




ENTRE SANTOS E GÊMEAS: A PONTE BRASIL-ARGENTINA NO SEIO DA FAIXA DE FRONTEIRA

*ENTRE SANTOS Y GEMELAS: EL PUENTE BRASIL-ARGENTINA EN EL CORAZÓN
DE LA FRANJA FRONTERIZA*

*BETWEEN SAINTS AND TWIN-SISTERS: THE BRAZIL-ARGENTINA BRIDGE IN THE
HEART OF THE BORDER STRIP*

Raquel Conceição Santos¹ 

Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Brasil

Resumo: O que Brasil e Argentina poderiam partilhar? As complexidades históricas nas relações bilaterais entre esses dois países se conectam territorialmente na faixa de fronteira por meio de uma ponte desde a década de 1990. O presente trabalho tem como objetivo discutir problemáticas da circulação na faixa de fronteira, tomando como ponto de partida a Ponte da Integração, que conecta as cidades-gêmeas de São Borja (Rio Grande do Sul, Brasil) e Santo Tomé (Corrientes, Argentina). Esta discussão está circunscrita a uma abordagem da disciplina de Economia Política Internacional como um projeto cultural e leva em consideração o cotidiano das comunidades como pano de fundo. Além disso, analisamos o Programa de Promoção do Desenvolvimento na Faixa de Fronteira (PDFF), política pública de desenvolvimento econômico sustentável voltada para toda a extensão da fronteira do Brasil com países da América do Sul. Para tanto, foi empregado o método de análise de conteúdo. Os resultados constataram que: (i) a logística é um dos pontos de convergência entre segurança e desenvolvimento e (ii) o PDFF deixa em aberto a noção de inclusão das sociedades locais na formulação de políticas para a região.

Palavras-chave: Ponte da Integração; Brasil-Argentina; Infraestrutura; Circulação; Economia Política Internacional.

Resumen: ¿Qué podrían compartir Brasil y Argentina? Las complejidades históricas de las relaciones bilaterales entre estos dos países se conectan territorialmente en la franja fronteriza mediante un puente desde la década de

¹ Mestra pelo Instituto de Relações Internacionais da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (IRI/PUC-Rio). Email: nova.c سراquel@gmail.com.



1990. El presente trabajo tiene como objetivo discutir las problemáticas de la circulación en la franja fronteriza, tomando como punto de partida el Puente de la Integración, que conecta las ciudades gemelas de São Borja (Rio Grande do Sul, Brasil) y Santo Tomé (Corrientes, Argentina). Esta discusión está enmarcada dentro de un enfoque de la disciplina de Economía Política Internacional como un proyecto cultural y toma en cuenta la vida cotidiana de las comunidades como contexto de fondo. Además, analizamos el Programa de Promoción del Desarrollo en la Franja de Frontera (PDFF), una política pública de desarrollo económico sostenible dirigida a toda la extensión de la frontera de Brasil con los países de América del Sur. Para ello, se utilizó el método de análisis de contenido. Los resultados señalaron que: (i) la logística es uno de los puntos de convergencia entre seguridad y desarrollo, y (ii) el PDFF deja abierta la noción de inclusión de las sociedades locales en la formulación de políticas para la región.

Palabras-clave: Puente de Integración; Brasil-Argentina; Infraestructura; Circulación; Economía Política Internacional.

Abstract: What could Brazil and Argentina share? The historical complexities of the bilateral relationship between these two countries are territorially connected along the border zone through a bridge built in the 1990s. This study aims to discuss the challenges of circulation in the border region, taking as its starting point the Integration Bridge, which connects the twin cities of São Borja (Rio Grande do Sul, Brazil) and Santo Tomé (Corrientes, Argentina). This discussion is framed within the discipline of International Political Economy as a cultural project and takes into account the everyday life of local communities as a backdrop. In addition, we analyze the Border Region Development Promotion Program (PDFF), a public policy for sustainable economic development across the entire length of Brazil's border with South American countries. To this end, the content analysis method was used. The results found that: (i) logistics is one of the points of convergence between security and development, and (ii) the PDFF leaves open the notion of including local societies in policymaking for the region.

Keywords: Integration Bridge; Brazil-Argentina; Infrastructure; Circulation; International Political Economy.

DOI:[10.11606/jssn.1676-6288.prolam.2025.227536](https://doi.org/10.11606/jssn.1676-6288.prolam.2025.227536)

Recebido em: 21/04/2024

Aprovado em: 17/09/2025

Publicado em: 11/10/2025

1. Introdução

São Borja, Rio Grande do Sul, Brasil. Santo Tomé, Província de Corrientes, Argentina. Entre os santos que batizam os municípios, estas

idades consideradas gêmeas são unidas pela Ponte da Integração e separadas pela fronteira entre duas nações – o Rio Uruguai. Esta união batizada pela nomenclatura ‘gêmeas’ vem em conformidade com a Portaria nº 125, de 21 de março de 2014 do governo brasileiro, que considera “a importância das cidades-gêmeas para a integração fronteiriça e, conseqüentemente, para a integração sul-americana” (BRASIL, 2014). Entretanto, as cidades gêmeas compartilham mais do que a fronteira em suas identidades: ambas são marcadas pelas Missões Jesuítico-Guaranis e pelas disputas territoriais entre as coroas Ibéricas (Portugal e Espanha) durante o século XVIII, que se perpetuaram com a independência dos territórios (PINTO; COLVERO; RETAMOSO, 2017).

Jesuítas, guaranis, fazendeiros e agentes fronteiriços: os povos que circulam neste espaço social contribuem para a estruturação de atividades culturais, econômicas e sociais associadas à região. Contudo, não fizeram parte do processo consultivo ante a construção da Ponte da Integração, ainda que “[a] construção de pontes nas áreas fronteiriças do Conesul destacam-se como principais projetos que reforçam o controle da fronteira” (PINTO; ALMEIDA, 2017, p. 247). Abraçando o nexo desenvolvimento-segurança num contexto progressista e de aproximação entre os países sul-americanos, o governo brasileiro criou o Programa de Promoção do Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF)², em 2009, instituído pelo Ministério da Integração Regional (1999-2023). O PDFF é um programa de política pública, que também se autodenomina como o principal estudo já realizado sobre a região da faixa de fronteira terrestre, que corresponde a 27% do território nacional brasileiro. O PDFF aborda diferentes temáticas da economia, demografia, cultura, geografia e realidade social do território, e conta com uma parceria entre governo e academia para sua elaboração – algo sem precedentes nesta proporção (CARNEIRO FILHO; CAMARA, 2019).

² Conforme consta no documento do PDFF, o Programa surge também em conformidade com a Câmara de Política de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional, coordenada pelo Ministério da Casa Civil e disposta de 23 Ministérios e Secretarias especiais. O fruto deste movimento foi o surgimento do Grupo de Trabalho Interministerial de Programas de Desenvolvimento Regional (GTI-PDR).

O objetivo do presente artigo é explorar as problemáticas da *circulação* enquanto um conceito-chave para o desenvolvimento econômico brasileiro a partir da Ponte da Integração das Cidades Gêmeas, localizada no território da fronteira que separa – e conecta – Brasil e Argentina, na Unidade Federativa do Rio Grande do Sul. Em segundo plano, objetivamos analisar o PDFF enquanto uma política pública de desenvolvimento.

O território caracterizado pelo bioma do Pampa é historicamente marcado por disputas políticas e culturais e possui diferentes nuances no tocante aos processos de desenvolvimento que ali se prospectam construir. Para tanto, entendemos que a adoção de uma abordagem da Economia Política Internacional enquanto projeto cultural é necessária para nos sensibilizar no tocante às complexidades da dinâmica em questão, considerando os limites de um artigo científico.

O presente trabalho está dividido em três seções: a primeira encarrega-se de discutir a economia política enquanto um projeto cultural (BLANEY; INAYATULLAH, 2010) à luz da implementação da Ponte da Integração. Buscamos entender se há uma percepção de que a ponte interfere e/ou modifica o cotidiano (*'everyday life'*, conceito de LEFEBVRE, 2004) das populações adjacentes; e se há questões culturais e históricas concernentes ao território que afetam ou são afetadas pela obra de infraestrutura bi-fronteiriça. Na segunda seção, discutiremos o conceito de *circulação*, explorando a relação entre Estado e infraestrutura no sistema de economia-mundo capitalista a partir de autores como Wallerstein (1974; 1999), Aradauy e Huysmans (2009) e Chua et al (2018).

Por fim, examinaremos o Programa de Promoção do Desenvolvimento na Faixa de Fronteira. Em busca de realçar “um sentido que se encontra em segundo plano” (BARDIN, 1977, p. 41), o presente trabalho utiliza como metodologia a análise de conteúdo às cegas, isto é, aplicando o método de tentativas e erros de interpretação, conforme descreve Bardin (1977). Ainda que a análise documental se aproxime da análise de conteúdo, optou-se pelo

emprego da última em decorrência da possibilidade de analisar as mensagens embutidas no documento em questão com o objetivo de dar forma e re-apresentar a mensagem através de procedimentos de transformação (BARDIN, 1977).

2. Desenvolvimento e cotidiano: a ponte como causalidade da perda

O que ganhamos e perdemos ao abraçar os ideais de criação de riqueza moderna? A economia política costumeiramente é entendida como uma estrutura rígida e necessária para um bom funcionamento de sociedades orientadas pelo mercado, cuja lógica de operação independe de espaço e de tempo (BLANEY; INAYATULLAH, 2010). Se de um lado, para Blaney e Inayatullah (2010, p. 19) “a economia contemporânea se coloca em oposição à cultura de modo a estabelecer seu status científico como uma verdade universal”, de outro existem diversas tentativas de separação dos conceitos de economia (e) política a nível teórico. Autores como Léon Walras (1996) forjam esta distinção com limites extremamente precisos, apontando para três domínios ao pensar na disciplina da economia política: como uma ciência, como arte e como moral.

Para Walras (1996), a economia enquanto uma ciência implica uma neutralidade positivista, meramente descritiva, que busca a verdade. Artisticamente, a economia seria uma ciência aplicada que busca explicar o “como” baseado em critérios de utilidade e interesse. Enquanto moral, a economia política se relaciona com a justiça e com um juízo de valor sobre o que é bom ou mau. Tais divisões estreitas implicam, inclusive, a ausência de agentes econômicos – essencialmente, o/a trabalhador/a – de suas formulações. Desse modo, “falar sobre a economia política como culturalmente constituída invoca uma tensão” (BLANEY; INAYATULLAH, 2010, p. 19, trad. livre). Neste trabalho, compreende-se que esta tensão se dá a partir das ausências, isto é, de ocultações.

Apesar dos esforços de Walras (1996), concordamos com Blaney e Inayatullah (2010) quanto à necessidade de pensar na economia política como um projeto cultural, que precisa estar associado às questões estruturais da sociedade ao ser analisada. Para tanto, é necessário se conectar com o que há de sensível nesta problemática. Numa aproximação filosófica com a ritmanálise, entendemos o sensível de acordo com Lefebvre (2004), que argumenta que este não é nem o aparente, nem o fenomenal – mas o *presente*. O autor entende que a teoria (ou o ato) da ritmanálise transforma tudo (inclusive o presente) em *presenças* (LEFEBVRE, 2004, p. 23). Deste modo, o que queremos discutir nesta seção gira em torno da presença da ponte: de que forma sua presença altera o presente – e as histórias passadas e futuras, por extensão? Isto é, de que maneira a presença da ponte modifica as dinâmicas sociais do cotidiano – para Lefebvre (2009), o *everyday life* – dos residentes do território em questão?

Numa interpretação de Lefebvre (2004), Davies (2016) argumenta que “negligenciar o cotidiano enquanto um arranjo espacial e temporal impede a crítica ao ‘*everyday life*’” (p. 22, trad. livre). Ele explica que a noção de ‘vida cotidiana’, para Lefebvre, seria uma espécie de resíduo de atividades cujo valor (simbólico ou econômico) atribuído seja maior. Para Davies (2016), a virada para o cotidiano na Economia Política Internacional deve se construir com base na ideia de que as atividades que definem o campo prático são constituídas com base em processos e pessoas que geralmente são tidas como irrelevantes e invisíveis. Com base nisso, o que pretendemos evidenciar aqui é a co-constituição de atividades cotidianas e processos internacionais (DAVIES, 2016).

A terra de Getúlio Vargas e João Goulart, junto ao município de Santo Tomé, Argentina, foi território de reduções Jesuítico-Guaranis entre os séculos XVI e XVII, ambos servindo de entrada para a Guerra do Paraguai. Nos últimos 380 anos, estes territórios serviram de espaço-temporalidade para a criação, constituição e modificação de modos de vida, práticas sociais fronteiriças e realidades com diversas relações sociais, econômicas e culturais. “Esse espaço

[social] vive pela representação e pela memória, relacionado às práticas cotidianas e subjetivas, nas quais as relações sociais tornam-se práticas espaciais.” (PINTO; COLVERO; RETAMOSO, 2017, s./p.), possuindo relação direta com comportamentos sociais, bem como com técnicas produtivas.

Dispondo de localização estratégica no curso médio do rio Uruguai, a região em questão atrai interesses diversos. De acordo com Weizman (2004), há uma diferença entre ‘fronteira’ e ‘borda’ quando perpassadas por um rio: para Estados, rios são fronteiras perfeitas que marcam limites de territórios (como é o caso dos rios Oder/Neisse, entre Alemanha e Polónia; rios Amur/Heilong Jiang, entre Rússia e China, ou o rio Jordão entre Israel, Cisjordânia ocupada e o Reino da Jordânia). Em condições de fronteira, os rios servem mais como redes dinâmicas de transporte, comunicação e patrulha que atravessam o corpo do terreno, ladeadas a partir das margens por bastiões comerciais/militares.

Para Weizman (2004), fronteira é o espaço antiético definido por linhas e bordas fortificadas, cujo equilíbrio entre soberanias e simetria geográfica dos espaços estáticos correspondem a um espaço de fluxo de padrão militar e político. Isto posto, produções espaciais e alteridades sociais que surgem em detrimento da imposição de determinados modelos econômicos, sociais e culturais implicam diferentes configurações de poder. Assim, junto à implementação da ‘Ponte da Integração’ se impõe uma nova hegemonia territorial – também política, sociocultural e econômica – no território fronteiro (PINTO; COLVERO; RETAMOSO, 2017).

Apesar destas mudanças, o território da fronteira entre São Borja e Santo Tomé ainda mantém práticas socioculturais ligadas à sua história. É o caso, por exemplo, de práticas religiosas associadas às missões: exaltação aos santos, oratórios, procissões e benzeduras para lidar com questões de saúde aliadas à fé espiritual. Ao mesmo tempo, práticas de vida “modernas” foram também incorporadas ao território, cuja população Guarani – diga-se de passagem –

era a maior em concentração em relação ao território nacional argentino (PINTO; COLVERO; RETAMOSO, 2017).

A introdução da Ponte da Integração vem imbuída de narrativas e simbolismos. Davies (2016) argumenta que ao realizarmos uma virada de chave na lente de análise para a organização interna do cotidiano, podemos observar que o capital emprega mecanismos como comércio, troca e consumo. Deste modo, compreendemos que as narrativas e simbolismos são representados, respectivamente, pelo desenvolvimento e pelo fortalecimento da integração sul americana. A partir destes atores não-estatais empresariais passam a ter relevância nos processos decisórios em questão (PINTO; COLVERO; RETAMOSO, 2017)³. Uma das narrativas mais difundidas é a de concretização do Mercosul (geopoliticamente, mas também enquanto uma identidade trans/internacional), além das diversas propostas de urbanização e modernização do município de São Borja, ambas criando e/ou fortalecendo relações com empresas privadas (PINTO; ALMEIDA, 2017).

Por outro lado, “[a] construção da ponte da Integração acelerou o comércio em grande escala, mas também promoveu uma nova forma de controle e de regulamentação da fronteira” (PINTO; ALMEIDA, 2017, p. 257). Em meio aos confrontos bélicos (como na Guerra do Paraguai e na Invasão do Andresito Artigas)⁴ e às transações pacíficas das trocas comerciais, tais narrativas são consideradas fortalecedoras de relações socioculturais e econômicas entre os povos habitantes das cidades gêmeas. Afinal de contas, “havia um forte desejo da população em passar livremente de um lugar a outro” (PINTO; ALMEIDA, 2017, p. 257). Entretanto, esta mobilidade é tratada de maneira apolítica, no sentido de que não há intenção de renegociar as estruturas de poder e autoridade através de sua movimentação (ARADAU; HUYSMANS, 2009).

³ No caso do processo licitatório para a construção da ponte, Pinto e Almeida (2017) destacam a empresa Mercovia S.A, que figura como ator estratégico pela agilidade na construção. A empresa que “é a detentora dos direitos de concessão, por vinte anos, [mantém] um complexo de serviços aduaneiros que atrai investimento e postos de trabalho para as pessoas das duas cidades” (p. 258).

⁴ Trata-se da chegada de Andresito Guacurarí, líder indígena, e suas tropas em Corrientes, Argentina, em 1818, se enfrentando ao poder da Coroa Ibérica para a libertação dos povos na América do Sul.

Na mesma linha, Pinto e Almeida (2017) destacam que a participação de diferentes agentes sociopolíticos foi identificada no caso da construção da Ponte da Integração, que dispôs de uma Comissão Mista Brasil-Argentina composta por representantes das municipalidades e da sociedade civil, agentes políticos das três esferas de governo e das mobilizações ativas da organização da sociedade civil. Tais atores estão “inseridos em lógicas de disputas pelas características e sentidos da fronteira” (PINTO; ALMEIDA, 2017, p. 258) que não foram noticiados⁵.

Por outro lado, os autores também argumentam que a construção de pontes e estradas não têm como objetivo beneficiar as populações fronteiriças, mas o favorecimento do comércio de grande escala, dificultando o “contrabando formiga”, isto é, o comércio ilícito em menores proporções. Além da aceleração do comércio em grande escala entre os países, a introdução da Ponte da Integração criou uma nova forma de controle e mesmo de regulamentação da fronteira, gerando preocupação às populações (PINTO; ALMEIDA, 2017). “Essas mudanças de atitudes [como o aumento da circulação controlada] é uma espécie de anulação da memória, da história, das manifestações culturais e das tradições locais, uma vez que as pontes dificultam as trocas e intercâmbios socioculturais” (PINTO; ALMEIDA, 2017, p. 258). É necessário, portanto, entender a mobilidade enquanto parte dos desenvolvimentos sociais e econômicos que não podem ser contidos por barreiras territoriais (ARADAU; HUYSMANS, 2009).

Pinto e Almeida (2017) também chamam a atenção para as novas dinâmicas socioculturais após a construção da ponte: maior turismo nas regiões do Pampa e da Campanha Gaúcha, a interferência na relação com as comunidades ribeirinhas da fronteira, a centralização das trocas fora das áreas urbanas de ambas as municipalidades, todas culminando na alteração por completo das trocas efetuadas no Cais do Porto de São Borja e no porto do

⁵ Considerando que este é um artigo sobre a produção da identidade da fronteira de São Borja através da mídia, os autores destacam alguns veículos como Folha de São Paulo (abrangência nacional) e o Jornal Folha (São Borja/RS), cujas mensagens destacavam as vantagens econômicas que a Ponte da Integração poderia trazer ao território em questão (PINTO; ALMEIDA, 2017).

formigueiro de Santo Tomé. É neste sentido que argumentamos que a introdução da ponte neste território causa perda: ao mesmo tempo em que a ponte representa maior integração cultural, ela traz consigo uma ruptura para com as práticas de ribeirinhos, ainda que possibilite “estar do outro lado” e um maior contato com manifestações culturais vizinhas (PINTO; ALMEIDA, 2017, p. 260). Aliás,

Com a construção da ponte deixou de haver um maior contato da população fronteiriça com as manifestações culturais relacionadas ao rio Uruguai, uma vez que a partir do transporte via balsa, a comunidade era defrontada com paisagens e práticas socioculturais identificadas com a fronteira. (PINTO; ALMEIDA, 2017, p. 260)

Isso dialoga com Blaney e Inayatullah (2010) ao afirmarem que investigar a constituição cultural da economia política envolve explorar formações de identidade que separam o ‘eu’ e o ‘outro’, bem como requer a articulação de uma visão transgressiva que culmina no reconhecimento da economia política como um encontro cultural. O que vemos com a Ponte da Integração poderia mesmo ir além das dimensões do “eu e o outro”, a partir de processos de marginalização de um ‘segundo’ outro – isto é, de um terceiro, as populações que se encontram às margens do rio Uruguai. É essa abordagem nuançada que nos interessa discutir, de modo que uma rejeição à mera caracterização técnica da economia política internacional torna-se uma necessária escolha política (BLANEY; INAYATULLAH, 2010).

3. A ponte, o estado e a circulação

Antes de observarmos o papel do Estado na construção de megaprojetos de infraestrutura e o conceito de circulação, é necessário compreender a emergência de um sistema de economia-mundo capitalista à luz das reflexões de Immanuel Wallerstein (1974). O autor compreende a existência de sistemas sociais – ou ‘totalidades’, em seus termos – cuja principal característica é a divisão do trabalho. Para ele, capitalismo e economia-mundo são como dois lados da mesma moeda para a qual existe uma única divisão do trabalho com

políticas e culturas múltiplas. Nesse sentido, capitalismo significa trabalho como mercadoria (WALLERSTEIN, 1974).

Tendo se tornado um sistema econômico mundial após 300 anos de modificações, no século XIX, para Wallerstein (1974) o capitalismo envolve a apropriação de mais-valia tanto da classe trabalhadora para um empregador (capitalista), quanto por parte do sistema de economia-mundo por completo. Essa apropriação se desenvolve em determinadas áreas: produção agrícola e produção industrial. Quanto à última, Wallerstein (1999) escreve num outro lugar sobre o papel do Estado enquanto uma espécie de intermediário em favor das classes dominantes no capitalismo através de subsídios e impedimentos, ou do que hoje entendemos como megaprojetos em áreas como a infraestrutura.

Este intermédio poderia se dar para um único “empresário”, em seus termos, ou múltiplos ao mesmo tempo. E poderia acontecer de duas formas: através da outorga de vantagens monopolísticas – geralmente, contra seus próprios cidadãos, outros empresários – ou através de investimentos na construção de infraestruturas que permitiriam a circulação das mercadorias e o conseqüente fortalecimento da classe dominante empresarial capitalista. No caso das infraestruturas, o Estado se encarrega de arcar com os custos do empresário capitalista, tornando-se então um Estado guarda-noturno (WALLERSTEIN, 1999) que, ao mesmo tempo em que protege capitalistas, perpetua a manutenção do sistema em questão. Autores nacionalistas como Alexander Hamilton (1995) defendem este processo de melhoria de estradas públicas e abertura de canais por conta do Estado.

Outrossim, a equidistância entre garantia da propriedade privada e livre-comércio por parte do Estado está costurada com o desenvolvimento do capitalismo enquanto um sistema de economia-mundo. Nesse sentido, argumentamos que a ponte da Integração se configura como mais um elemento no jogo de metáforas sobre o desenvolvimento, cuja serventia é nada mais que a perpetuação da imagem de pós-colônias progressistas rumo à

autonomia (DAVIES, 2016). Deste espaço-temporalidade se espera que não haja dúvidas quanto à aptidão de governos nacionais para fornecer apoio, direto ou indireto, ao desenvolvimento de seu comércio (DAVIES, 2016; HAMILTON, 1995).

No tocante ao conceito de *circulação*, é interessante observar as interconexões que ligam o desenvolvimento à segurança, e como tais áreas conversam através não do conceito de circulação em si, mas através de uma prática – ou arte – de guerra: a logística. Chua et al. (2018) nos lembram que logística nem sempre foi uma “*business science*”⁶, pois até pelo menos a Segunda Guerra Mundial, a logística era uma necessidade militar. Disto, tecnologias, funcionários e ferramentas analíticas empregadas foram úteis à sua expansão e migração de área, revelando a relação entre violência e trocas comerciais no tempo presente (CHUA et al., 2018). Segundo as autoras,

os investimentos estatais e privados em infra-estruturas de grande escala de circulação e extração remodelaram de forma profunda as paisagens através das quais as coisas se movem, contaminando os ambientes das comunidades adjacentes aos portos e apoiando a atual expropriação colonial dos povos indígenas (CHUA et al., 2018, p. 620, trad. livre)

Apesar da entrada invasiva no cotidiano da população local sob a justificação de circulação eficiente e necessária ao crescimento econômico para ambos os Estados e as pessoas, existe um vácuo entre a idealização da logística e sua implementação corrosiva que é reveladora: o projeto de tornar o mundo mais seguro para a circulação sempre está incompleto (CHUA et al., 2018). Para as autoras, “Um compromisso crítico com a logística tem em conta as lutas, os conflitos sociais e as tensões que nunca podem ser eliminados dos fluxos globais” (CHUA et al., 2018, p. 624, trad. livre). Complementarmente, Aradau e Huysmans (2009) trazem à tona um argumento fundamental: a mobilidade enquanto uma questão democrática e política. Sendo parte fundamental do desenvolvimento social e econômico global, a mobilidade não pode ser contida por fronteiras territoriais.

⁶ Ciência de negócios (tradução livre).

A legitimação discursiva (ARADAU; HUYSMANS, 2009) que se busca através do rebaixamento da mobilidade ao segundo plano é facilmente localizável. No caso da Ponte da Integração, por exemplo, podemos identificá-la a partir das narrativas já mencionadas quanto à integração regional, ao favorecimento de trocas comerciais bilaterais, deslocamentos humanos ou mesmo no combate ao contrabando formiga.

Nesse sentido, Davies (2016) nos leva a um quarto ponto ao apontar para como o *'givenness of everyday life'* se relacionava com dilemas de segurança e problemáticas de soberania para os teóricos realistas de Relações Internacionais. Ao passo que a estrutura institucional é territorialmente fundamentada no Estado-Nação (ARADAU; HUYSMANS, 2009) – principal ator para os realistas –, em 2009 o Brasil – cuja narrativa nos foros multilaterais é majoritariamente desenvolvimentista e progressista (DE PAULA, 2016) – se propôs a trabalhar num projeto de desenvolvimento na faixa de fronteira. Este território equivale a toda a extensão territorial que se localiza na fronteira do Brasil com outros países da América do Sul.

De acordo com Mark Duffield (2014), está em curso uma re-problematização do subdesenvolvimento como algo perigoso. Para ele, este não é um ato imparcial de análise social, pelo contrário: é uma construção histórica e política. Apesar de o termo “teoria do desenvolvimento” sugerir uma certa coerência que é difícil de se encontrar na prática, o desenvolvimento se tornou um processo de autogestão dentro de uma lógica de mercado liberal (PIETERSE, 2010; DUFFIELD, 2014). Por outro lado, a internalização das causas dos conflitos e a associação das modalidades de subdesenvolvimento à má governança ocorreram num contexto de Guerra Fria, de emergência do terceiro-mundismo e do socialismo internacional (DUFFIELD, 2014). Cenários complexos e nuançados, apesar de gozarem de uma certa aparência simplista e dual.

Nesse sentido, Duffield (2014) defende que “há uma tendência para colocar o Sul [global] longe de qualquer suspeita e considerar os complexos

políticos emergentes como se lhes faltasse ambiguidade” (p. 32) ou mesmo contradições.⁷ Ademais,

A associação de conflito com subdesenvolvimento, juntamente com a propensão da instabilidade de comunicar seus efeitos de forma mais ampla em um mundo interconectado, serviu para confundir as preocupações com segurança e desenvolvimento. [...] Em outras palavras, a promoção do desenvolvimento tornou-se sinônimo de busca de segurança. Ao mesmo tempo, a segurança se tornou um pré-requisito para o desenvolvimento sustentável. (DUFFIELD, 2014, p. 37 – tradução livre)

Além disso, Chua et al. (2018) revelam mais uma dupla complexidade ao afirmarem que a cadeia de suprimentos do capitalismo opera de maneira desigual e profundamente emaranhada, ocultando e trazendo à luz a mobilidade de pessoas, capitais, bens e informação. É com base nestas ambiguidades complexas que argumentamos que a ponte da Integração, posteriormente associada ao Programa de Promoção do Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (Brasil, 2009), pode ser lida pela ótica do nexo segurança-desenvolvimento, ainda que o PDFF tenha como foco o desenvolvimento sustentável voltado para a área econômica na região.

Na próxima seção, analisaremos o documento institucional do PDFF. Por meio da análise de conteúdo, buscamos reinventar e administrar a prova por meio da análise categorial, isto é, da classificação de itens de sentido, buscando “outras realidades *através* das mensagens” (BARDIN, 1977, p. 44 – grifos da autora). Considerando os limites estruturais deste trabalho, optamos por uma análise assertiva do documento, trazendo maior enfoque às seções 4 (Estratégia de Implementação do Programa) e 6 (Ações).

4. Faixa de fronteira: uma análise do pdff na cisplatina

De acordo com Carneiro Filho e Camara (2019), o Programa de Promoção do Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF)⁸ foi implementado num

⁷ Um exemplo destas ambiguidades e contradições nas relações tratadas aqui está no reconhecimento por parte da Argentina da independência do Brasil, tendo sido o primeiro Estado – a despeito das disputas territoriais na região da Cisplatina que reverbera em identitárias até os dias atuais – a reconhecê-la. Em conformidade, em 2023 foi celebrado na Argentina o bicentenário da Independência da Bahia. Sobre isso, conferir Pessoa (2023).

⁸ Conforme consta no documento do PDFF, o programa surge também em conformidade com a Câmara de Política de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional, coordenada pelo ministério da Casa Civil e dispendo de 23

contexto de aproximação entre países sul-americanos num momento em que governos progressistas estavam em curso em diversos países da região. Segundo eles, o PDFF “é o principal estudo já realizado sobre a faixa de fronteira do Brasil, abrangendo dados referentes à economia, demografia, cultura, geografia e à realidade social de uma área que corresponde a 27% do território nacional” (CARNEIRO FILHO; CAMARA, 2019, s./p.) (ver Mapa 1).

Figura 1: Municípios da Faixa de Fronteira (2022)



Fonte: IBGE, 2025.

O PDFF foi produzido através da parceria entre a academia e o governo. Chua et al. (2018) argumentam que “a crescente circulação de pessoas,

ministérios e secretarias especiais. O fruto deste movimento foi o surgimento do Grupo de Trabalho Interministerial de Programas de Desenvolvimento Regional (GTI-PDR).

materiais e informação no espaço tem levado acadêmicas a investigar as estratégias particulares de relações de poder através das quais o ato de movimento é investido com significado social” (p. 621, trad. livre). Contudo, após análise, consideramos seu caráter técnico e concluímos que o PDFF se isenta das investigações nas relações de poder, focalizando apenas nas estruturas técnicas e políticas a serem implementadas – isto é, o documento restringe-se ao “fazer acontecer”.

O documento institucional do PDFF possui 7 seções. A primeira tem foco nas macro-diretrizes que orientam as políticas aplicadas à faixa de fronteira, em alinhamento com a proposta de priorizar o desenvolvimento regional pelo governo da época, sob a presidência de Luís Inácio Lula da Silva (Partido dos Trabalhadores) em seu segundo mandato (2007-2010)⁹, e levado a cabo pelo Grupo de Trabalho Interministerial de Programas de Desenvolvimento Regional (GTI-PDR). O Programa se apresenta como inovador por abordar espaços sub-regionais com vistas à maior dinamização econômica através do fortalecimento dos atores locais e do aproveitamento das peculiaridades de cada região. O PDFF é uma diretriz para ambas as políticas nacional e internacional brasileiras. Um ponto que chama a atenção é a ênfase numa dívida histórica com algumas destas regiões que são marcadas por uma constante falta de coesão social, abandono por parte do Estado, problemas de segurança pública e condições precárias de cidadania (BRASIL, 2009).

A segunda seção trata de aspectos técnicos e conceituais do PDFF. O Programa ilustra quais são as localidades afetadas, bem como seus objetivos, marcos legais e as diretrizes para ação, sem deixar de admitir a existência de desafios estratégicos; e se posicionam de maneira a não tomá-los como uma agenda negativa. Estes desafios estão ligados a questões de segurança, mencionados no documento: prostituição, narcotráfico, violência e abusos diversos aos direitos humanos (BRASIL, 2009). Nesse sentido, as diretrizes

⁹ Aqui, é interessante notar que o próprio Partido dos Trabalhadores (PT), do qual Lula foi e ainda é filiado, tem desde seu surgimento, na década de 1970 – contexto da Ditadura Militar iniciada em 1964 –, uma plataforma internacional. Isto é, havia um interesse basilar de integração regional que foi incorporado às políticas de governo cuja plataforma política era, em verdade, doméstica.

propostas são referentes ao fortalecimento institucional, ao desenvolvimento econômico integrado, às condições de cidadania e ao marco regulatório/legal que orienta as ações do Programa. Aqui também há um destaque mais enfático à inserção da região – e nacional, por extensão – a uma economia competitiva através da noção de vantagens comparativas, isto é, quantidade relativa de trabalho (RICARDO, 1996).

A seção três está voltada à dimensão internacional da fronteira, considerando as cidades limítrofes (gêmeas ou não) marcadas por questões políticas, econômicas e diplomáticas de ambos os países envolvidos (BRASIL, 2009). É nesse sentido que o PDFF tem como parceiro estratégico o Ministério das Relações Exteriores e conta com Comitês de Fronteira (CF) binacionais co-presididos por titulares de repartição consular dos dois países envolvidos, variando de acordo com a região. Estes Comitês são apresentados como ferramentas tanto para uma otimização da infraestrutura existente, quanto para a identificação de demandas locais, para o fomento à transparência e para a busca de meios viáveis para o desenvolvimento integrado “dos dois lados” (BRASIL, 2009, p. 21).

A seção quatro traz um maior enfoque ao “como”, isto é, às estratégias de implementação do Programa. Para tanto, o PDFF elenca divisões estratégicas para atuação. Ao todo, são dezessete sub-regiões tipificadas ao longo da faixa de fronteira, do norte ao sul do Brasil, onde as cidades gêmeas de São Borja e Santo Tomé localizam-se na décima sexta, a sub-região dos Vales Coloniais e Sulinos. No arco sul, o território observado aqui localiza-se na Grande Fronteira do Mercosul, uma das 13 mesorregiões também determinadas pelo Programa, dispendo de dupla prioridade pelo PDFF e pelo Programa de Sustentabilidade de Espaços Sub-regionais – PROMESO.

Ainda na seção quatro, o PDFF apresenta 3 grandes linhas de ação: I) Desenvolvimento integrado das sub-regiões que contêm cidades gêmeas; II) Articulação das prioridades do PDFF com o desenvolvimento das mesorregiões prioritárias; III) Melhoria das condições econômicas, sociais e de cidadania das

sub-regiões que compõem a Faixa de Fronteira. Além disso, são elencadas as tipologias das interações transfronteiriças (que apenas citaremos: margem, zona-tampão, frente, capilar e sinapse¹⁰) e das cidades gêmeas. De acordo com a Portaria nº 125/2014,

Art. 1º Serão considerados cidades-gêmeas os municípios cortados pela linha de fronteira, seja essa seca ou fluvial, articulada ou não por obra de infraestrutura, que apresentem grande potencial de integração econômica e cultural, podendo ou não apresentar uma conurbação ou semi-conurbação com uma localidade do país vizinho, assim como manifestações "condensadas" dos problemas característicos da fronteira, que aí adquirem maior densidade, com efeitos diretos sobre o desenvolvimento regional e a cidadania. (BRASIL, 2014)

As ações propostas aqui possuem um fundamento no fomento à competitividade nacional *vis-à-vis* "uma resposta à dívida social que o Estado tem com populações historicamente em situação desvantajosa" (BRASIL, 2009, p. 25). Há busca pelo envolvimento da 'sociedade local', contudo, o detalhamento da composição deste grupo fica vaga, podendo ser interpretada como sociedade civil – que, inclusive, é descrita como uma prioridade na determinação das localidades onde o PDFF irá atuar (BRASIL, 2009, p. 30 – item 4.2). O documento faz menção direta ao termo 'população' 20 vezes, 7 vezes 'populações', majoritariamente em caráter descritivo quanto às regiões – salvo na seção 5 (veremos adiante) e na própria passagem citada diretamente no início deste parágrafo. Ainda assim, não há uma descrição da composição da população residente, levando a um processo de invisibilização das mesmas.

Por fim, a seção foca nos arcos norte, central e sul da faixa de fronteira, trazendo propostas de potencialidades de desenvolvimento em determinados arranjos produtivos (setores de investimento, como agroindústria, artesanato, pesca, construção civil, turismo, entre outros). Na prática, todos os arcos possuem direcionamento aos setores relativos ao extrativismo, à cultura e ao turismo. As ressalvas são quanto ao arco central (abrangendo Rondônia, Mato

¹⁰ A região que abordamos neste trabalho caracteriza-se como 'Sinapse'. Na página 27 do PDFF, lê-se: "A-5. Sinapse: o modelo sinapse refere-se à presença de alto grau de troca entre as populações fronteiriças; é apoiado pelos Estados contíguos. As cidades-gêmeas mais dinâmicas podem ser caracterizadas de acordo com esse modelo".

Grosso e Mato Grosso do Sul), onde o estímulo à indústria é um tanto mais extensivo.

Quanto ao arco sul, onde se localiza a Ponte da Integração, há um destaque à produção ervateira, o qual “é necessário **explorar** o potencial [...] posto que se trata de um produto tradicionalmente vinculado à base produtiva dos segmentos e que possui ampla **penetração** nos mercados consumidores da Argentina, do Paraguai e do Uruguai” (BRASIL, 2009, p. 43 – grifos nossos). O uso de ambos os termos ‘explorar’ e ‘penetração’ somente consta neste trecho ao longo de todo o documento e é revelador quanto ao reforço constante da necessidade de competição econômica para se alcançar o desenvolvimento nas regiões e, conseqüentemente, nacional.

A quinta seção se dedica, em uma página, a descrever a relevância de uma ação transversal e interministerial através do GTI-PDR. Um ponto dramático nesta seção é o foco na “ampliação do público-alvo a partir da expansão dos focos de atuação” (BRASIL, 2009, p. 45): o PDFF admite a pouca visibilidade da ação de iniciativas existentes na região e que “a dificuldade de acesso à cooperação que o Governo Federal é capaz de prover, acabam acarretando desperdícios de recursos, repetição de erros e de investigações.” (BRASIL, 2009, p. 45) Disto, surge a proposta de aproveitamento de sinergias de ação e alocação de recursos entre o governo em diferentes escalas e a ‘sociedade local’ – novamente sem esclarecimentos quanto ao que/quem responderia por ‘sociedade local’¹¹. A sexta seção elenca 5 ações principais do PDFF.

O quadro abaixo sumariza os principais pontos de cada ação, em conformidade com o descrito no documento institucional do PDFF (BRASIL, 2009)¹².

¹¹ Na hipótese de serem sociedades civis, caberia uma investigação posterior quanto à relação destas com os governos, à transparência e ao diálogo com as populações das comunidades. Alguns questionamentos possíveis seriam: onde e de que forma as populações participam? De que forma a interlocução entre sociedade civil e população está acontecendo? De que forma ela está sendo levada ao governo? Quais necessidades vêm sendo atendidas e como? De que forma esta interação vem a modificar o cotidiano das populações fronteiriças?

¹² Estas informações são encontradas entre as páginas 46 e 47 do PDFF.

Quadro 1 – Resumo das Ações (Seção 6/PDFF)			
Nº/Ação	Título	Finalidade	Descrição
6551	Estruturação e Dinamização de Arranjos Produtivos Locais na Faixa de Fronteira	Desenvolvimento do potencial e capacidade produtiva de empreendimentos locais de pequeno porte com vistas à inserção nas economias local, regional, nacional e internacional	Estruturação/aprimoramento de processos produtivos, incluindo implantação de estruturas físicas para aquisição de equipamentos
6552	Organização Social e Associativismo na Faixa de Fronteira	Apoio à organização social de atores para uma gestão compartilhada do desenvolvimento, com estímulo à sinergia de ações, comprometimento, capacidade de identificação e encaminhamento de demandas através da formação de capital social	Iniciativas de sensibilização, mobilização e pactuação de atores regionais que venham a contribuir com o fortalecimento do capital social e implementação do desenvolvimento sustentável na região via organização social e produtiva
6553	Apoio à Implantação da Infra-estrutura Complementar, Social e Produtiva na Faixa de Fronteira	Melhora na qualidade de vida das populações residentes ao longo da Faixa de Fronteira através de obras de infraestrutura social e produtiva necessárias para a dinamização das economias local/regional	Implementação de projetos de infraestrutura urbanas e rurais em apoio à produção e logística, articulando os municípios da Faixa de Fronteira
6565	Apoio à Geração de Empreendimentos Produtivos na Faixa de Fronteira	Organização de comunidades localizadas em áreas prioritárias na Faixa de fronteira para sua inserção produtiva e competitiva no mercado	Capacitação e organização produtiva de comunidades em empreendimentos coletivos através de Eventos de Organização Produtiva (EOP) locais
6593	Formação de Agentes para o Desenvolvimento Integrado e Sustentável na Faixa de Fronteira	Superação de deficiências de capital humano necessários à gestão compartilhada do desenvolvimento e à estruturação/dinamização da base produtiva regional	Capacitação de agentes públicos privados locais

Fonte: PDFF (BRASIL, 2009)

Dentre as ações descritas, nos chama atenção a de nº 6552: nela, a vaga noção de ‘apoio’ abre margem para interpretações diversas. Na hipótese de apoio financeiro, alguns questionamentos são suscitados: o que significaria

‘comprometimento’? Quais as relações tangenciadas por este comprometimento? Haveria constrangimento em caso de quebra de acordo? O mesmo vale para a questão da identificação – qual o significado da aplicação deste termo? Seria este ‘controle’, isto é, facilidade de identificação de possíveis ‘perpetradores’; ou identificação enquanto representatividade entre grupos, ou seja, no sentido de pertencimento a uma mesma categoria? Em suma, há grande margem de interpretação aberta por esta ação, nos levando a desconfiar de um possível exercício de controle sobre as populações através de interações com grupos específicos ainda não identificados.

Por fim, a sétima e última seção explana os resultados esperados e formas de financiamento do PDFF. Quatro objetivos estratégicos são elencados, a saber: (i) promoção de convergência entre políticas públicas setoriais considerando a diversidade socioeconômica e cultural da região; (ii) articulação da soberania nacional com desenvolvimento regional em especial nas cidades-gêmeas; (iii) formulação e promoção de potencialidades endógenas de modo a valorizar espaços sub-regionais com inserção social e produtiva das populações locais; e (iv) a realização de investimentos em infraestrutura produtiva para apoio nos processos de integração nacional, bem como no estímulo a investimentos em arranjos e cadeias produtivas prioritárias. Quanto ao financiamento, são elencadas 8 fontes, sendo: três com fonte primária do Tesouro Nacional, duas referentes ao Fundos Constitucionais regionais, recursos de contrapartidas de Estados e Municípios, agências oficiais de crédito e do Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional (conforme previsto pela Reforma Tributária, à época).

Ao contrário de Carneiro Filho e Camara (2019), que veem o PDFF com otimismo, sustentamos ceticismo quanto ao Programa. Apesar de escrito em conjunto com a comunidade acadêmica, o PDFF não apresenta exemplos de iniciativas efetivas de sucesso, políticas específicas, concretudes, limitando-se à apresentação de informações técnicas. No tocante à aproximação com as populações das comunidades em questão, as descrições de inclusão são voltadas para organizações sociais já estruturadas, o que impõe limitações na

participação de agentes individuais em dinâmicas que afetam seu próprio cotidiano.

Não há transparência quanto à forma como as conexões são feitas ou mesmo os mecanismos de comunicação. Ademais, o Programa majoritariamente avilta as questões estruturais referentes aos dilemas de segurança na fronteira que se buscam corrigir através do desenvolvimento na região.

De fato, as questões sociais não foram priorizadas pelo governo quando da construção da ponte. Isso se torna ainda mais evidente se levarmos em consideração o leilão da Ponte da Integração, ocorrido no dia 04 de abril de 2025, para a próxima concessão com duração de 25 anos. Essa proposta tem em vista a recepção de cerca de 99 milhões de dólares em investimentos na região. (BRASIL, 2025).¹³ Isso não significa que a construção da ponte seja, de todo, maléfica. Entretanto, é necessário atentar para as tensões e complexidades que são invisibilizadas (ocultadas) em detrimento de interesses macroeconômicos.

Para mitigar este problema, reforça-se a necessidade da realização por completo do processo de implementação de políticas públicas, com especial atenção às etapas de monitoramento e avaliação, em parceria com lideranças locais e instituições da sociedade civil com notada relevância no cenário. Isso garante que políticas de desenvolvimento levem em conta as populações afetadas em suas relações com o espaço/território que habitam, criando um ambiente de construção coletiva e redução de danos.

5. Considerações finais

Este trabalho teve como objetivo discutir as problemáticas da circulação no desenvolvimento brasileiro a partir da Ponte da Integração que separa e conecta Brasil e Argentina, trazendo à luz uma discussão da perspectiva da

¹³ Posteriormente foi publicado o Edital de Concessão nº 01/2025 pela Comissão Mista Argentino – Brasileira Para A Ponte Internacional São Borja – Santo Tomé (COMAB). Este edital apresenta datas atualizadas para o leilão, bem como leva em consideração os pontos alertados pelo mercado. Disponível em: <<https://delconcomab.com.br/2024/licitacoes-e-contratos/>>. Acesso: 30 mai. 2025.

Economia Política Internacional enquanto um projeto cultural. E, em segundo plano, analisar o Programa de Promoção do Desenvolvimento na Faixa de Fronteira – PDFF. Concluímos que o PDFF, enquanto uma política pública de desenvolvimento do território fronteiro nacional, nasce no seio das questões de segurança pública, operando no nexo segurança–desenvolvimento.

Apesar de ter como objetivo o desenvolvimento sustentável e econômico na região em diálogo direto com comunidades fronteiriças, além de sua dimensão de política pública de abrangência nacional, o projeto deixa lacunas em aberto em relação à participação da população na formulação de ações correlatas à implementação da ponte. Complementarmente, a própria introdução da ponte (ainda antes do PDFF), ainda que com intuito de integração regional, econômica e solução para questões de segurança, veio a modificar as dinâmicas das populações residentes, cuja história circunscreve as dinâmicas locais dos dois lados.

Considerando que o cotidiano é um alvo em constante movimento (DAVIES, 2016), a Economia Política Internacional torna-se um domínio para contestação ética (BLANEY; INAYATULLAH, 2010). No entanto, é necessário atentar para processos de ocultação e invisibilização de populações e de seus cotidianos provocados pela busca da riqueza das nações, que – apesar dos avanços – majoritariamente prioriza processos macroeconômicos em detrimento do desenvolvimento social. Assim, defende-se que a participação política, assegurada por lei, seja colocada em prática a fim de que a busca pela integração dos povos leve, de fato, em consideração seu maior ativo: os povos.

6. Referências

ARADAU, Claudia; HUYSMANS, Jeff. Mobilising (global) Democracy: A political reading of mobility between universal rights and the mob” *Millennium: Journal of International Studies*, v. 37, n. 3, pp. 583-604, 2009. DOI: <https://doi.org/10.1177/0305829809103>

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1977, p. 27-46.

BLANEY, David; INAYATULLAH, Naem. **Savage Economics: Wealth, Poverty, and the Temporal Walls of Capitalism**. Abingdon: Routledge, 2010. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780203864951>

BRASIL, Ministério da Integração Nacional. (Cartilha) Faixa de Fronteira. **Programa de Promoção do Desenvolvimento da Faixa de Fronteira - PDF**. Brasília, 2009. Disponível em: <<https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/publicacaoes/cartilha-faixa-de-fronteira.pdf>>. Acesso em: 28 nov. 2023.

BRASIL, Ministério da Integração Nacional. **Portaria n. 125**, de 21 de março de 2014. Estabelece o conceito de cidades-gêmeas nacionais, os critérios adotados para essa definição e lista todas as cidades brasileiras por estado que se enquadram nesta condição. Brasília, 21 mar. 2014. Disponível em: <<https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=45&data=2>>. Acesso em: 13 dez. 2023.

BRASIL, Ministério dos Transportes. **Marcado para 4 de abril, leilão da Ponte São Borja - Santo Tomé abre caminhos à modernização e ao crescimento**. Gov.br, 4 abril 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/canais_atendimento/avisos-de-pauta/2025/04/marcado-para-4-de-abril-leilao-da-ponte-sao-borja-santo-tome-abre-caminhos-a-modernizacao-e-ao-crescimento>. Acesso em: 30 mai. 2025.

CARNEIRO FILHO, Camilo Pereira; CAMARA, Lisa Belmiro. Políticas públicas na faixa de fronteira do Brasil: PDF, CDIF e as políticas de segurança e defesa. **Confins** [online], v. 41, 2019. DOI: <https://doi.org/10.4000/confins.22262>.

CHUA, Charmaine; DANYLYK, Martin; COWEN, Deborah; KHALILI, Laleh. Introduction: Turbulent Circulation: Building a Critical Engagement with Logistics'. **Environment and Planning D: Society and Space**, v. 36, n.4, pp. 617-629, 2018. DOI: <https://doi.org/10.1177/02637758187831>

DAVIES, Matt. Everyday life as critique: Revisiting the everyday in IPE with Henri Lefebvre and postcolonialism. **International Political Sociology**, v. 10, n. 1, p. 22-38, 2016. DOI: <https://doi.org/10.1093/ips/olv006>

DE PAULA, Francine Rossone. **Brazil Comes to the Future: Living Time and Space in the International Order of Competition**. Orientador: François Debrix, 2016. 257f. Tese (Doutorado). Virginia Polytechnic; Institute and State University. Blacksburg, 2016. Disponível em: <https://vtechworks.lib.vt.edu/server/api/core/bitstreams/88f331c4-b9bc-48bf-85b8-cd35b0ef6076/content>. Acesso em: 30 mai. 2025.

DUFFIELD, Mark. **Global governance and the new wars**. Nova Iorque: Zed Books, 2014. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/44706412>. Acesso em: 30 mai. 2025.

HAMILTON, Alexander. **Relatório sobre as Manufaturas**. Rio de Janeiro: Movimento de Solidariedade Ibero-Americana, 1995.

LEFEBVRE, Henri. **Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life**. Nova Iorque e Londres: Continuum, 2004.

PESSOA, Luan Oliveira. O bicentenário do Dois de Julho e sua comemoração na Argentina”, **Cadernos de Regionalismo ODR** (UFBA), v. 7, n. 1, pp. 129–140, 2023. Disponível em: <https://observatorio.repri.org/wp-content/uploads/2023/11/Dossie-ODR-2023-com-capa-e-contracapa-16.pdf>. Acesso em: 30 mai. 2025.

PIETERSE, Jan Nederveen. **Development Theory. Deconstructions/Reconstructions**. London: SAGE Publications, 2010.

PINTO, Muriel; ALMEIDA, Cristóvão Domingos de. Mídia e representações sociais: impactos socioculturais e ambientais da ponte da Integração Brasil/Argentina. **Revista Hipótese**, Bauru, v. 4, n. 2, p. 242–263, 2017. Disponível em: <https://revistahipotesse.editoraiberoamericana.com/revista/article/view/337>. Acesso em: 28 nov. 2023.

PINTO, Muriel; COLVERO, Ronaldo Bernardino; RETAMOSO, Alex Sander Barcellos. Integração ou separação? Uma reflexão sobre a governança territorial no Prata a partir da construção da ponte da integração São Borja-Brasil/ Santo Tomé-Argentina. **Regista Franco-Brasileira de Geografia, Confins**, online, v. 31, 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.4000/confins.11960>. Acesso em: 28 nov. 2023.

RICARDO, David. **Princípios de economia política e tributação**. São Paulo: Editora Nova Cultural, 1996.

WALLERSTEIN, Immanuel. The Rise and Future Demise of the World Capitalist System: Concepts for Comparative Analysis. **Comparative Studies in Society and History**, v. 16, n. 4: 387–415, 1974. DOI: <https://doi.org/10.4000/confins.11960>.

WALLERSTEIN, Immanuel. States? Sovereignty? The dilemmas of capitalists in an age of transition. *In: States and Sovereignty in the Global Economy*. Londres: Routledge, 1999, pp. 20–33.

WALRAS, Léon. **Compêndio dos Elementos de Economia Política Pura**. São Paulo: Editora Nova Cultural, 1996.

WEIZMAN, Eyal. The geometry of occupation. **Lecture at the Center of Contemporary Culture of Barcelona**, 2004. Disponível em: https://www.cccb.org/rca_gene/geometry_occupation.pdf. Acesso em: 14 dez. 2023