento dos mais diversos fluxos desde os caminhos do Peabiru, depois tornou-se “agência fiscal”, em 1897, dos Estados Unidos do Brasil, e acabou servindo de referência para delimitação fronteiriça em 1903. A partir de tais condicionantes, entre outros, Foz do Iguaçu constituiu-se, a partir da segunda metade do século XX, como porta de entrada e saída de mercadorias e pessoas através das pontes da Amizade (1965 – Brasil e Paraguai) e da Fraternidade (1985 – Brasil e Argentina) e seu aeroporto, inaugurado em 1970. Portanto, Foz do Iguaçu é um nó estratégico na circulação de mercadorias e serviços (SILVA JUNIOR, 2015).

Sem um passado portuário ligado ao transporte fluvial (pelos rios Paraná e Iguaçu), Foz do Iguaçu se tornou referência de integração rodoviária a partir das duas grandes pontes e grandes eixos troncais nacionais. Como esses fluxos se tornaram extremamente intensos, far-se-ia necessário o estabelecimento de maior controle sobre as mercadorias que atravessavam os territórios nacionais de Brasil, Paraguai e Argentina.

Deste modo, “em 1992, após sedimentação das principais infraestruturas aduaneiras e de circulação, emerge a Estação Aduaneira do Interior (Eadi) de Foz do Iguaçu, inicialmente sob a administração da Companhia de Desenvolvimento Agropecuário do Paraná (Codapar), uma sociedade de economia mista que administrou o recinto até 2002, quando foi aberta nova licitação²” (SILVA JUNIOR, 2015).

A partir de 2003, após licitação, a então Eadi de Foz do Iguaçu foi concedida à empresa Eadi Sul Terminal de Cargas Ltda. No mesmo ano, a empresa obteve a concessão de todos os portos secos no limite internacional brasileiro, na região Sul, com prazo de vigência de 10 anos. Dentre as obrigações da Eadi Sul estavam o pagamento dos aluguéis dos armazéns em acordo com os contratos 001/2003 os respectivos valores: Foz do Iguaçu: R\$ 23.351,00, em Uruguaiana: R\$ 35.508,00, Jaguarão: R\$ 7.122,00 e Sant’Ana do Livramento: R\$ 4.422,00.

Outra obrigação acordada pelas partes é a execução do depósito mensal ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização (Fundaf) de 9,01% da receita mensal obtida com estadia e pesagem de veículos e unidades de carga, armazenagem e movimentação de mercadorias na importação ou no trânsito aduaneiro de passagem, conforme constante da sua proposta apresentada na licitação; e 3,01% da receita mensal obtida com estadia e pesagem de veículos e unidades de carga, armazenagem e movimentação de mercadorias na exportação, na reexportação, na devolução ou na (re)destinação, inclusive quando admitidas no regime de Depósito Alfandegado Certificado (DAC), conforme constante da sua proposta apresentada na licitação. Para Foz do Iguaçu os valores correspondem, respectivamente a 10,01% e 6,01%.

No ano de 2011, formou-se a Elog Logística Sul Ltda. que fez a aquisição das empresas Columbia e EADI Sul, que passaram a adotar o nome “Elog”, como identidade de marca corporativa (TRANSPORTA BRASIL, 2011). A Elog é considerada um dos maiores operadores logísticos do Brasil, pertencente ao Grupo EcoRodovias S/A. A empresa oferece serviços em todas as etapas da cadeia de distribuição que servem para solucionar os entraves territoriais para circulação

2 EDITAL DE LICITAÇÃO – Concorrência SRRF 9ª RF – Nº 001/2002. OBJETO: Concessão precedida da execução de obra pública para prestação dos serviços públicos de estadia e pesagem de veículos e unidades de carga, de movimentação e armazenagem de mercadorias na Estação Aduaneira Interior, em Ponto de Fronteira, no Município Foz do Iguaçu - PR.

de mercadorias em escala nacional e internacional. Possui 16 unidades entre Plataformas Logísticas, Portos Secos, Centro Logístico Industrial e Aduaneiro e Centros de Distribuição, localizados no Rio Grande do Sul (Jaguarão, Santana do Livramento e Uruguaiana), no Paraná (Curitiba, Foz do Iguaçu e Maringá), São Paulo (Barueri, Campinas, São Bernardo do Campo, Santos e São Paulo) e Rio de Janeiro (Rio de Janeiro). No ano de 2013, novos contratos de concessão foram firmados, e não houveram modificações significativas do contrato firmado com a Eadi Sul.

Desde julho de 2015, a Elog e Multilog vinham negociando uma fusão, que acabou se tornando uma aquisição da primeira pela segunda. A captação de recursos para a aquisição da empresa aconteceu a partir da emissão de debêntures, devidamente aprovada pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). O valor da aquisição foi de R\$ 115 milhões e durou pouco mais de um ano, sendo finalizada no dia 06 de outubro de 2016. De acordo com Djalma Vilela, diretor executivo da Multilog,

Com a integração das unidades da Elog Sul – que receberão investimentos nos próximos três anos, especialmente no Paraná - nossa meta agora é ainda mais arrojada. Devemos finalizar 2020 com faturamento bruto de R\$ 500 milhões, o que representará quase quatro vezes o faturamento de 2012 (JORNAL DO COMÉRCIO, 2016).

Esse é um dado econômico que demonstra a importância dos portos secos para a economia e para o processo de controle do território.

O movimento de importações no Porto Seco

Em sua metodologia, a Receita Federal leva em consideração os dados de exportação e importação que se encontram acima de 1 milhão de dólares, e também apresenta informações relativas às mercadorias e quantidade de despachos aduaneiros. Em trabalho de campo fomos informados pela autoridade portuária que cada caminhão pode conter até dez despachos, por isso os dados da Receita Federal não podem ser analisados em conjunto com os da Associação Brasileira de Transportes Internacionais (ABTI) e os dados da concessionária Elog, que utilizam o “número de cargas”. Os dados divulgados por estes.

A análise dos dados disponibilizados pela Receita Federal atesta o grande fluxo de mercadorias primárias e veículos utilizados na agricultura advindos da Argentina, Paraguai e Chile, demonstrando a importância da presença de um porto seco no limite internacional entre o Brasil e os vizinhos sul-americanos, conforme demonstra a tabela 1.

Tabela 1. Valor das importações que passaram pelo Porto Seco de Foz do Iguaçu entre 2011 e 2014 (em milhões de US\$)

Origem	2011	2012	2013	2014	Total por país de origem	Participação no período (%)
Argentina	891	750	791	680	3.112	43,71
Paraguai	443	609	687	815	2.554	35,87
Chile	277	328	387	405	1.397	19,62
China	18	15	8	6	47	0,66
Estados Unidos	3	0	0	0	3	0,04
Alemanha	2	0	1	0	3	0,04
Peru	-	-	-	2	2	0,03
Coreia do Sul	0	0	-	1	1	0,01
Uruguai	-	-	-	1	1	0,01
Total (por ano)	1.584	1.702	1.874	1.910	7.120	100

Fonte: Receita Federal. **Elaboração:** Polianna Teixeira Olegário

A tabela também demonstra um crescimento de 84% das importações provenientes do Paraguai, principalmente de *commodities*, em quatro anos. Essas “importações” não serão consumidas no mercado brasileiro em sua totalidade, mas representa a passagem dos produtos agrícolas que serão exportados para os mercados de outros continentes. Essa operação significa rapidez no despacho aduaneiro na zona portuária primária, em Paranaguá. No ano de 2013, o Paraguai teve um crescimento de 14,2% do PIB, sendo considerado atípico pelos analistas econômicos, motivado principalmente pela exportação dos produtos primários, sem qualquer etapa de transformação.

Por outro lado, a Argentina emergiu na pior crise desde 2001. De acordo com o Instituto Nacional de Estatísticas e Censos (Indec), a conta corrente da balança de pagamentos da Argentina teve déficit de US\$ 552 milhões no primeiro trimestre. O déficit fiscal argentino, que em 2011 foi de US\$ 6,8 bilhões, pode chegar a US\$ 11 bilhões este ano. A dívida externa cresceu dos US\$ 130 bilhões de 2011 para US\$ 141,8 bilhões em março de 2012. De acordo com Palacios (2012) “diversos setores da economia argentina apresentam sinais de esfriamento acelerado. Esse é o caso da indústria automobilística, menina dos olhos do governo Kirchner”.

Segundo a Associação de Fabricantes de Automóveis da Argentina (Adefa), o setor registrou queda de 24,4% na produção em maio em comparação com o mesmo mês de 2011. As vendas para o mercado interno caíram 15%, enquanto as exportações (principalmente para o Brasil) desabaram 45%. A produção industrial caiu 4,6% em maio em comparação com o mesmo mês do ano passado, conforme o Indec. Os analistas afirmam que a queda, em grande parte, é efeito das restrições às importações aplicadas pelo governo (PALACIOS, 2012).

Esses dois movimentos opostos entre Argentina e Paraguai reflete nas mercadorias que chegam ao porto. A tabela 2 demonstra aumento na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM)³ de veículos caiu enquanto sementes, que inclui a soja teve um aumento de 94,7% no período.

Tabela 2. Mercadorias importadas que passam pelo Porto Seco Foz do Iguaçu (por NCM, em milhões de US\$)

NCM	MERCADORIAS	2011	2012	2013	2014	Total	%
10	Cereais	327	407	332	197	1.263	17,95
87	Veículos, tratores e outros veículos terrestres	176	181	252	149	758	10,77
8	Frutas, cascas de frutos cítricos e melões	136	162	182	166	646	9,18
7	Produtos hortícolas, plantas, raízes e tubérculos, comestíveis	158	142	141	137	578	8,21
3	Peixes e crustáceos, moluscos e os outros invertebrados aquáticos	83	81	127	158	449	6,38
20	Preparações de produtos hortícolas, de frutas ou de outras partes de plantas	128	102	119	72	421	5,98
47	Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas; papel ou cartão para reciclar (desperdícios e aparas)	100	84	100	119	403	5,73
2	Carnes e miudezas, comestíveis	11	41	91	179	322	4,58
12	Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens	9	61	64	168	302	4,29
38	Produtos diversos das indústrias químicas	115	88	90	2	295	4,19
15	Gorduras e óleos animais ou vegetais; produtos da sua dissociação; gorduras alimentares elaboradas; ceras de origem animal ou vegetal	50	46	51	35	182	2,59
83	Obras diversas de metais comuns	38	38	47	2	125	1,78
39	Plásticos e suas obras	-	-	-	101	101	1,44
63	Outros artefatos têxteis confeccionados	23	21	27	29	100	1,42
76	Alumínio e suas obras	16	18	25	24	83	1,18
11	Produtos da indústria de moagem; malte; amidos e féculas; inulina; glúten de trigo	-	-	-	75	75	1,07
	Total das NCM mencionadas (milhões US\$)	1.370	1.472	1.648	1.613	6.103	86,71
	Total que circula, na importação, pelo porto seco de Foz do Iguaçu (milhões US\$)	1.612	1.672	1.848	1.906	7.038	100

Fonte: Receita Federal. Elaboração: Polianna Teixeira Olegário.

3 Trata-se de um código de oito dígitos estabelecido pelo Governo Brasileiro para identificar a natureza das mercadorias e promover o desenvolvimento do comércio internacional, além de facilitar a coleta e análise das estatísticas do comércio exterior. Qualquer mercadoria, importada ou comprada no Brasil, deve ter um código NCM na sua documentação legal (nota fiscal, livros legais, etc.), cujo objetivo é classificar os itens de acordo com regulamentos do Mercosul.

Estas são algumas das NCM que circulam no porto seco em valores, mas a categoria 12 se destaca pelo crescimento. A categoria 12 também demanda a chamada “Operação noturna”, utilizada para o escoamento da safra (considerando as mercadorias em silos, esperando a melhor formação de preço na bolsa de Chicago). O quadro 1 demonstra o número de caminhões que passaram durante a operação noturna no porto seco de Foz do Iguaçu. Cerca 2.000 caminhões passam durante o mês no porto seco no período da noite. De acordo com a Associação Brasileira de Transportes Internacionais (ABTI), a operação noturna é específica para transporte de soja ao Brasil. Nesse sentido, uma média diária de 100 caminhões transitam todos os dias carregados de soja.

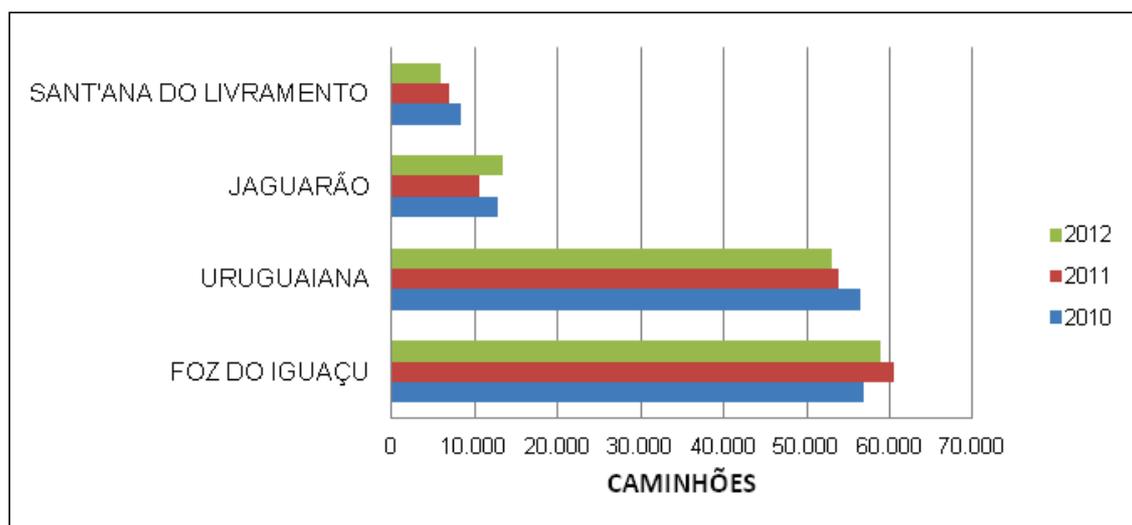
Tabela 3. Total mensal de caminhões vinculados à operação noturna realizada no Porto de Foz do Iguaçu

	2010	2011	2012
Janeiro	2.565	1.901	3.015
Fevereiro	2.058	870	1.557
Março	1.787	447	3.414
Abril	1.232	642	2.719
Maio	1.187	845	1.929
Junho	1.603	1.603	1.436
Julho	1.596	1.118	2.250
Agosto	2.423	2.676	2.984
Setembro	3.112	3.581	3.602
Outubro	3.824	3.988	5.649
Novembro	3.466	4.054	5.765
Dezembro	2.191	3.067	4.332
TOTAL	27.044	24.792	38.659

Fonte: ABTI

A título de comparação, no Porto Seco de Foz do Iguaçu e de Uruguaiana chegam anualmente a transitar dois milhões de toneladas de mercadorias, enquanto em Jaguarão e Santana do Livramento, o peso das mercadorias em trânsito não chega a meio milhão de toneladas. Logo, o fluxo anual de caminhões em Foz do Iguaçu e Uruguaiana ultrapassa 50 mil e possui fluxo ascendente.

Gráfico 1. Total de caminhões na importação entre 2010 e 2012 (em milhares)



Fonte: ABTI. Elaboração: Polianna Teixeira Olegário.

Os dados demonstram o porto seco de Foz do Iguaçu como o mais movimentado em termos de fronteira, levando-se em consideração a importação e já começava se consolidar como principal porta de entrada em fronteira na América do Sul.

Exportações

O levantamento e análise dos dados de exportação sinaliza para a importância do comércio com o Paraguai, conforme pode ser visualizado na tabela 4.

Tabela 4. Valor das exportações que passaram pelo Porto Seco de Foz do Iguaçu entre 2011 e 2013 (em milhões de US\$)

Destino	2011	2012	2013	Total por país de origem	Participação no período (%)
Paraguai	2.328	1.976	2.287	6.591	87,00
Argentina	229	235	269	733	9,68
Cazaquistao	107	81	58	246	3,25
Bermudas	4			4	0,05
Uruguai	1	1	0	2	0,03
Total (por ano)	2.669,00	2.293,00	2.614,00	7.576,00	100

Fonte: Elaboração própria com base na Receita Federal

O porto seco de Foz do Iguaçu exporta variados produtos industrializados, conforme demonstrado na tabela 5.

Tabela 5. Mercadorias exportadas que passam pelo Porto Seco Foz do Iguaçu (por NCM, em milhões de US\$)

NCM	MERCADORIAS	2011	2012	2013	2014	Total	%
84	Reatores nucleares, caldeiras, instrumentos mecânicos	710	514	575	70	1.869	23,62
87	Veículos e material para vias férreas ou semelhantes, e suas obras	311	224	348	94	977	12,35
31	Aubos (fertilizantes)	192	151	214		557	7,04
39	Plásticos e suas obras	136	127	168	41	472	5,96
48	Papel e cartão, obras de pasta de celulose	155	137	146		438	5,53
72	Ferro fundido, ferro e aço	124	152	141	4	421	5,32
40	Borracha e suas obras	99	68	69	18	254	3,21
27	Combustíveis, óleos minerais, materiais betuminosos, ceras	81	81	74	1	237	2,99
24	Tabaco e seus sucedâneos manufaturados	66	69	66	11	212	2,68
38	Produtos diversos das indústrias químicas	66	55	65	1	187	2,36
64	Calçados, polainas e artefatos semelhantes; suas partes	48	42	50	23	163	2,06
75	Níquel e suas obras	29	51	45		125	1,58
94	Móveis; mobiliário médico-cirúrgico; colchões, almofadas e suas obras	45	34	37	3	119	1,50
32	Extratos tanantes e tintoriais, pigmentos, tintas	35	39	41	-	115	1,45
82	Ferramentas, artefatos de cutelaria, e suas partes	37	35	39	-	111	1,40
22	Bebidas, líquidos alcoólicos e vinagres	35	38	37	-	110	1,39
69	Produtos cerâmicos	35	26	31	-	92	1,16
20	Preparações hortícolas, frutas ou outras partes	32	26	29	-	87	1,10
10	Cereais	30	27	29	-	86	1,09
52	Algodão	28	31	22	4	85	1,07
Total das NCM mencionadas (milhões US\$)		2.294	1.927	2.226	270	6.717	84,87
Total que circula, na exportação, pelo porto seco de Foz do Iguaçu (milhões US\$)		2.669	2.293	2.613	339	7.914	100

Fonte: Receita Federal. **Elaboração:** Polianna Teixeira Olegário.

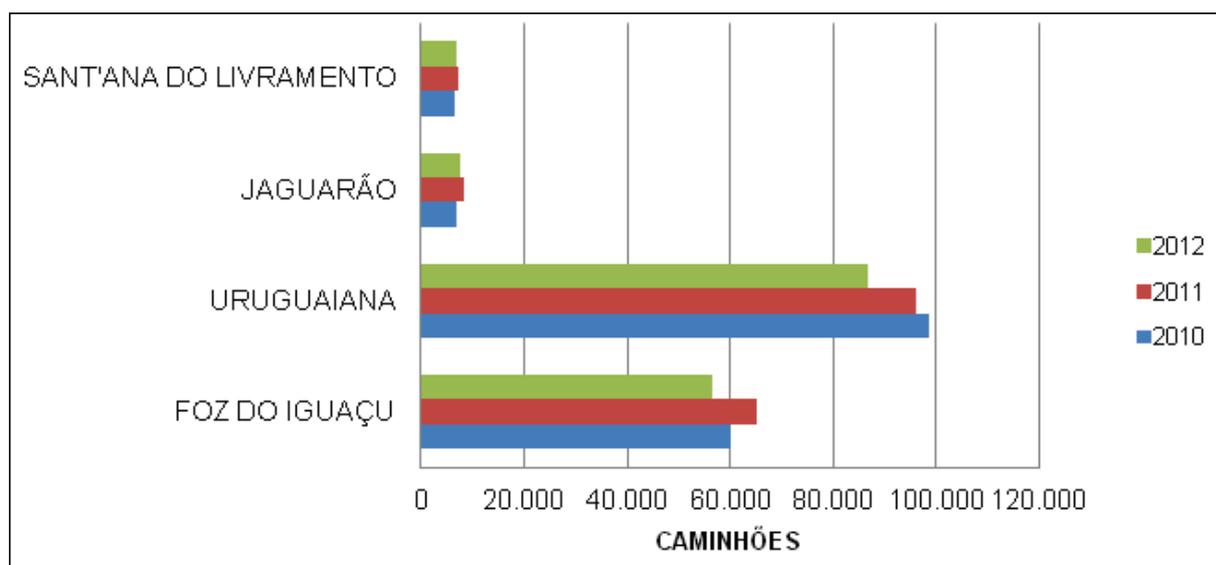
O fenômeno de instalação de indústrias brasileiras no Paraguai, através da *Ley de maquila* (Ley nº 1064/97), ratificada pelo *Decreto* nº 9585/00, impulsiona a exportação de capital através de produtos para as indústrias de transformação. Atualmente são cerca de 82 indústrias brasileiras no Paraguai. Entre as empresas instaladas estão:

- Guararapes – dona da rede de varejo Riachuelo - setor de Confeccões: se associou a empresa Texcin S.A., do Paraguai, e passou a produzir parte da coleção feminina na Colônia Mariano Roque Alonso, na região central do Paraguai.
- InterCement – cimenteira do grupo Camargo Corrêa: a indústria de cimento corresponde a um setor de integração entre as atividades de mineração e industrial, a InterCement instalou uma nova fábrica na Colônia Yguazú, na região do Alto Paraná, o qual tem sua capital em Ciudad Del Este.
- JBS-Friboi – setor alimentício: frigorífico instalado em Concepción, na região central do Paraguai.
- Buddemeyer – setor de confeccões, fica instalada na cidade de Pilar, a 300 km de Assunção.
- X-plast – setor de plásticos (brinquedos e utilidades domésticas): instalada em Ciudad Del Leste.

Com base nessas firmas, podemos depreender que as NCMs 84; 87; 39; 48; 72; 40; 27; 38; 64; 75; 32; 82; 52 têm algum grau de relação com a indústria paraguaia de transformação. As NCMs 31 e 10 têm relação mais direta com o agronegócio agroindustrial ou não, e a NCM 24, é a que abastece a módica indústria de cigarros do Paraguai e alvo das ações de contrabandistas.

Atualmente há maior número de caminhões saindo do Porto Seco em direção ao Paraguai. Em 2012, aproximadamente 180 mil caminhões fizeram despacho aduaneiro no porto, um número quase três vezes maior que o de importação. Essa relação demonstra clara deterioração dos termos de troca entre Brasil e Paraguai, em favor do primeiro.

Gráfico 2. Total de caminhões na exportação entre 2010 e 2012 (em milhares)



Fonte: ABTI. Elaboração: Polianna Teixeira Olegário.

Esses números relativos ao período de 2010 a 2012 ainda colocavam Uruguaiana com o maior volume de caminhões voltados à exportação. Isso demonstra o peso da Argentina para a indústria brasileira, e a força do agronegócio emergente, do Paraguai, pois na importação, Foz do Iguaçu mantém-se como principal porta, evidentemente sem contar com o peso do Porto Seco ferroviário de Uruguaiana, administrado pela Rumo Logística.

Fluidez, tecnicização e densidade normativa

A velocidade é um dos fundamentos da competitividade (SANTOS, 2004), pois a ordem corporativa visa o duplo efeito de acelerar os tempos de rotação do capital e diminuir os custos com circulação e de transação. Para tanto, o estado colabora com o ordenamento das redes técnicas (DIAS, 1995) na implantação e controle institucional.

Se os macrossistemas técnicos apresentam-se no território como pontos, nós ou elos de redes em forma de linhas (ARROYO, 2014, p. 1), os portos secos são elos com densidade técnica (especialmente tecnologias da informação) e normativa (principalmente normas fiscais), cuja organização favorece a competitividade (SILVA JUNIOR, 2015).

Com a tendência de aumento dos fluxos de comércio internacional, torna-se cada vez mais necessário a estruturação dos pontos de fronteira. O aumento do armazenamento de cargas na zona primária (portos marítimos e nós logísticos em zona de fronteira) demanda também uma reestruturação da zona secundária. Trata-se, portanto, de um processo de interiorização do despacho aduaneiro para a redução dos custos logísticos.

Segundo Arroyo (2013, p. 32), a fluidez tem a ver com a base material constituída “por um conjunto de objetos concebidos, construídos e/ou acondicionados para permitir que as mercadorias circulem (entre eles, portos, aeroportos, rodovias, ferrovias, hidrovias, armazenagens)”. Contudo, a fluidez está fundamentalmente sedimentada na produção de normas voltadas à desburocratização dos processos ligados aos fluxos de importação e exportação, que, por suas vezes, são dependentes das inovações permanentes nas Tecnologias da Informação e Comunicações (TIC).

No caso dos portos secos, a Receita Federal tem suas determinações técnicas e normativas relativas à fluidez. Na última década foram várias inovações implantadas no sistema aduaneiro, que inclui escâneres, supercomputadores, softwares e sistemas, entre outros equipamentos. Somados às tecnologias estabelecidas pela Receita Federal, a concessionária Elog também elabora um conjunto de técnicas e também adota novas tecnologias. O quadro 1 constitui-se como um panorama técnico-normativo dos portos secos administrado pela Elog.

Quadro 1. Estrutura técnico-normativa dos portos secos sob administração da Elog

PORTO SECO	ÁREA (M ²)	CAPACIDADE DE VEÍCULOS	DOCAS	SISTEMA TÉCNICO-NORMATIVO
FOZ DO IGUAÇU	150.000	704	8	Escâner; câmara fria; aduanas integradas e pátio para produtos químicos.
URUGUAIANA	167.000	600	2	Escâner; câmara fria; aduanas integradas; pátio para produtos químicos licenciado pelo Instituto brasileiro do meio e dos recursos naturais renováveis (Ibama) e habilitação para estabelecimento relacionado do Ministério da agricultura, pecuária e abastecimento (Mapa).
JAGUARÃO	60.000	110	3	Aduanas integradas; segurança para carga e caminhão; estrutura adequada para estadia do motorista e habilitação para estabelecimento relacionado do Mapa.
SANT'ANA DO LIVRAMENTO	1.000	130	0	Estacionamento; tomada Reefer (tomada específica para contêiner refrigerado), três estacionamentos para cargas perigosas e um container refrigerado para movimentação de cargas

Fonte: Boletins Elog. Elaboração: Polianna Teixeira Olegário.

Para a Receita Federal a fluidez é medida pelo percentual de declarações que são desembaraçadas na importação com menos de 24 horas (Indicador do Grau de Fluidez), e, na exportação, com menos de 4 horas (Indicador do Grau de Fluidez). A tabela 6 demonstra o tempo médio das exportações e importações do

Porto Seco de Foz do Iguaçu. Observamos que o tempo médio de desembarço no Porto Seco excede o máximo exigido pela Receita Federal.

Quadro 2. Tempo de estada de caminhões no Porto Seco de Foz do Iguaçu, entre 2013 e 2014

	Veículos exportação	Tempo médio no desembarço de exportação	Veículos importação	Tempo médio no desembarço de importação	Total de entrada de veículos ao mês	Total de saída de veículos ao mês
04/09/13 a 05/09/13	207	17:50	281	35:40:00	1.938	1.888
10/10/13 a 11/10/13	213	16:00	344	31:00:00	5.032	5.149
21/10/13 a 22/10/13	294	24:45:00	336	37:20:00	9.108	9.239
22/10/13 a 23/10/13	247	22:47	385	32:09:00	9.740	9.752
MÉDIA DE TEMPO 2013		20:20:30		34:02:15		
10/04/14 a 11/04/14	289	17:26	151	40:30:00	5.501	5.774
30/04/14 a 02/05/14	369	32:30:00	162	35:10:00	13.626	13.717
02/07/14 a 03/07/14	358	18:49	184	45:23:00	1.461	1.607
11/12/14 a 12/12/14	358	30:10:00	223	31:20:00	5.816	5.698
17/12/14 a 18/12/14	364	18:35	193	37:50:00	8.738	8.614
18/12/14 a 19/12/14	278	27:50:00	190	33:25:00	9.310	9.243
MÉDIA DE TEMPO 2014		24:13:20		37:16:20		

Fonte: Boletins Elog. **Elaboração:** Polianna Teixeira Olegário.

De acordo com o quadro 3, o tempo não é excedido na Operação Noturna, sendo um tempo do tempo de desembarço de importação, e muito inferior ao máximo exigido pela Receita Federal.

Quadro 3. Catalogação da Operação Noturna realizada no Porto Seco de Foz do Iguaçu

	PASSAGEM DE VEÍCULOS	TEMPO MÉDIO DA OPERAÇÃO
04/09/2013	103	04:55
10/10/2013	171	04:20
21/10/2013	162	04:30
22/10/2013	130	05:26
MÉDIA 2013	141,5	4:47:45
10/04/2014	128	04:15
30/04/2014	96	03:16
02/07/2014	145	02:52
11/12/2014	179	04:55
17/12/2014	141	05:45
18/12/2014	100	05:45
MÉDIA 2014	131,5	4:28:00

Fonte: Boletins Elog. Elaboração: Polianna Teixeira Olegário

Contrastando com essa tecnicização dos procedimentos aduaneiros, temos na fronteira uma condição alfandegária contrastante. Foz do Iguaçu conta com dois postos de fronteira alfandegados: Ciudad del Este e Puerto Iguazu. A primeira alfândega mencionada está situada na Ponte Internacional da Amizade, divisa com o Paraguai. Segundo Godoi e Castro (2010, p.124) essa aduana é considerada uma das principais unidades de fiscalização, vigilância e repressão da Receita Federal. O prédio atual foi inaugurado em outubro de 2006 para fiscalizar turistas e veículos que passam pelo local.

A alfândega conta com sete pistas de rolamento, sendo quatro para automóveis, uma para ônibus, uma para motos e uma para pedestres. Em 2010, todo o trabalho realizado nesse posto era desempenhado por somente por quatro analistas tributários e dois auxiliares administrativos, em horário comercial. Após as 20h, apenas um analista tributário e dois auxiliares. No local, os servidores apenas recolhem as notas fiscais e, os veículos têm até 30 minutos para ingressar no Porto Seco de Foz do Iguaçu, cuja distância é de 10 quilômetros do prédio da alfândega. No trajeto não há de nenhum órgão estatal ação de controle (GODOI & CASTRO, pp. 128-130).

A outra alfândega situa-se na Ponte Tancredo Neves, a 2 quilômetros do limite, ligando Foz do Iguaçu a Puerto Iguazú. Segundo Godoi e Castro (2010, p.134-135) trabalham somente três analistas tributários que se revezam em plantões de 12/24 horas ou 12/48 horas. Existe um analista tributário para

fiscalizar o trânsito aduaneiro e o outro analista atende ao setor de bagagem. O mesmo também atende turistas que se deslocam para compras no *free shop* argentino e de fiscalização na pista de veículos leve.

Segundo Neves et al. (2016, pp. 87-92) a delegacia de Foz do Iguaçu pertencente ao Arco Sul que possui a malha rodoviária mais densa da faixa da fronteira, com um efetivo acima de 100 policiais rodoviários federais, e 300 a 600 policiais militares, efetivos abaixo do necessário para maior fiscalização e controle da fronteira, o que implica em inúmeras operações anuais para aumentar o efetivo das fronteiras mesmo temporariamente.

Considerações finais

O estado, por intermédio da aduana visa controlar, fiscalizar e tributar cidadãos e corporações. Entretanto, esse controle deve atender à lógica da produção capitalista do espaço no que tange ao princípio de que a permanência da circulação do capital se fundamenta na “expansão ininterrupta do valor das mercadorias produzidas” (HARVEY, 2005, p. 130).

A circulação do capital tem de ser completada em uma determinada extensão de tempo. Denomino isso “tempo de rotação socialmente necessário”; isto é, o tempo médio necessário para girar certa quantidade de capital em relação à taxa média de lucro sob condições normais de produção e de circulação. Os capitalistas individuais que giram seu capital mais rápido do que a média social obtêm lucros excedentes. Aqueles que não conseguem atingir a média ficam sujeitos à desvalorização dos seus capitais. Desse modo, a competição gera pressões para acelerar o tempo de rotação mediante a mudança tecnológica e organizacional (HARVEY, 2005, p. 136).

Nessa geopolítica do capitalismo teorizada por Harvey os procedimentos aduaneiros dos estados se colocam a atender à essa lógica de reprodução, mas sem perder o controle, até porque os interesses nacionais também inclui os interesses das corporações nacionais, expondo o fato capital da competição capitalista, que é uma das facetas da própria geopolítica global.

Como os estados historicamente atendem às pressões corporativas, a aduana tem que estar em permanente processo de modernização técnico-normativa. Essa questão reafirma a importância das fronteiras frente às teses globalistas de um suposto “fim das fronteiras”. A ideia é manter a fluidez necessária à rotação do capital sem perder o controle jamais. Esta é uma das bases do estado capitalista.

Além disso, a fragmentação do processo produtivo é ininterrupta sob a mundialização do capital, e o processo de interiorização aduaneira mundial expõe agudamente este fato. O caso brasileiro deslocalização das alfândegas é interessante para compreender a geopolítica do estado e do capital. O estado brasileiro implantou alfândegas nas fronteiras somente a partir do século XIX

com o fito de controla-la, pois os fluxos ainda não se voltavam para os vizinhos latino-americanos. No decorrer do século XX, com a série de tratados de integração, é que as fronteiras terrestres passam a ser aparelhadas. Já no final do século XX, com a formação da Associação Latino-Americana de Integração (Aladi), do Mercado comum do sul (Mercosul) e a revanche neoliberal endossada pelo regionalismo aberto pós rodada Uruguai, os portos secos passam a ser infraestruturas estratégicas de reprodução do capital, fiscalização e tributação.

Nesse contexto está o porto seco de Foz do Iguaçu, inaugurado em 1992, em uma das cidades mais simbólicas do Mercosul, em uma fronteira trinacional *sui generis* em virtude das condições históricas e naturais (mobilizadora de fluxos turísticos). Este porto seco, após ter passado pelo controle do governo do estado do Paraná no primeiro momento, atualmente está sob a concessão de uma corporação logística.

Pelo fato de o porto seco de fronteira ter suas especificidades, que se confunde e complementa a atuação de agentes da zona primária (auxílio na fiscalização de ilícitos na fronteira), pode-se dizer que existe, entre corporação e estado, uma regulação híbrida do controle de fronteira. Talvez não seja a toa que a corporação logística tenha o controle da maioria dos portos secos na região sul do país, e praticamente todos esses equipamentos no Arco Sul da fronteira brasileira.

Nos últimos anos o porto seco de Foz do Iguaçu se consolidou como o mais movimentado da América Latina em virtude do crescimento paraguaio, demonstrando ainda mais a importância deste porto seco enquanto nó logístico aduaneiro e da cidade enquanto nó fundamental da rede urbana transnacional do Mercosul.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTAS JR., Ricardo Mendes. **Território e regulação**: espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito. São Paulo: Humanitas, 2005.

ARRIGHI, Giovanni. **O longo século XX**: dinheiro, poder e as origens do nosso tempo. 3 ed. Rio de Janeiro: Contraponto; São Paulo: Edunesp, 1996.

Associação Brasileira de Transporte Internacional. **Estatísticas**. Disponível em: < http://www.abti.com.br/index.php?option=com_content&view=category&id=172&Itemid=316: Acesso em 05 jul 2016.

BALEIRO, Aliomar. **Limitações Constitucionais ao Poder de Tributar**. 7 ed. rev. e compl. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

CATAIA, Márcio. A relevância das fronteiras no período atual: Unificação técnica e compartimentação política dos territórios. In: **IX Colóquio Internacional de Geocrítica**: “Los problemas del mundo actual: soluciones y alternativas desde la Geografía y las Ciencias Sociales”. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2007. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/9porto/cataia.htm#_edn1>. Acesso em: 01/12/2007.

COELHO, Sacha Calmon Navarro. **Curso de direito tributário brasileiro**: comentários à Constituição e ao Código Tributário Nacional, artigo por artigo. Rio de Janeiro: Forense, 2002.

CHESNAIS, François. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. Em: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Geografia**: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 1995. pp. 141-162.

DICKEN, Peter. **Mudança global**: mapeando as novas fronteiras da economia mundial. 5 ed. Porto Alegre: Bookman, 2010.

ELOG. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.eloglogistica.com.br/Institucional/Quem-Somos>> Acesso em: 25 julho 2016.

_____. **Boletim ELOG de Movimentação em Fronteiras**. 2013 – 2014. Disponível em: http://blog.eloglogistica.com.br/wp-content/uploads/2014/04/Boletim-ELOG_frenteiras. Acesso em 20 mar 2016.

FRIEDMANN, Georges. **7 estudos sobre o homem e a técnica**. São Paulo: Difel, 1968.

GODOI, Rafael; CASTRO, Sérgio. **Fronteiras Abertas**: um retrato do abandono da aduana brasileira. Brasília: Sindireceita, 2010.

GUEIROS, Haroldo. Alfândega ou aduana. Disponível em: <<http://enciclopediaaduaneira.com.br/a-alfandega-ou-aduana/>>. Acesso em: 02 mai 2017. 2016.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

JORNAL DO COMÉRCIO. **Multilog finaliza compra da Elog Sul por R\$ 115 milhões**. 06/10/2016. Disponível em: <http://jcrs.uol.com.br/_conteudo/2016/10/economia/525194-multilog-finaliza-compra-da-elog-sul-por-r-115-milhoes.html>. Acesso em: 06/10/2016.

LEROY, Marc. La sociologie fiscale. **Socio-logos** [En ligne], 4. 2009, mis en ligne le 21 février 2016, consulté le 22 mai 2017. URL : <<http://socio-logos.revues.org/2278>>

LIMA, Liana Maria Taborda; SÉLLOS-KNOERR, Viviane Coêlho de. **A responsabilidade civil no caso de abuso de poder fiscal**. In: Revista Jurídica. v. 4, n. 37, Curitiba: Unicuritiba, 2014. Disponível em: <<http://revista.unicuritiba.edu.br/index.php/RevJur/article/viewFile/1059/746>>. Acesso em jul. 2016.

MATTELART, Armand. **A invenção da comunicação**. Lisboa: Instituto Piaget, 1994.

MOURA, Carla Gimenis. **Concessão e permissão de portos secos**. (Monografia de bacharelado em Direito). Curitiba: UFPR, 2004.

NEVES, Alex Jorge; BAPTISTA, Gustavo Camilo; ENGEL, Cíntia Liara; MACHADO, Lia Osorio. **Segurança pública nas fronteiras, diagnóstico socioeconômico e demográfico**: Estratégia Nacional de Segurança Pública nas Fronteiras (ENAFRON). Brasília: Ministério da Justiça e Cidadania; Secretaria Nacional de Segurança Pública, 2016.

PALACIOS, Ariel. Passados 10 anos, Argentina revive crise. In: **Estadão**. Disponível em: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,passados-10-anos-argentinarevive-crise-imp-,894498.02-07-2012>.

PORTAL TRANSPORTA BRASIL. **Elog, Columbia e EADI SUL adotam nova marca**. Disponível em: <<http://www.transportabrasil.com.br/ler/elogcolumbiaeadi-sul/>> Acesso em 29 julho 2016.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 7 ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Outros territórios, outros mapas. En: OSAL : Observatorio Social de América Latina. Año 6 no. 16 (jun. 2005). Buenos Aires: CLACSO, 2005. Disponível em: <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/osal/osal16/D16TRibeiro.pdf>>

_____. **A natureza do espaço: Técnica e tempo. Razão e emoção.** 4 ed. São Paulo: Edusp, 2004.

SILVA JUNIOR, Roberto França da (2009). **Circulação e logística territorial: a instância do espaço e a circulação corporativa.** Tese (Doutorado). Universidade Estadual Paulista Faculdade de Ciências e Tecnologia: Presidente Prudente.

_____. Fiscalizar com fluidez: o nó logístico aduaneiro de Foz do Iguaçu-PR e o uso corporativo do território. **Revista GEOUECE.** v.4, n.7, 2015. Disponível em: < <http://seer.uece.br/?journal=geouece&page=article&op=view&path%5B%5D=1361> > Acesso em 01 julho 2016.

STEIMAN, Rebeca; Machado, Lia Osorio. **Limites e fronteiras internacionais: uma discussão histórico-geográfica** (impresso). Rio de Janeiro: UFRJ, 2002. Disponível em: Unbral Fronteiras, accessed May 22, 2017, <http://unbral.nuvem.ufrgs.br/base/items/show/3573>.

Recebido em agosto de 2016.
Aprovado em setembro de 2016.