

# O Processo de transformação da Linha de Fronteira de Ponta Porã – Brasil e Pedro Juan Caballero – Paraguai: da ocupação à modernização

Jonas Ariel Cantaluppi de Souza  
*Universidade Federal da Grande Dourados – UFGD*  
geoensinopp@gmail.com

Marcos Leandro Mondardo  
*Universidade Federal da Grande Dourados – UFGD*  
marcosmondardo@yahoo.com.br

## Resumo

Os motivos de realizar os estudos sobre a Linha Internacional entre as cidades de Ponta Porã-Brasil e Pedro Juan Caballero-Paraguai, são mostrar como esse espaço foi produzido e re-produzido desde a década de 1980 até 2016 e como a modernização das “casillas” e modo de trabalho provocado pelo programa URB-AL III afetam nas relações comerciais entre brasileiros, paraguaios e demais imigrantes que trabalham na linha internacional. Este espaço anterior à modernização criou uma desordem dentro de certa lógica espacial, ocasionando, por exemplo, vários problemas na área como: precarização na infraestrutura das “casillas”, pequeno espaço para a circulação de pessoas, estrangulação do sistema viário, dentre outros problemas. Em virtude desses fatos surge o Projeto União de dois povos, que propõe a reurbanização do espaço comum entre as duas cidades-gêmeas, levado a cabo através do programa URB-AL III, juntamente com a Prefeitura Municipal de Ponta Porã e a Municipalidad de Pedro Juan Caballero, tendo como início do projeto no dia 01 de Janeiro de 2009. As técnicas que serão utilizadas serão questionários com abordagem aberta e objetivas direcionada aos trabalhadores brasileiros, paraguaios e outros imigrantes, entrevistas aos comerciantes, coleta de dados junto a representantes de ambas as prefeituras que fizeram parte da comissão para a Gestão do processo de modernização da linha internacional e observação participante. O programa URB-AL III melhorou a infraestrutura das “casillas”, preparou os comerciantes através de cursos e melhorou as condições sanitárias dessa área. A partir de algumas entrevistas e questionários respondidos pelos comerciantes e comerciários pode-se notar que a maioria destes apontam que a modernização da linha internacional não afetou de forma geral as relações de trabalho apesar de uma boa parte identificarem algum tipo de interferência nessas relações, também avaliam de forma positiva essa modernização, apesar de apontarem várias problemáticas relacionadas à própria estrutura do projeto.

**Palavras-chave:** *Fronteira; Comércio; Ponta Porã; Pedro Juan Caballero.*

## Resumen

Las razones para llevar a cabo estudios sobre la línea internacional entre las ciudades de Ponta Porã- Brasil y Pedro Juan Caballero, Paraguay, es mostrar cómo se produjo este espacio y su re-producción desde 1980 hasta 2016, y como la modernización de las “casillas” propuesto por el programa URB-AL III afecta a las relaciones comerciales entre los brasileños, paraguayos y otros inmigrantes que trabajan en la línea internacional.

Este espacio antes de la modernización ha creado un desorden dentro de una cierta lógica espacial, dando como resultado varios problemas en la zona, como la precariedad de la infraestructura de "casillas", pequeño espacio para la circulación de personas, el estrangulamiento del sistema vial, entre otros problemas. Debido a estos hechos se desprende el Proyecto União de Dois povos, que propone la reordenación de la zona común entre las dos ciudades gemelas, llevado a cabo por el programa URB-AL III, junto con el Municipio de Ponta Porã y el Municipio de Pedro Juan Caballero, marcando su génesis en 01 de enero de 2009. Las técnicas que se utilizarán serán cuestionarios con enfoque abierto y objetivo dirigido a los trabajadores Brasileños, paraguayos y otros inmigrantes, entrevistas con los comerciantes, la recopilación de datos con los representantes de ambas instituciones gubernamentales que formaban parte de la comisión para la modernización de la línea de la internacional. El programa URB-AL III ha mejorado la infraestructura de "casillas" capacitando a vendedores a través de cursos y la mejora de las condiciones sanitarias de la zona. De algunas entrevistas y cuestionarios aplicados a los comerciantes y el comercio se puede observar que la mayoría de éstos indican que la modernización de la línea internacional no afectó a las relaciones laborales generales a pesar de que muchos demuestran algún tipo de interferencia, otros valoran estas relaciones de forma positiva. Aún así señalan varios problemas relacionados con la estructura misma del proyecto y su funcionamiento.

**Palabras clave:** Frontera; Comercio; Ponta Porã; Pedro Juan Caballero.

## 1 Introdução

A regulamentação do uso do espaço limítrofe entre as cidades de conurbadas de Ponta Porã- Brasil e Pedro Juan Caballero- Paraguai, terá sua gênese em uma expedição militar de 1777, com o objetivo de explorar o solo, a fixação de colonos de fato ocorrerá em 1882, no pós Guerra do Paraguai, após a concessão colonial de terras localizadas no sul de Mato Grosso para Thomas Laranjeira (que já possuía licença do lado paraguaio) com o intuito de explorar erva-mate. Essa rota transnacional cria um pequeno núcleo urbano entre os dois países, iniciando-se um intenso fluxo e canal de comercialização de erva-mate e café.

Primeiramente este estudo descreverá algumas características socioeconômicas e geográficas das duas cidades aqui estudadas apresentando algumas complementaridades da fronteira e logo se fará uma breve análise temporal sobre a gênese do processo de produção espacial da linha, indicando acordos entre as Comissões de Limites entre os dois países para "regulamentar" o uso da linha de fronteira que se deu devido à ocupação por vendedores informais dessa área, criando regras para seu uso devido ao crescimento desenfreado desse fenômeno provocando algumas problemáticas que serão citadas abaixo na região central de ambas as cidades conurbadas.

Em resposta a essas problemáticas de ultrapassam as fronteiras e reverberam no modo de vida das duas cidades surge a proposta de modernização da linha internacional sendo abordada através da análise do Projeto União de Dois Povos, incluída dentro do Programa URB AL III da União Européia, através da ONG Paz y Desarrollo e Diputación de Málaga e tendo como parceiros a Municipalidad de Pedro Juan Caballero e Prefeitura de Ponta Porã estudando desde os objetivos, parceiros do projeto, propostas que visam melhorar somente não somente a infraestrutura das chamadas "casillas", mas também as propostas no âmbito social.

A relação comercial entre paraguaios, brasileiros e demais imigrantes nessa área passará por um processo de modificação e reestruturação, que leva a refletir sobre a espacialidade do comércio na fronteira. Aqui apresentar-se á os resultados de questionários e entrevistas aplicados aos comerciantes e comerciários no que diz respeito ao modo que a modernização afetou suas relações de trabalho, compra-venda e compartilhamentos de certos falhos no

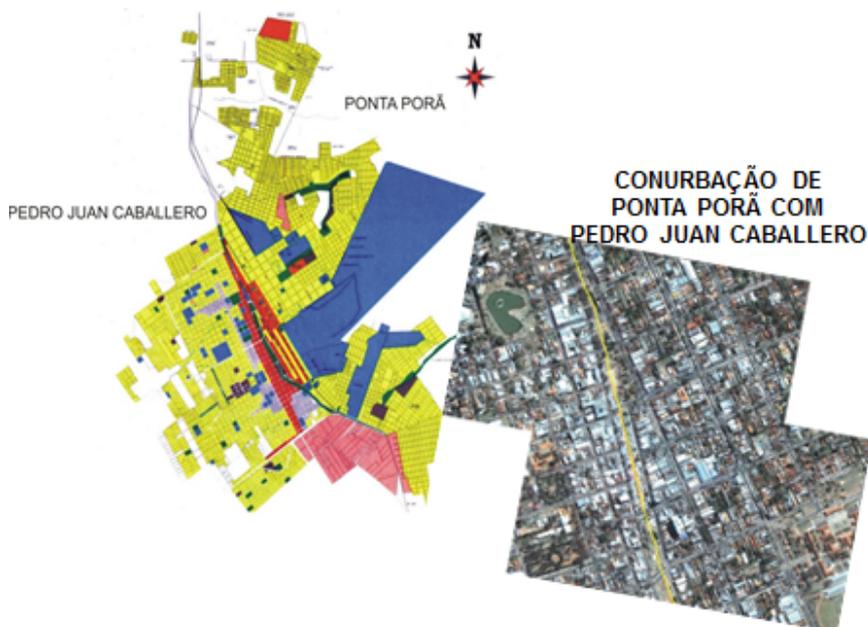
projeto.

## 2 Área de estudo

### 2.1 Ponta Porã e Pedro Juan Caballero

Em conformidade com o IBGE, o município de Ponta Porã, possui a população estimada em 2016 86.717 habitantes, localiza-se ao sul do Estado de Mato Grosso do Sul do Brasil, delimita seu território com caráter de fronteira internacional com o município de Pedro Juan Caballero, com o Paraguai. Limita-se, ao Norte, com Antônio João, Bela Vista, Jardim e Guia Lopes da Laguna; ao Sul, com Aral Moreira e Laguna Carapã; a Leste, com Dourados e Maracajú. (IBGE, 2016).

A hidrografia faz do município um divisor de águas entre as duas maiores bacias hidrográficas da Bacia Platina: a bacia hidrográfica do e a bacia hidrográfica do Alto Paraguai. A população compõe-se de diversas raças como: Branca, Negra, Amarela e as miscigenações oriundas dos imigrantes e nativos, proporcionando uma cultura variada e singular, mencionando também a população dessa área de fronteira incluído o Paraguai. Apresenta uma densidade demográfica de 14.61 hab. A economia do município esta voltada para o agronegócio comercial, indústria e o turismo no Paraguai, representando um crescimento no numero de hotéis e restaurantes do lado brasileiro. A pecuária representa um valor significativo, tanto na venda direta como na produção e industrialização de seus derivados. O agronegócio e representado na cidade através da produção de trigo, por exemplo, sendo o segundo produtor do Estado (figura 1).



**Figura 1:** Área conurbada e área de estudo, a linha amarela delimita as cidades de Ponta Porã Brasil à direita, e Pedro Juan Caballero–Paraguai á esquerda. **FONTE:** Secretaria de Infraestrutura de Ponta Porã.

A cidade de Pedro Juan Caballero, esta localizado na porção oriental do Paraguai, é a capital do Departamento de Amambay, que por sua vez está dividido em três distritos: Bella Vista, Capitán Bado e Pedro Juan Caballero. Ao norte e ao leste encontra-se com o Brasil, separados pelo Rio Apa e a Cordillera Del Amambay, ao Sul com o Departamento de Canindeyú e ao oeste com Concepción San Pedro. A região de Amambay foi dominada pelo latifúndio, o que possibilitou a venda de terras no final da guerra por estar em mãos de poucas pessoas, empresas e pessoas apadrinhadas se apoderaram dessas terras inclusive,

a empresa “Industrial Paraguaia” possuía uma área de 2.500.000 hectares de terra para a exploração da erva-mate. Segundo Goiris:

A partir do ano 1502 começaram a surgir as primeiras notícias entre os conquistadores europeus sobre a existência da erva mate. Chamada *caá* pelos guaranis, a erva mate, foi descrita em 1610 por Ruy Diaz de Guzmán, como um certo pó que os índios levavam em bolsas de couro. Em 1645, os jesuítas, obtiveram a licença para comercializar a erva, com uma serie de privilégios que em uma competição desastrosa com os paraguaios, nunca tiveram maiores benefícios pelos impostos que pagavam. Com a expulsão dos jesuítas em 1767, começaria um novo ciclo da erva mate, com maior impulso de empresas particulares do Brasil (GOIRIS, 1999, p. 134 grifo do autor).

Tanto a empresa “Industrial Paraguaia” e a “Cia Mate Laranjeira”, lograram um grande desenvolvimento econômico, devido à mão de obra gigantesca dos trabalhadores nos ervais. Nota-se dessa forma a importância da exploração da erva-mate na formação e social da região de Amambaí e do Estado de Mato Grosso. A economia de Pedro Juan Caballero esta fortemente ligada ao agronegócio, turismo, indústria e comércio. Exporta soja, madeira, exploração da erva-mate, café, carne refrigerada e animais e importa: eletrônicos, bebidas, insumos, pneus, veículos sementes e suplementos minerais (MRE, 1999 apud BIOLCHI, 2006).

O turismo é um grande aliado da economia pedrojuanina, onde habitantes de Mato Grosso do Sul e outros estados cruzam a fronteira para realizar comprar tanto de caráter pessoal como para revendas do lado brasileiro. Os produtos procurados são os importados como pneus, perfumes, bebidas, alimentos e eletrônicos. O turismo cultural também e de grande importância para a região de Cerro Cora, pois essa área foi palco da Guerra da Tríplice Aliança e a morte de Francisco Solano López, sem deixar de mencionar alguns Sítios Arqueológicos de importância internacional devido às escritas rúnicas no local e o possível descobrimento de uma cidade pré-colombiana.

### 3 Metodologia

A pesquisa foi de caráter descritivo, qualitativo, quantitativo e participante. As técnicas que serão utilizadas serão questionários com abordagem aberta e objetivas direcionada aos trabalhadores brasileiros, paraguaios e outros imigrantes, entrevistas aos comerciantes, coleta de dados junto a representantes de ambas as prefeituras que fizeram parte da comissão para a Gestão do processo de modernização da linha internacional. Foram distribuídos 202 questionários em ambos os lados da fronteira.

As técnicas que serão utilizadas serão questionários com abordagem aberta e objetivas direcionada aos trabalhadores brasileiros, paraguaios e outros imigrantes, entrevistas aos comerciantes, coleta de dados junto a representantes de ambas as prefeituras que fizeram parte da comissão para a Gestão do processo de modernização da linha internacional e observação participante.

### 4 Resultados

Na atualidade, a realidade dos casilleros e camelôs está muito diferente comparado à situação anterior à modernização. Nas entrevistas é onde os comerciantes se sentem à vontade para interiorizar vários problemas que persiste e/ou que não foram resolvidos. “É triste porque muitas pessoas que tinham mais dinheiro acabaram pegando os melhores lugares e mais

*quantidades de casillas enquanto outros que nao tinham condicoes acabaram perdendo o espaço que tinha antes“ diz um comerciante que nao quiz ter o nome revelado. Pode-se afirmar também após vários meses de observação que um grande número de boxes estão fechados constantemente inclusive em dias úteis de trabalho.*

Ao perguntar aos parcipantes da pesquisa se o caso da modernização poderia ter afetado nas relações de trabalho e de compra-venda entre os comerciantes brasileiros e paraguaiois, 54% dos participantes responderam não sentir essa alteração enquanto os 46% reconhecem a importância da melhora na infraestrutura do local de trabalho, mas entendem que suas relações mudaram com os rearrajos espaciais alí produzidos. Os 63% dos comerciantes entrevistados afirmam que o volume de vendas foi maior maior antes da modernização.

No relacionado aos impostos do lado paraguaio todos comerciantes afirmam pagar imposto, no valor aproximad de G 1.250.000 semestrais, pois a administração está a cargo da Municipalidad de Pedro Juan Caballero. *“Estamos cansados de pagar impuestos y no tenemos ni basurero, el dolar esta bajo, no hay turista, encima hicieron una calzada de casi un metro en frente de nuestros locales, tenemos que pagar luz también, necesitamos que mejoren muchas cosas”* Afirma A.C.M.. Referente às condições trabalhistas dos trabalhadores seguem na informalidade, sem segurança social e direitos trabalhistas. Já no caso brasileiro os comerciantes estão agrupados em associação ainda nao pagam pelo espaço e aguardam certas regulamentações.

No tocante à repartição das casillas 91% dos entrevistados acreditam justa a forma que se deu a distribuição das antigas casillas, em contrapartida a minoria, relatam casos de compras de várias casillas por pessoas que não estavam na condição de casilleros e camelôs provocando uma certa exclusão de casilleros que não dispunham de dinheiro para a aquisição dos boxes. Em relação à variedade de nacionalidades que aí trabalham 97% vêem de forma positiva essa multiplicidade de espaço provocado pela variedade de imigrantes existente na linha.

Dentre os principais problemas assinalados destacam-se: a cobrança exagerada de imposto do lado paraguaio, falta de lixeiras, pouco espaço entre os boxes, falta de serviço próprio de limpeza, apropriação de vários boxes por parte de um só proprietário, necessidade áreas verdes com bancos para descanso dos clientes, estacionamento adequando, crédito para os comerciantes da linha, maltrato de alguns paraguaiois por parte de estrangeiros, falta de incentivo para o turismo local, insegurança, grande parte dos boxes fechados.

Devido à complexidade dos problemas da linha, seria incorreto dizer que este trabalho esteja de fato concluído, pois com o passar do tempo os rearranjos espaciais que se dão na linha é resultante da interação entre os trabalhadores locais e o contexto mundial.

Este artigo buscou fazer um análise da construção do espaço da Linha Internacional entre Ponta Porã e Pedro Caballero, e como os comerciantes e trabalhadores se inserem e vivem do comércio desse espaço. O artigo abordou a problemática da ocupação que se fazia da linha para fins comerciais e demonstrou a necessidade de que haja um planejamento para ocupação dessa área. A peculiaridade da localização desse centro comercial que está em ambos os territórios muitas vezes impedem que se faça uma política que contemple os dois lados pois esbarram em questões de soberania. O projeto Linha Internacional União de Dois Povos, demonstra que se houver esforços das duas cidades juntamente com a contrapartida de outras instituições é possível realizar políticas públicas que promovam uma melhora nas condições de trabalho da população que trabalha e compra em regiões de fronteira.

Comparando as mudanças feitas a partir da modernização da linha o Projeto União de dois povos, treinou os comerciantes e melhorou as condições sanitárias e infraestruturais das *casillas*, dentre outros benefícios, contudo, percebe -se que apesar da modernização ter melhorado de forma visível a linha internacional, esse rearranjo espacial modificou algumas relações de trabalho entre comerciante e clientes.

## 5 Discussão

### 5.1 A linha internacional: Ocupação e marcos regulatório

No processo de expansão e desenvolvimento natural que as duas cidades, Ponta Porã e Pedro Juan Caballero enfrentavam e/ou buscavam logo após a delimitação dos territórios, as duas cidades, converteram em um grande alvo para a economia ser desenvolvida tanto pelo grandes produtores da erva-mate, das plantações de café dentre outros investidores. O limite que separava, acabou unindo estes dois povos iniciando-se assim o processo de interação dessas duas soberanias nesta região. Unindo essa característica de fronteira, área de transição constante e o fluxo incessante de pessoas, vê-se a oportunidade de ocupar essa área, pois era conhecido como “terra de ninguém”, nome este dado devido ao processo tardio de delimitação específica e exata de onde terminava um país e onde começava o outro (Imagem 1 e 2).



**Imagem 1 e 2:** Linha Internacional na década de 1980. **FONTE:** Secretaria de Infraestrutura de Ponta Porã.

Devido às edificações realizadas, em áreas de limite internacional, e não deixar visível o marco divisório, a Comissão Mista de Limites, que é composta por representantes de ambos emitem em 12 de outubro de 1980, as notas reversais onde:

- a) Representando os marcos de limites erigidos na fronteira Brasil-Paraguai símbolos da soberania territorial de ambos os países, e devendo ser Inter visíveis, conforme estabelece o Artigo 100 do Protocolo de Instruções acima referido, os dois Governos concordam em caracterizar, através da Comissão Mista de Limites e de Caracterização da Fronteira Brasil-Paraguai, no mais breve prazo, a faixa de terreno que se descreve no item b) e adotar, em conjunto ou separadamente, conforme o caso, todas as medidas necessárias para a desobstrução das diretrizes que unem os marcos contíguos e fazer que a referida faixa de terreno fique totalmente desocupada e habilitada exclusivamente para o trânsito.
- b) Paralelamente aos segmentos retilíneos que unem os marcos contíguos de caracterização da fronteira Brasil-Paraguai, e é uma distância de vinte e cinco metros para dentro do território de cada um dos países, na zona rural, não poderá ser elevada nenhuma construção, cerca, plantação ou qualquer tipo de obstáculos, ficando em consequência a referida faixa de terreno de cinquenta metros de largura destinada exclusivamente ao trânsito. (NR nº 275)

Fixando dessa forma, que no meio rural a partir do limite entre os dois países, sendo 25 metros de um lado e 25 metros do outro, não poderia haver quaisquer edificação que impossibilitasse a clara visão do marco divisório. Não tendo em vista naquele momento

a necessidade em área urbana, como, no entanto não se apresentava essa problemática, a preocupação de anteceder essa questão ou lançar outra nota passou-se despercebida até esse problema ser visível na linha de fronteira entre Ponta Porã-BR e Pedro Juan Caballero-PY, onde há construções que rodeiam metros do limite internacional, estipula-se então:

A esse respeito e em vista da existência de construções permanentes em áreas próximas à linha do limite internacional, em zonas urbanas, que dificultam a Inter visibilidade entre marcos sucessivos, a Comissão Mista de Limites e de Caracterização da Fronteira Brasil-Paraguai, em Reunião Extraordinária levada a cabo na cidade de Ponta Porã, Estado do Mato Grosso do Sul, República Federativa do Brasil, em 20 de outubro de 1995, determinou o seguinte:

Pelo exposto, tenho a honra de propor a Vossa Excelência, em nome do Governo da República do Paraguai, estender a faixa *non aedificandi* a zonas urbanas, com dez (10) metros de largura, de cada lado da linha limite internacional. (NR Nº 3/08).

Estabelece-se assim em 9 de abril de 2008, que a partir do limite que divide as duas Nações, deverá ser respeitado um perímetro de 10 metros para ambos lados, nomeando essa área como uma faixa “non aedificandi”, onde é proibido a construção de qualquer edifício ou moradia ou obstáculo, destinado somente e caso for para o trânsito e manutenção dos marcos divisórios, portanto, cabe à prefeitura de Ponta Porã e à Municipalidad de Pedro Juan Caballero estabelecer projetos de urbanização visando a preservação dessa faixa.

Tendo em vista essa importante área inicia-se um fluxo intenso de mercadorias e pessoas que faltos de condições financeiras próprias e a inexistência de incentivos a pequenos ou microempresários por parte dos governantes locais, estes iniciam um processo tímido de ocupação em pequenos pontos sobre a calçada do lado paraguaio inicialmente no ano de 1980 em frente de outros comércios já estabelecidos legalmente em Pedro Juan Caballero.:“Eram poucas pessoas vendiam em pequenas quantidades e inclusive levavam pequenas mesas, onde vendiam, óculos relógios meias...”, nota-se o caráter de um comercio ambulante no inicio antes de fixarem-se com as conhecidas “casillas”, formado por pessoas afirma em entrevista Angélica Valdéz, Consejala da Junta Municipal (30/10/2013).

Com o aumento significativo de pessoas nessa área, houve a intenção de regulamentar essa atividade impulsionado por empresários que se sentiam injustiçados e/ou prejudicados por essa minoria pois tinham seus locais fixos e pagavam impostos. Dessa forma criou a Ordenanza Municipal que regulamentava a atividade de vendedores ambulantes em via pública destacando:

Art. 4º Que as pessoas que se dedicam às atividades comerciais em via publica com postos fixos deverão estar instalados no perímetro compreendido entre as ruas: Avenida Dr. José Gazpar Rodriguez de Francia e Mariscal Lopez, Avenida Intendente Carlos Dominguez e Julia Cueto de Estigarribia.

Art. 8º As casillas nos postos de venda deverão manter sua uniformidade na construção e devem ter no máximo um metro de largura, dois de comprimento e não ultrapassar os dois metros de altura.

Art. 9º ...admite-se no máximo duas pessoas para estarem cuidando da casilla. (ORDENANZA MUNICIPAL Nº 122/90)

Percebe-se a intenção de organizar esse grupo de vendedores, porem não se esperava que esse número aumentasse de forma de forma significativa, iniciando-se então um entrave político impulsionado por parte dos comerciantes formais, com a intervenção do Ministério Publico, onde se ordenou a desocupação da então área da linha internacional. O processo de territorialização dessa área ocorre de forma desenfreada devido à oportunidade que o

próprio território apresenta para esses trabalhadores, estabelecendo dessa forma vínculos sócios afetivos e econômicos.

Porém, toda ocupação irregular, abarca com ela uma infinidade de problemas por estarem localizados em espaços socialmente desvalorizados, com alto nível de deficiência de infraestrutura urbana e de serviços, e são chamados de irregulares pois seus habitantes não levam consigo um contrato ou posse de propriedade que garanta sua permanência no local que por sua vez por possuir essa característica do núcleo central-formal de cidade não acompanha todos os benefícios que esta oferece à população.

Antes do processo de modernização nota-se no período diurno que é onde se estabelece as atividades comerciais, podem-se observar vários problemas na área como: precarização na estrutura das “casillas”, pequeno espaço para a circulação de pessoas, pequenas fossas a céu aberto, lanchonetes sem espaço higienizado para elaboração de alimentos, inclusive sem supervisão de vigilância sanitária, poucos banheiros tanto para clientes como trabalhadores, espaços com pouca ventilação, grande quantidade de lixo deixado no final da tarde nas vias públicas e grande número de trabalhadores sem nenhum tipo de benefício social ou direito trabalhista, ao contrário dos anos 80 em que geralmente os trabalhadores eram membros da própria família.

Constata-se também a falta de uma rede de esgoto, má instalações de energia elétrica, poucos pontos para obtenção de água, e a falta de pavimentação asfáltica na área central da linha, ocasionando muito barro em dias de chuva e muita poeira sujando inclusive a mercadoria dos trabalhadores (Imagem 3).



**Imagem 3:** Do lado direito Ponta Porã e do lado esquerdo Pedro Juan Caballero. **FONTE:** Secretaria de Infraestrutura de Ponta Porã.

O fato de a Linha Internacional localizar-se no centro urbano entre as das cidades-gêmeas, não lhe confere as condições ou características que um bairro central possui na cidade, observava-se então totalmente o contrário pois apresentava características totalmente periféricas. No período noturno, por exemplo, por ser uma área sem controle ou

fiscalização direta, esta área abriga um sub-mundo de consumo de drogas, denominado “cracolândia”, onde crianças e adultos convivem nessa multiplicidade de espaços. Outra atividade econômica desenvolvida nesse turno e muito comum é o da prostituição que vê nesse ponto de pouco controle e uma oportunidade para se desenvolver (imagem 4).



**Imagem 4:** A fotografia mostra o lixo amontoado na linha internacional. **FONTE:** Secretaria de Infraestrutura de Ponta Porã.

## 5.2 Projeto linha internacional: União de dois povos

Antes de especificar este projeto, é importante mencionar que na década de 1990, aproveitando um contexto internacional de vendas de produtos de baixo custo principalmente chinês, e que reverberava no mercado informal do lado paraguaio, em Ponta Porã inicia-se um projeto anterior a esta, de criação de boxes por meio de associação, que vendiam os mesmos produtos lado paraguaio denominado Shopping Calçada MERCOSUL com 188 boxes.

O projeto Linha Internacional, deu-se através do URB-AL III, Programa de Cooperação Regional da Comissão Européia com a América Latina. O objetivo geral é a contribuição para o incremento do grau de coesão social e territorial no seio das coletividades sub-nacionais e regionais na América Latina. Seus objetivos específicos são de promover políticas públicas que possam se converter em modelos de referência capazes de gerar debates e possibilitar soluções aos governos da América Latina que desejem promover dinâmicas de coesão social como segue na tabela 1.

Este programa contempla cinco dimensões: *produtiva e ocupacional*, que trata de impulsionar políticas integradas de desenvolvimento econômico local e emprego, apoiando a pequenas e médias empresas, com a finalidade de melhorar a integração social no território através do emprego digno e dinamização da economia local; *Dimensão Social* busca o acesso universal aos serviços sociais básicos e segurança cidadã gerando políticas que promovam o incremento na cobertura e qualidade dos serviços sociais básicos (educação básica. Técnico profissional, saúde, água, saneamento básico, coleta de lixo, etc.) no território; *Dimensão territorial*, busca reduzir os desequilíbrios territoriais promovendo políticas públicas de integração urbana, urbanização social e melhora nas periferias buscando melhores níveis de coesão territorial eliminando fatores de discriminação nesses locais; *Dimensão Cívica*, trata-se de uma dimensão transversal pois afeta todas as demais mas possui relevância em si mesma, pois implica a construção de uma identidade sociocultural com abordagem de gênero e respeito à diversidade, incluindo medidas concretas como as políticas culturais para a juventude e a última não menos importante que é a *dimensão institucional*, baseada no fortalecimento institucional e fiscalidade local, igual que anterior também atravessa

<b>Título del proyecto:</b>	Reurbanización del espacio común entre dos ciudades gemelas de países limítrofes como instrumento de cohesión social y creación de ciudadanía con identidad propia, para la gestión conjunta de ambas ciudades: Pedro Juan Caballero (Paraguay) y Ponta Porã (Brasil) con el apoyo de las experiencias de la Diputación de Málaga y de Paz y Desarrollo		
<b>Emplazamientos del proyecto:</b>	Sud America —Brasil y Paraguay— ciudades gemelas fronterizas de Ponta Porã y Pedro Juan Caballero		
<b>Temas prioritarios:</b>	Reorganización y socialización de la población civil; fortalecimiento del sistema de gestión administrativa; reurbanización de la infraestructura de la franja fronteriza; sensibilización e intercambio de experiencias UE/LA.		
<b>Institución responsable del proyecto:</b>	Prefectura Municipal de Ponta Porã, estado de Mato Grosso do Sul, Brasil		
<b>Socios del proyecto:</b>	Municipalidad de Pedro Juan Caballero, ONGD Paz y Desarrollo, Diputación de Málaga		
<b>Fecha de inicio del proyecto:</b>	01 de enero de 2009		
<b>Duración total del proyecto:</b>	36 meses		
<b>Presupuesto total del proyecto:</b>	Subvención: 1.609.037,00 €	Aporte consorcio: 421.091,00 €	Total: 2.030.128,00 €
<b>Persona de contacto (nombre, apellido, teléfono, dirección de correo electrónico):</b>	Hélio Peluffo Filho / pdpp@terra.com.br / 55 (67) 39266770 / Rua Guia Lopes, 663 Centro 79000-000 Ponta Porã MS		

**Tabela 1:** FONTE: Secretaria de Infraestrutura de Ponta Porã.

as demais porém possui uma identidade própria, buscando o planejamento estratégico inter-setorial para a coesão social e capacitação das instituições locais.

O Projeto da Linha Internacional surge desde 2008 e inicia-se em 2009 a partir da preocupação das autoridades das duas cidades dada ao aumento dos problemas causados pelo comércio informal na linha. Com a aprovação da execução do projeto pelo programa URB AL III (Figura 2), inicia-se a obra.

No que diz respeito ao sentido da revitalização proposta no projeto, Torrecilla indica,

Sem entrar no mérito do projeto arquitetônico, objeto de concurso, revitalizar um espaço quer dizer dar nova vida a um lugar. O questionamento surge diante do tipo de uso proposto. A sociedade perde a oportunidade de ter um parque linear nesse grande canteiro central e remete a uma antiga discussão da forma de ocupação dos espaços públicos, denotando claramente a falta de planejamento urbano. O parque abre o espaço para uma boa convivência, o camelódromo criou uma barreira visível (TORRECILHA, 2016, p. 158).

Percebe-se dessa forma de como o uso destinado ao espaço da linha não contempla de certa forma os interesses de toda a comunidade que transitavam nesse espaço, com a modernização extingue-se uma área importante para descanso e área de integração que havia na Praça Lício Borralho (Figura 3), além de veículos, ruas atravessam a antiga praça e poucas áreas verdes para descanso.

Este Projeto visa a reurbanização do espaço comum entre as duas cidades-gêmeas também prevê mudanças no âmbito social e criação de uma identidade própria, para a gestão conjunta de ambas as cidades levado a cabo através do programa URB-AL III financiada em grande parte pela União Européia e gerenciado pela Diputación de Málaga- Espanha, da ONG Paz y Desarrollo e a instituição responsável pela obra é a Prefeitura Municipal de Ponta Porã tendo como sócio a Municipalidad de Pedro Juan Caballero. A previsão inicial é a criação

de 500 boxes do lado paraguaio e 200 do lado brasileiro (Figura 4, 5 e 5).

Dentre as soluções apresentadas para os trabalhadores da área encontra-se a promoção do bem estar social da Linha Internacional, construção de instalações próprias e melhoria no saneamento (criando esgoto, colocando um contador de energia elétrica em cada “box”, água encanada em cada perímetro), e capacitações das pessoas que trabalham na área (Imagem 5). Os trabalhadores da área esperam também a participação mais intensa da Prefeitura e Municipalidad após as construções e melhorias (Souza e Biolchi, 2013).

## Referências

BIOLCHI, M. S. M. G. **Análise de abastecimento de hortifrutícolas em uma cornubação internacional**. Campo Grande: Universidade Federal de Matogrosso do Sul, 2006, 105 p. Dissertação de Mestrado.

CENTRAL URBAL. **Centro de documentación**. Disponível em: <[http://www.centrourbal.com/redes/docs/proyectos\\_urba13.pdf11.51](http://www.centrourbal.com/redes/docs/proyectos_urba13.pdf11.51)>. Acesso em 20 de Jul. 2016.

GOIRIS, F. A. J. **Descubriendo La Frontera: Historia Sociedad y Política em Pedro Juan Caballero**. Paraná: Ed. Inpag-P.G., 1999.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades**. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=500660>>. Acesso em: 20 de Jul. 2016.

MINISTÉRIO DE RELAÇÕES EXTERIORES **Atos de Acordos Internacionais**. Disponível em: <[http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/1980/b\\_99/](http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/1980/b_99/)> Acesso em 25 de Jul. 2016.

OLIVEIRA, C. M.; **Perspectivas para o meio ambiente urbano: GEO cidades/Ponta Porã / Mato Grosso do Sul**, Campo Grande: [s.n.], 2010.

SOUZA, J. A. C; BIOLCHI, M. S. M. G. **A Problemática da ocupação irregular da Linha de Fronteira de Ponta Porã – Brasil e Pedro Juan Caballero – Paraguai**. RELEG, Valparaíso, Chile, 4ed. 2014.

TORRECILHA, Maria Lúcia. **A gestão compartilhada como espaço de integração na fronteira: Ponta Porã (Brasil) e Pedro Juan Caballero (Paraguai)**. São Paulo, Universidade de São Paulo, 2013, 180 p. Tese de Doutorado.

**GRANT CONTRACTS AWARDED DURING <December 2008 >**

**FINANCING SOURCE: Budget line BGUE-B2007-19.090100-C1-AIDCO**

**1. Grants awarded under URB-AL III Call for proposals EuropeAid 126-818/C/ACT/RAL published on 16.06.2008**

Beneficiary: Name & Address	Action title	Action location	Action duration (Months)	Grant amount (<EUR>)	Percentage of total eligible action costs (%)
Município de Ponta Porã	"Reurbanización del espacio común entre dos ciudades gemelas de países limítrofes como instrumento de cohesión social y creación de ciudadanía con identidad propia, para la gestión conjunta de ambas ciudades"	1. Brazil: Municipality of Ponta Porã 2. Paraguay: Municipality of Pedro Juan Caballero 3. Spain: Municipality of Málaga	36	1.609.037	79,26%

Figura 2: FONTE: Boletín de projetos aceitos URB-AL III, 2008.



Figura 3: Projeto de Revitalização da Linha Internacional. FONTE: Secretaria de Infraestrutura de Ponta Porã.



Figura 4: Recorte de Jornal do início da obra. FONTE: Arquivo Pessoal.



Figura 5: Recorte de Jornal do início da obra. FONTE: Arquivo Pessoal.



**Imagem 5:** Resultado do Projeto de revitalização da Linha Internacional. **FONTE:** Arquivo Pessoal.