



FRONTEIRA E SEGURANÇA PÚBLICA: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE OS PORTOS CLANDESTINOS ENTRE BRASIL E PARAGUAI

BORDER AND PUBLIC SECURITY: BRIEF CONSIDERATIONS ON CLANDESTINE PORTS BETWEEN BRAZIL AND PARAGUAY

FRONTERIZA Y SEGURIDAD PÚBLICA: BREVE CONSIDERACIONES SOBRE LOS PUERTOS CLANDESTINOS ENTRE BRASIL Y PARAGUAY

Alan Diogo Schons¹, Nairo de Oliveira Cardoso da Silva²

e463443

<https://doi.org/10.47820/recima21.v4i6.3443>

PUBLICADO: 06/2023

RESUMO

O presente trabalho constitui uma síntese geo-histórica sobre como o território e a territorialidade de uma pequena porção da fronteira paranaense foi cunhada. Nos propomos a discorrer acerca da porção compreendida pelo Brasil (Guaíra-Paraná) e Paraguai (*Salto del Guairá-Canindeyú*). Neste espaço territorial, são observadas territorialidades do crime por onde organizações criminosas articulam a logística do crime ao entorno de portos clandestinos. Nesse sentido, nos propomos a tecer algumas considerações bastante introdutórias sobre a temática, mobilizando referencial teórico e método de análise empírica, a fim de elucidar elementos que compõem o trabalho da Polícia Militar do Paraná, por meio de sua Unidade Especializada: Batalhão de Polícia de Fronteira.

PALAVRAS-CHAVE: Fronteira. Segurança pública. Portos clandestinos. Brasil e Paraguai.

ABSTRACT

The present work is a geo-historic synthesis on how the territory and the territoriality of a small portion of the border of Paraná was formed. We aim at discussing about the piece of land between Brazil (Guaíra-Paraná) and Paraguay (Salto del Guairá-Canindeyú). On this piece of land, there are crime territorialities through which criminal organizations articulate the logistics of crime around clandestine harbours. On this perspective, we propose to make introductory considerations about the theme, by using theoretical references and the empirical analysis method in order to clarify the elements that constitute the work of the Military Police of Paraná, by means of its Specialized Unity: Border Police Battalion.

KEYWORDS: Border. Public security. Clandestine ports. Brazil and Paraguay.

RESUMEN

El presente trabajo constituye una síntesis geohistórica sobre cómo se acuñó el territorio y la territorialidad de una pequeña porción de la frontera paranaense. Proponemos discutir la porción compuesta por Brasil (Guaíra-Paraná) y Paraguay (Salto del Guairá-Canindeyú). En este espacio territorial se observan territorialidades del crimen a través de las cuales las organizaciones criminales articulan la logística del crimen en torno a los puertos clandestinos. En ese sentido, nos proponemos hacer algunas consideraciones muy introdutorias sobre el tema, movilizand un marco teórico y un método de análisis empírico, con el fin de dilucidar elementos que componen el trabajo de la Policía Militar de Paraná, a través de su Unidad Especializada: Batalhão de Polícia de Frontera.

PALABRAS CLAVE: Frontera. Seguridad Pública. Puertos clandestinos. Brasil y Paraguay.

¹ Soldado da Polícia Militar do Paraná, Bacharel em Administração, Mestre em Geografia.

² Capitão da Polícia Militar do Paraná, Bacharel em Direito, Especializado em Segurança Pública.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

FRONTEIRA E SEGURANÇA PÚBLICA: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE OS PORTOS
CLANDESTINOS ENTRE BRASIL E PARAGUAI
Alan Diogo Schons, Nairo de Oliveira Cardoso da Silva

INTRODUÇÃO

O presente artigo tem por objetivo analisar as redes técnicas utilizadas clandestinamente na articulação no lago internacional de Itaipu, entre Brasil e Paraguai. Abordamos mais especificamente os segmentos compreendidos pelo município de Guaíra, no Estado do Paraná (Brasil), que faz divisa com o município de *Salto del Guairá* no Departamento de *Canindeyú* (Paraguai). Preliminarmente, convém esclarecer que o limite internacional brasileiro-paraguaio analisado, é delineado pelo rio Paraná e possui inúmeras interações em locais amplamente conhecidos, são eles: Foz do Iguaçu-PR com *Ciudad del Este* (Paraguai) e *Puerto Iguazú* (Argentina), Santa Helena-PR com *Mbcarayú* e Guaíra-PR com *Salto del Guairá* (Paraguai) e Mundo Novo-MS (Brasil). Nestes locais, há um conjunto de órgãos que permitem aos atores realizarem a legalização do tráfego internacional. Entretanto, há inúmeros outros pontos utilizados na realização da articulação entre Brasil e Paraguai que não são habilitados ao tráfego internacional e são nesses pontos (portos) que concentramos nossa análise, sobretudo aqueles situados nas margens do lago de Itaipu, nos municípios de Guaíra e *Salto del Guairá*.

MÉTODO

Como meio para alcançar o objetivo proposto, utilizamos diversos procedimentos metodológicos, dentre eles pesquisa de campo, levantamento bibliográfico de livros, artigos, revistas, sites, teses e dissertações que tratam sobre o tema pesquisado. Foram realizados levantamentos complementares (trabalho de campo), sobretudo nos municípios que partilham o limite internacional banhado pelo lago internacional de Itaipu. Esses dados foram sistematizados e subsidiaram a consecução deste trabalho. Vale ressaltar que a pesquisa é de natureza qualitativa e segundo Godoy (1995) esta tem por característica condensar um conjunto de métodos que priorizam o ambiente natural como fonte de obtenção de dados.

Dessa maneira, surgiram diversos questionamentos acerca do objeto analisado, dentre eles : por qual motivo os atores sociais buscam articular redes em locais não habilitados ao tráfego internacional? Essa é uma questão bastante complexa, mas buscaremos respondê-la no transcorrer deste trabalho. Nesse sentido, nos pautamos na pesquisa empírica realizada em outro trabalho (SCHONS, 2020). Em que pese o fato de que tratamos de portos clandestinos (rede técnica), portos que são construídos por atores, para que neles possam articular redes ilegais transfronteiriças. Ainda, foram realizadas revisões bibliográficas, consultas a sites de notícias e redes sociais que tratam acerca de alguns elementos históricos, pois qualquer investigação que contemple redes sociais sem considerar a historicidade, será, geralmente, uma análise limitada. Esses foram alguns dos instrumentos que auxiliaram a produzir dados e conhecimento fidedignos, ainda que necessite de vasto aprofundamento e por vezes estão restritas as interpretações dos fenômenos ou direcionamento dos locutores.

Dessa maneira, na primeira parte do trabalho, elucidamos alguns elementos conceituais e de ordem posicional que objetivam trazer a luz algumas considerações teóricas e característica do campo amostral sob a luz da geo-história. Nele pretendemos esclarecer alguns conceitos de que os portos,



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

FRONTEIRA E SEGURANÇA PÚBLICA: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE OS PORTOS
CLANDESTINOS ENTRE BRASIL E PARAGUAI
Alan Diogo Schons, Nairo de Oliveira Cardoso da Silva

são construtos históricos que fazem parte do cotidiano dos fronteiriços, utilizados pelos atores conectarem-se a outras escalas geográficas ao longo da história. Na segunda parte nos concentramos em demonstrar como, em quais locais e com que objetivo são construídos os inúmeros portos clandestinos no lago de Itaipu, destinados a articular a escala internacional (Paraguai). Ainda, pretendemos esclarecer quais as ações realizadas na tentativa de o Estado conter esse avanço na proliferação de portos clandestinos e o porquê não tem surtido efeito.

FRONTEIRA E LIMITE INTERNACIONAL: O CONTEXTO GEO-HISTÓRICO DO EXTREMO OESTE PARANAENSE

Inicialmente, convém esclarecer que fronteira e limite são conceitos distintos, enquanto o limite é uma delimitação, *in thesis*, que encerra a jurisdição do “poder” de um Estado-nacional, a fronteira é construída a partir desse limite e possui caráter regional, ou seja, é uma zona de transição entre dois regimes político-administrativo díspares “[...] enquanto o limite é criado para controlar e regular atividades e interações, a fronteira pode ser concebida como espaço de construção social.” (FERRARI, 2014, p. 22).

Machado (1998; 2000) esclarece que a fronteira é lugar de relações e trocas, orientada “para fora”, enquanto o limite é uma idealização política orientada “para dentro”, ou seja, não abarca os indivíduos e habitualmente é cunhado apartado da realidade dos habitantes fronteiriços. Essa dicotomia entre as realidades sociais e a intenção do Estado em exercer o controle absoluto sobre o território, têm gerado um estado de tensão entre os fronteiriços e o Estado, muito por conta do negacionismo de ambos, um por impor barreiras sem considerar as realidades locais e outro em discordar das “barreiras” impostas pelo poder central.

A falta de consentimento entre as partes é produto da ausência de empatia e racionalidade, tanto por parte dos gestores do Estado em compreender as realidades locais, como dos fronteiriços em aceitar as imposições do Estado. Por esse motivo, convém esclarecer alguns elementos geo-históricos do oeste paranaense, que contribuem na elucidação do porquê atores buscam soluções unilaterais com a intenção de burlar o controle do Estado, ao transpassarem o limite internacional distantes dos locais habilitados aos fluxos internacionais. Nesse contexto, considerando a historicidade local, pode-se dizer que os primeiros portos remontam os anos de 1588, quando foi instalada pelos espanhóis a colônia jesuíta, onde atualmente encontra-se a cidade de Guaíra, que perdurou até as tropas revolucionárias paulistas comandadas pelo General Cândido Mariano da Silva Rondon, quando da expulsão dos padres jesuítas por volta de 1925.

Em meados de 1888 foi criada a colônia militar de Foz do Iguaçu pelo Governo Imperial. Esse período é marcado por sucessivos ciclos exploratórios, principalmente na extração de erva mate, extrato de laranja aepu, madeira, hortelã entre outros, que era realizado principalmente por empresas estrangeiras. Esse ciclo perdurou até meados de 1950. Nesse período, a região oeste paranaense tinha pouca ou nenhuma relação com o restante do território nacional, com exceção de algumas concessões



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

FRONTEIRA E SEGURANÇA PÚBLICA: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE OS PORTOS
CLANDESTINOS ENTRE BRASIL E PARAGUAI
Alan Diogo Schons, Nairo de Oliveira Cardoso da Silva

realizadas pelos Governos brasileiros ao longo dos anos, dentre elas a legalização do serviço de navegação da Bacia do Prata e a autorização para construção da ferrovia entre Porto Mendes (atualmente pertencente ao município de Marechal Cândido Rondon) até o município de Guaíra (ver Figuras 1).

Figura 1: Porto fluvial datado de 1939 na cidade de Guaíra-PR e ferrovia Porto Mendes Guaíra-PR



Fonte: MEMORIARONDONENSE¹

Na **Figura 1** pode ser observada a multimodalidade logística no período de 1939, proporcionadas pela navegação fluvial e pela ferrovia. Naquele período, os fluxos eram controlados por empresas privadas que realizavam a exploração de erva mate. Portanto, a relação espaço-tempo nos dá a real dimensão do que se denomina como rede transfronteiriça e nos fornece elementos comprobatórios de que ela é uma característica persistente ao longo da história na região analisada. Ainda que tenha havido concessões por parte do governo brasileiro a empresas privadas, não havia sequer controles sobre o que entrava ou saía do país e nem por isso as atividades eram criminalizadas. Outro elemento importante dessas interações é o fato de que as concessões ocorreram como consequência, com o objetivo de regularizar redes transfronteiriças já existente e assim, legitimar os monopólios de exploração, o que denota o abandono das fronteiras por parte do Governo.

Este ciclo exploratório foi sucedido pela política de ocupação das fronteiras, com objetivo de retomar o controle desses segmentos, que ocorreu através do loteamento das terras por Companhias. Até esse período, o extremo oeste paranaense era composto por densa vegetação. As Companhias colonizadoras receberam a concessão e venderam as terras principalmente para gaúchos, convencendo-os de que se tratava de grandes “vazios demográficos”. Os novos habitantes (colonos), realizaram a retirada de mata formando pequenos vilarejos essencialmente agrícolas, que posteriormente foram irradiados também para o extremo leste do Paraguai. Essa política reconfigurou totalmente a paisagem e a dinâmica da região, que sofreu outra grande transformação em meados de 1980, com a formação do reservatório de águas da Itaipu.

¹ Disponível em <https://www.facebook.com/MemoriaRondonensePerfil> (Acesso em 26 de abril de 2021).



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

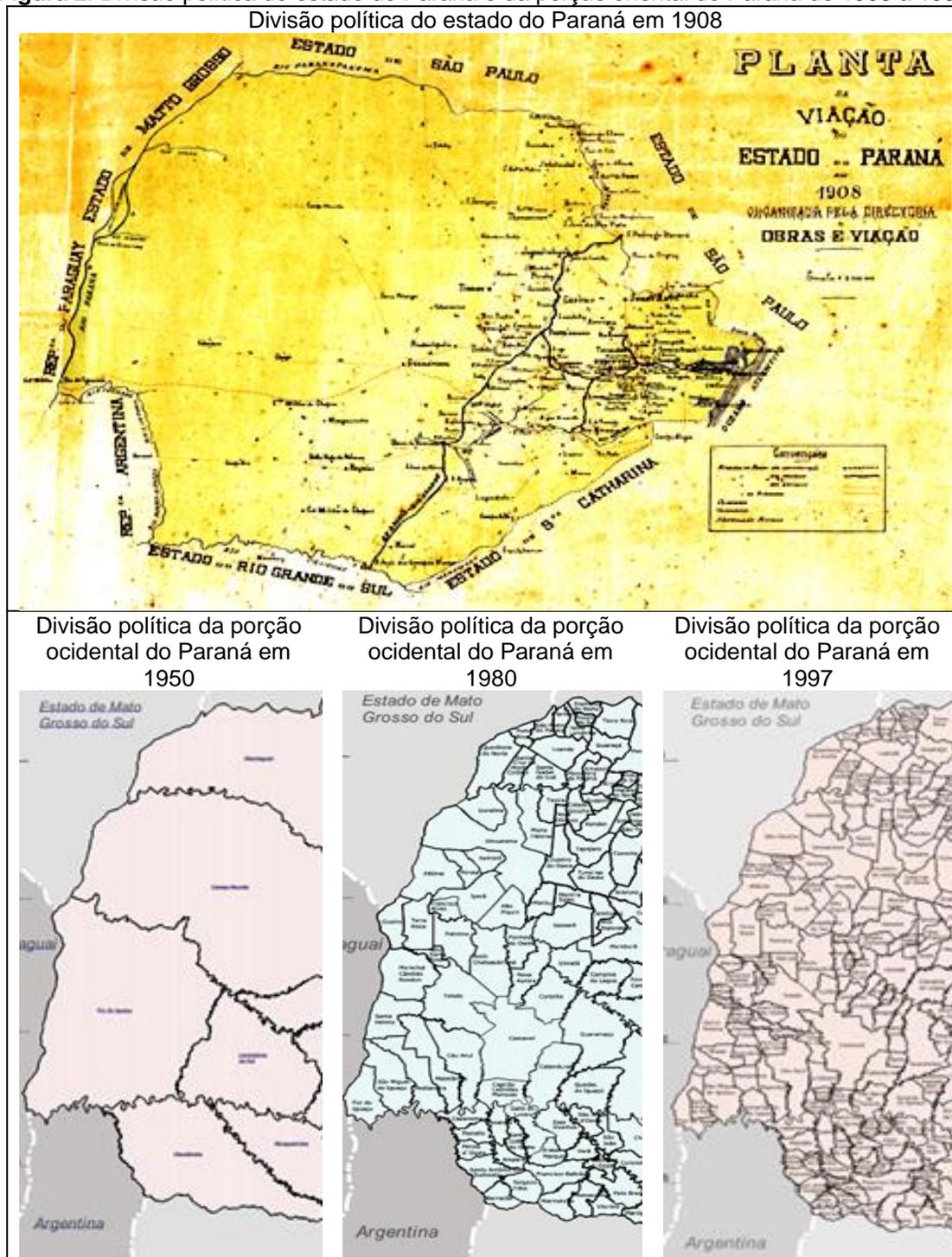
FRONTEIRA E SEGURANÇA PÚBLICA: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE OS PORTOS
CLANDESTINOS ENTRE BRASIL E PARAGUAI
Alan Diogo Schons, Nairo de Oliveira Cardoso da Silva

De acordo com Saatkamp (1984) e Lima (2006), o reservatório de águas causou impacto hidrológico, geomorfológico, além de inundar completamente as Sete Quedas. As Sete Quedas constituíam um verdadeiro espetáculo natural e sua inundação sucumbiu o potencial turístico de Guaíra e *Salto del Guairá*. Desse modo, a formação do lago de Itaipu gerou grandes prejuízos econômicos e sociais aos habitantes locais.

Além dos impactos mencionados, deve-se ressaltar os reflexos socioeconômicos que resultaram na desapropriação de milhares de indivíduos que habitavam as terras submergidas pelo reservatório de águas da Itaipu, tanto do Brasil como do Paraguai. Essa desapropriação ocasionou grande procura por novas terras para substituir aquelas inundadas, o que resultou na supervalorização das terras no extremo oeste paranaense, fazendo com que os agricultores passassem a ter dificuldade em adquirir novas terras na região, obrigando-os a migrar para outros locais do país, principalmente para o estado de Mato Grosso, ou para atividades informais.

Simultaneamente a esse processo de sucessão de ciclos econômicos, que ocorreu entre meados de 1900 a 1980, houve o crescimento populacional vertiginoso, surgimento e proliferação da malha viária, pontes, onde vilas começaram a se tornar municípios, modificando a paisagem e a cartografia do extremo oeste paranaense (ver Figura 2).

Figura 2. Divisão política do estado do Paraná e da porção oriental do Paraná de 1908 a 1997



Fonte: Adaptado pelos autores de Ipardes e ITCG.

Na **Figura 2**, podem ser observadas as modificações que ocorreram no território do Estado e extremo oeste paranaense entre os anos de 1908 e 1997, em decorrência dessas políticas adotadas pelo Governo central. Conseqüentemente, foram traçados novos recortes no território, dando origem a



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

FRONTEIRA E SEGURANÇA PÚBLICA: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE OS PORTOS
 CLANDESTINOS ENTRE BRASIL E PARAGUAI
 Alan Diogo Schons, Nairo de Oliveira Cardoso da Silva

novos municípios. Do ponto de vista da estratégia nacional de ocupação do oeste paranaense, as ações resultaram exitosas. Desse modo, a região teve aumento vertiginoso no número de municípios por consequência do aumento no número de habitantes, foram se intensificando as relações com o restante do Estado brasileiro e parafraseando Foucher (2009, p. 76) “[...] A fronteira volta a ser, então, a linha de soberania administrada diretamente pelo poder central [...]”.

Nesse liame, a faixa de fronteira pertencente ao estado do Paraná possui cerca de 5% da área territorial e aproximadamente 25% dos habitantes de toda a faixa de fronteira brasileira, o que a torna uma das mais densamente povoadas dentre toda a faixa de fronteira do Brasil. Outrossim, quanto maior forem as imposições do Estado sobre o território, tanto quanto serão as complexidades das interações estabelecidas pelos atores e esses elementos, são alguns dos motivos que nos apoiamos para demonstrar a importância e complexidade da fronteira analisada.

Não obstante, Foucher (2009) complementa a alegação anterior, alertando que, na escala local, atores buscam seus próprios meios de sobrevivência, estabelecendo territorialidades que não obedecem a mesma acepção sugerida pelo Estado, o que Ferrari (2019) denomina como identidade fronteiriça. É importante destacar que esses elementos somados a outros, influenciaram diretamente e ainda influenciam no adensamento e multicapilaridade das dinâmicas reticulares, o que converge com a seguinte alegação:

A rede aparece, desde então, como fios seguros de uma rede flexível que pode se moldar conforme as situações concretas e, por isso mesmo, se deformar para melhor reter. A rede é proteiforme, móvel e inacabada, e é dessa falta de acabamento que ela tira sua força no espaço e no tempo: se adapta às variações do espaço e às mudanças que advêm no tempo. A rede faz e desfaz as prisões do espaço, tornado território: tanto libera como aprisiona. É o porquê de ela ser o “instrumento” por excelência do poder (RAFFESTIN, 1993, p. 204).

Concomitantemente, muito por consequência da desapropriação massiva resultante da formação do lago na década de 1980, atores passaram a buscar novos meios de subsistência, dentre eles a articulação de redes entre Brasil e Paraguai que se tornaram endêmicas. Contudo, para articular redes, necessita minimamente de infraestrutura básica, incluindo portos utilizados para realizar o transbordo de mercadorias inseridas ilegalmente no Brasil, advindas do Paraguai através da navegação do lago de Itaipu.

A utilização de portos na articulação de redes transfronteiriças é uma prática histórica no extremo oeste do estado do Paraná, conforme visto de maneira sucinta anteriormente. Entretanto, convém destacar que na atualidade, existem duas principais motivações na utilização destes portos, são elas: com o propósito de estabelecer relações não lesivas e relações lesivas ao Estado. Nosso foco está contido nos portos que resultam em ações que causam algum tipo de dano ou prejuízo ao Estado e conseqüentemente à população.

Antes de adentrar ao contexto dos portos utilizados na articulação de redes transfronteiriças de natureza ilegal e por consequência, lesivas, ponderamos alguns elementos estruturais e organizacionais, nesse contexto, consideramos as redes ilegais como:

RECIMA21 - Ciências Exatas e da Terra, Sociais, da Saúde, Humanas e Engenharia/Tecnologia



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

FRONTEIRA E SEGURANÇA PÚBLICA: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE OS PORTOS
 CLANDESTINOS ENTRE BRASIL E PARAGUAI
 Alan Diogo Schons, Nairo de Oliveira Cardoso da Silva

[...] aqueles espaços reticulares, estabelecidos por grupos sociais e entidades não governamentais, que se articulam e se estruturam a margem das regras formalmente instituídas pelo Estado nacional. Quando essas redes “rompem” o limite internacional, desobedecendo as regras definidas pela política central, elas são ilegais e transfronteiriças, já que transpõem os limites territoriais dos Estados nacionais, conectando “polos” ou “nós” em diferentes países, como as redes estabelecidas entre Brasil e Paraguai (SCHONS, 2020, p. 57).

Ainda que possa ser atribuído a essas relações de natureza ilegal, certo grau de amadorismo ou unicamente um meio de subsistência, a pesquisa de campo revelou uma natureza mais complexa. Em nossa análise, evidenciamos que existem estruturas organizacionais dispostas em diversos níveis ao molde de organizações formais. Isto posto, interessa-nos discorrer acerca da estruturação na escala local, onde são mobilizados portos clandestinos como meios técnicos das redes ilegais transfronteiriças em práticas tipificadas como contrabando, descaminho, tráfico de drogas e armas. Embora os responsáveis (trabalhadores) sejam fronteiriços, eles compõem organizações criminosas, ou seja, são atores pertencentes ao circuito inferior da economia, que se especializaram nesse tipo de atividade, os quais se conectam a outros poderes, os circuitos superiores da economia.

Dessa maneira, pode-se dizer que é no campo econômico, tributário, sanitário, na área da saúde e segurança pública que as ilegalidades articuladas através dos portos clandestinos são mais expressivas. Destarte, no tocante às atividades ilegais, há quem diga que ocorrem também como resistência a certos monopólios e manobras que privilegiam determinados setores em que há:

[...] um conjunto de instituições públicas e privadas que, através de leis, regras, medidas, programas, acordos e estratégias, opera com o estímulo à abertura do território. Recintos aduaneiros para executar o controle alfandegário, regimes tributários e tarifários para taxar ou desonerar o movimento de mercadorias, linhas de financiamento e seguros que envolvem a circulação de um dinheiro vinculado às exportações e atividades relativas a promoção comercial são, todos eles, criados ou modificados durante a década de 1990.” (ARROYO, 2005, p. 211/212).

Não obstante, o que pretendemos demonstrar é que, além da influência do Estado Brasileiro, o modo como os habitantes fronteiriços estabelecem suas conexões no território analisado, devemos mencionar os fatores exógenos advindos da globalização, que influenciaram na maneira como a fronteira está disposta. Ademais, o aumento do comércio internacional estimulou o aprimoramento dos meios técnicos formais (comunicação, portos, rodovias entre outros).

Paralelamente ao desenvolvimento dos meios formais, intensificaram-se os fluxos informais. No entanto, a utilização de portos clandestinos se intensificou a partir do arroxó na fiscalização alfandegária e coercitiva em 2001 e nos anos seguintes, sobretudo na cidade de Foz do Iguaçu. Tendo em vista a dificuldade encontrada pelos atores na articulação ilegal internacional através dos meios convencionais (Ponte da Amizade), estes buscaram novas estratégias. Dentre elas, intensificaram-se a utilização de portos clandestinos ao longo do lago internacional de Itaipu, onde foram estabelecidas também, verdadeiras territorialidades do crime.



PORTOS CLANDESTINOS NO LAGO DE ITAIPU: as conexões informais entre Brasil e Paraguai

Inicialmente, convém elucidar que existem dois meios de realizar a conexão entre Guaíra e *Salto del Guairá* formalmente, são eles: através da navegação fluvial do lago de Itaipu por meio de balsa (1), ou através da ponte interestadual Airton Senna entre Guaíra-PR e Mundo Novo-MS e posterior ingresso em *Salto del Guairá* através da aduana (2) localizada na fronteira seca entre Brasil e Paraguai, conforme pode-se observar na Figura 3:

Figura 3: meios de conexão formal entre Guaíra e *Salto del Guairá*

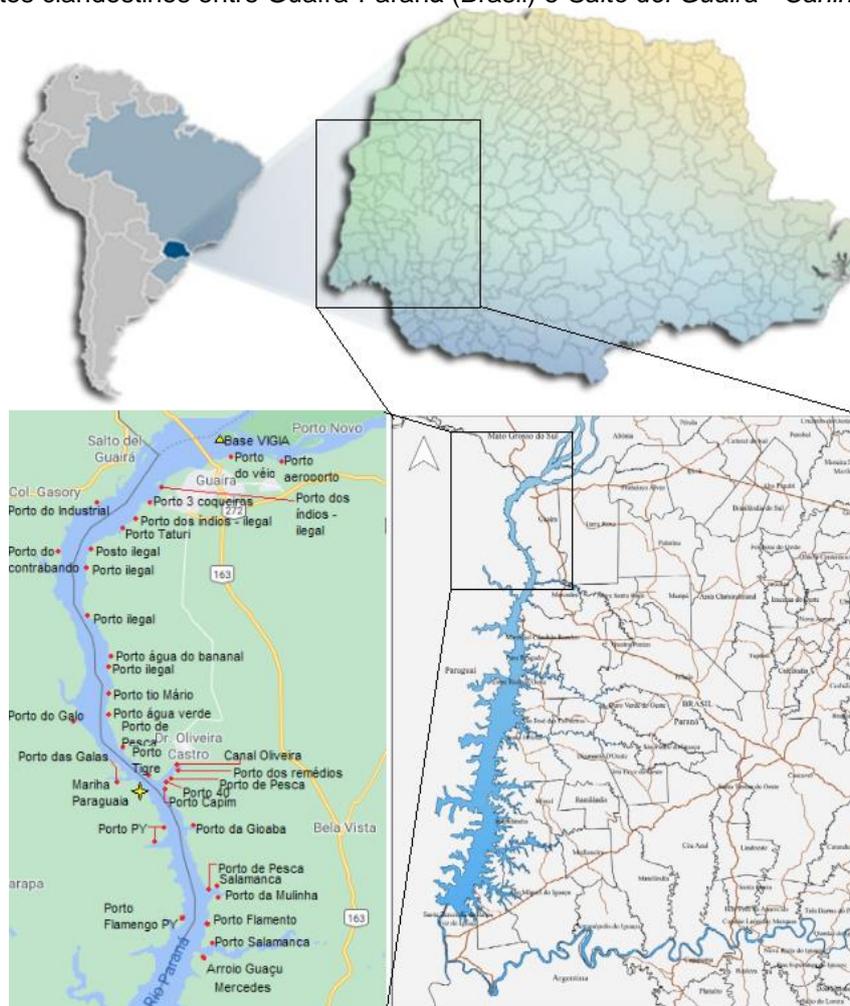


Fonte: Adaptado de SCHONS (2020)

Embora existam meios de regularizar o tráfego internacional de pessoas e bens, os atores buscam formas alternativas de articulação internacional, com o propósito de burlar a fiscalização aduaneira. O método empregado é a navegação fluvial por meio do lago internacional de Itaipu. Dessa maneira, existem inúmeros pontos que possibilitam conectar Brasil e Paraguai ao longo do lago de Itaipu. A esses pontos denominamos portos clandestinos. Deve-se ressaltar o fato de que muitos desses portos são habilitados à navegação nas águas interiores, formalmente estabelecidos, destinados às comunidades de pescadores, utilizados para práticas recreativas e de mineração.

Não obstante, esses portos são denominados ilegais, pois não são habilitados a tráfego internacional e frequentemente são utilizados para realizar transporte de diversos tipos de ilícitos, dentre eles destacamos produtos como agrotóxicos, armas, cigarros, drogas, eletrônicos, pneus, dentre muitos outros. É importante ressaltar que embora a legislação prevê que a responsabilidade da fiscalização dos limites internacionais é de competência da Polícia Federal, estes crimes são praticados por brasileiros e paraguaios em território paranaense, onde a responsabilidade da segurança pública é da Polícia Militar do Paraná. Nesses locais, se instalam territorialidades do crime, inclusive são apropriados por organizações criminosas que obtêm elevado lucro com esse tipo de operação ilegal. Estima-se que milhões de reais em mercadorias transitam diariamente por esses portos clandestinos e têm como destino diversas escalas do Brasil (ver Figura 4).

Figura 4 - Portos clandestinos entre Guaira-Paraná (Brasil) e Salto del Guairá - Canindeyú (Paraguai)



Fonte: Elaborado por SCHONS, Alan D. e CARNEIRO FILHO, Camilo P

O limite linear internacional entre Guaira e *Salto del Guairá* possui aproximadamente 37 Km de distância, nele foram contabilizados cerca de 26 portos clandestinos na margem brasileira e 7 portos na margem paraguaia, utilizados frequentemente pelos atores, para articular redes ilegais transfronteiriças. Ainda que existam inúmeros portos clandestinos, agentes de segurança pública² que operam na região analisada, esclarecem que existem muitos outros portos utilizados sazonalmente, com objetivo de desviar e confundir os agentes públicos destinados a coibir a prática de ilícitos transnacionais. Dentre os inúmeros portos clandestinos, apontamos o Porto Tigre (ver Figura 5) como um dos mais intensamente utilizados nas redes ilegais transfronteiriças articuladas entre Brasil e Paraguai.

² Pesquisa realizada em diferentes momentos entre 2018 e 2021 no município de Guaira-PR.



Figura 5 - Porto Tigre: passagem clandestina localizada no interior do município de Guaíra (Paraná) limítrofe a *Salto del Guairá (Canindeyú)*



Fonte: Adaptado de SCHONS (2020)

Em um primeiro momento, o aspecto rudimentar do porto dá a impressão de que esse é um modo bastante arcaico, cuja movimentação é inexpressiva, no entanto, cabe destacar que milhões de reais em mercadorias são inseridas no Brasil por meio desse tipo de modal logístico:

No Porto Tigre, assim como em outros “portos” ao longo da barragem de águas da Hidrelétrica de Itaipu, é comumente realizado o transbordo dos produtos das embarcações para veículos de carga e também através pessoas – carretas, caminhões, vans, ônibus, caminhonetes, automóveis, motocicletas e pedestres, que fazem o transporte a pé ou procuram outros meios para se locomover. Após o carregamento, os veículos e/ou indivíduos utilizam-se de vias de acesso que conectam as estradas rurais utilizadas para o escoamento da produção agrícola local. Essas malhas rudimentares compostas por estradas rurais, caminhos criados em meio à mata e até mesmo picadas³ são utilizadas para a realização do transporte de ilícitos para outros locais (barracões, casas destinadas para depósito, propriedades rurais etc.). De lá são levados para outros locais e ocultados na vegetação, onde é realizado o transbordo das mercadorias para veículos que normalmente seguem diretamente para as rodovias transportando os ilícitos até seu destino final (SCHONS, 2020, p. 83).

Frequentemente os órgãos oficiais realizam operações destinadas a destruição dos caminhos que conectam aos portos clandestinos FEDERAL (2021). Contudo, essas conexões são reparadas quase na mesma velocidade com que são destruídas e o fluxo é reestabelecido de um dia para o outro (ver Figura 5).

³ São caminhos construídos em meio à vegetação, que permitem o acesso a pé e geralmente antecedem a construção de uma estrada.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

FRONTEIRA E SEGURANÇA PÚBLICA: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE OS PORTOS
CLANDESTINOS ENTRE BRASIL E PARAGUAI
Alan Diogo Schons, Nairo de Oliveira Cardoso da Silva

Figura 5: Acesso a porto clandestino destruído (1) e Acesso ao porto clandestino restaurado (2)



Fonte: FEDERAL (2021) e acervo de SCHONS, Alan D. (registrado em 2020 no município de Guaíra-PR)

A Polícia Militar do Paraná também atua na destruição de portos clandestinos. Um plano de Operações da Polícia Militar do Paraná, datado de 17 de março de 2023, publicado em Boletim Geral visava ações integradas de saturação e cumprimento de mandados em uma cidade da região de fronteira. O documento previa ainda a identificação de portos clandestinos e suas desmobilizações, conforme segue:

7) O CME, por meio do BPFron e BOPE, deverá intensificar o policiamento em região de rios e lagos, em especial, buscando a identificação de portos clandestinos e suas desmobilizações, quando as condições assim permitirem. (Plano de Operações nº 010/2023 publicado em Boletim Geral da Polícia Militar do Paraná nº 053 de 17 de março de 2023, fl.6)

Com relação à criação de portos clandestinos, além dos elementos mencionados, deve-se esclarecer que a construção dos portos clandestinos infringem outras normas, pois são construídos em áreas de preservação permanente. Dessa maneira, além da madeira retirada da mata que visa conectar as estradas rurais⁴ aos portos clandestinos, os caminhos construídos são potenciais causadores de processos erosivos e sedimentação do leito do rio. Mas o que fazer para desarticular esses portos? O Estado têm se concentrado em duas principais frentes: a detonação dos portos clandestinos, que visa interromper a conexão entre o porto e as estradas rurais que dão vazão e mobilidade, conforme

⁴ Essas estradas constituem uma grande teia, que possui grande capilaridade representada por inúmeras possibilidades de conexão e articulação com Rodovias Estaduais e Federais.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

FRONTEIRA E SEGURANÇA PÚBLICA: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE OS PORTOS
CLANDESTINOS ENTRE BRASIL E PARAGUAI
Alan Diogo Schons, Nairo de Oliveira Cardoso da Silva

demonstrado na Figura 5, e a coerção visando “quebrar” economicamente as organizações criminosas, por meio da interrupção da logística do crime. Essa prática tem se demonstrado ineficiente, haja vista que a conexão é reestabelecida no dia seguinte.

Dessa maneira, além da destruição dos portos clandestinos – o que tem se demonstrado ineficiente – ainda, apesar das diversas apreensões realizadas pelos órgãos estaduais e federais que atuam na fronteira, as redes ilegais transfronteiriças resistem. Dessa maneira, os atores fronteiriços continuam articulando redes ilegais, como é o caso do contrabando de cigarros, um dos produtos com maior incidência no volume de apreensões das autoridades brasileiras, conforme pode ser observado na Figura 6.

Figura 6: Apreensão de embarcação, veículo e caixas de cigarros em porto clandestino situado no lago de Itaipu



Fonte: Publicado em 11 de maio de 2021 na página do BPFron⁵ no Facebook

Apreensões como esta demonstrada na Figura 6, são bastante frequentes e é por meio de portos clandestinos que inúmeros tipos de produtos são introduzidos ilegalmente no Brasil. Portanto, os portos clandestinos são um meio utilizado com frequência para burlar as leis brasileiras, evitar a cobrança de impostos trazendo inúmeros prejuízos aos cofres públicos, tanto pela falta de arrecadação como na despesa gasta pelo Estado na coerção desse tipo de ilicitude, sem contar as questões sanitárias e os inúmeros crimes correlacionados.

De fato, é necessário esclarecer que esses portos clandestinos situados no Brasil e Paraguai, são locais por onde há disparidade social e econômica bastante elevada. Desse modo, os fronteiriços

⁵ Disponível para consulta na página do Batalhão de Polícia de Fronteira no Facebook, podendo ser acessada pelo endereço: <https://www.facebook.com/1599331266964439/posts/3010133479217537/>. Acesso em 21 de maio de 2021.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

FRONTEIRA E SEGURANÇA PÚBLICA: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE OS PORTOS
CLANDESTINOS ENTRE BRASIL E PARAGUAI
Alan Diogo Schons, Nairo de Oliveira Cardoso da Silva

operam redes ilegais como prática histórica, comércio culturalmente aceito e atividade econômica extremamente importante, pois constituem um meio de vida. Elas são proporcionadas por sólidas redes sociais construídas através de laços familiares, solidariedade, economia, entre muitas outras razões. Entretanto, ainda que seja um meio de vida construído historicamente, fazendo parte inclusive da cultura e identidade fronteiriça, essas atividades são extremamente lesivas e estimulam os atores a cometerem outros tipos de crimes, ou seja, podemos dizer que as redes ilegais transfronteiriças articuladas pelos portos clandestinos, são também a porta de entrada para crimes mais graves como o tráfico internacional de armas, drogas, seres humanos e uma maneira de organizações criminosas obterem ainda mais lucro.

CONSIDERAÇÕES

A presente análise foi desenvolvida introdutoriamente, com o objetivo de chamar a atenção para a complexidade existente na fronteira entre Brasil e Paraguai. Dessa maneira, destacamos que a realidade evidenciada sofreu influência dos processos geo-históricos promovidos pelo Estado nacional e habitantes fronteiriços, sofrendo também influência da própria evolução promovida pelo comércio internacional estimulada pelo processo de Globalização. Destacamos que a presente análise é bastante abrangente e superficial, no entanto não restam dúvidas quanto a utilização de portos clandestinos na articulação da logística e economia criminosa.

Embora a explosão de portos clandestinos possa ter um impacto inicial no transporte de ilícitos que chegam pelo lago e entram no Brasil, essa abordagem isolada não é eficaz o suficiente para acabar completamente com o problema. Para tanto, sugere-se uma abordagem holística: para combater efetivamente o transporte de cargas ilegais que se utilizam desses portos clandestinos é necessário adotar uma abordagem holística que combine ação policial, inteligência, cooperação internacional, prevenção, tratamento e conscientização pública. A simples destruição de portos clandestinos não aborda as causas fundamentais destas rotas clandestinas, nem as questões socioeconômicas que as cercam.

REFERÊNCIAS

ARROYO, Mónica. Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental. In: SILVEIRA, María Laura (Org.). **Continente em Chamas: globalização e território na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 209-242.

FEDERAL, Polícia. Operação PF: PF participa de operação responsável pela destruição de mais de 40 portos clandestinos no Paraná. **Notícias Governo Paraná**, 05 mar. 2021. disponível em: <https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/noticias/2021/03/pf-participa-de-operacao-responsavel-pela-destruicao-de-mais-de-40-portos-clandestinos-no-parana>. Acesso em: 28 abr. 2021.

FERRARI, Maristela. As Noções de Fronteira em Geografia. **Revista Perspectiva Geográfica**, Marechal Cândido Rondon, v. 9, n. 10, 2014.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

FRONTEIRA E SEGURANÇA PÚBLICA: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE OS PORTOS
CLANDESTINOS ENTRE BRASIL E PARAGUAI
Alan Diogo Schons, Nairo de Oliveira Cardoso da Silva

FERRARI, Maristela. Como pensar a identidade nacional em zonas de fronteira? Uma análise a partir de dois conjuntos de cidades-gêmeas brasileiro-argentinas. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 39, p. 1-18, 29 jul. 2019.

FOUCHER, Michel. **Obsessão por fronteiras**. Tradução: Cecília Lopes. São Paulo: Radical Livros, 2009.

GODOY, A. S. Introdução a pesquisa qualitativa e suas possibilidades. **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 35, n. 2, mar./abr. 1995, p. 57-63.

MACHADO, Lia Osorio. **Limites e Fronteiras**: da alta diplomacia aos circuitos da ilegalidade. Rio de Janeiro: Revista Território, 2000.

MACHADO, Lia Osorio. Limites, fronteiras, redes. *In*: STROHAECKER, Tânia Marques *et al.* **Fronteiras e espaço global**. Porto Alegre, RS: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 1998.

PARANÁ. Boletim Geral da Polícia Militar do Estado do Paraná nº 053 de 17 de março de 2023. **Plano de Operações nº 010/2023**. Curitiba, PR, 2023.

RAFFESTIN, Claude. Tradução: Marília Cecília Franca. **Por uma Geografia de Poder**. São Paulo: Editora Ática, 1993.

SAATKAMP, Venilda. **Desafios, lutas e conquistas**: história de Marechal Cândido Rondon. Cascavel, PR: ASSOESTE, 1984.

SANTOS, Milton. **O Espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Tradução Myrna T. Regp Viana. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018.

SCHONS, Alan Diogo. **Fronteira, redes ilegais e segurança pública no extremo oeste do Paraná (Brasil) limítrofe ao extremo-leste dos Departamentos de Ato Paraná e Canindeyú (Paraguai), 1980 a 2018**. 2020. 238f. Dissertação (mestrado em Geografia) - Universidade do Oeste do Paraná, 2020.