

| | |
|---------------------------|---|
| Título do capítulo | CAPÍTULO 6 – A RELEVÂNCIA DO EXERCÍCIO DA CONDIÇÃO DE FRONTEIRA NA FAIXA LITORÂNEA |
| Autores | Rosa Moura Gustavo Ferreira Líria Nagamine Maria Nunes |
| DOI | http://dx.doi.org/10.38116/978-65-5635-067-7/capitulo6 |

| | |
|------------------------|---|
| Título do livro | FRONTEIRAS DO BRASIL: O LITORAL EM SUA DIMENSÃO FRONTEIRIÇA |
| Organizadores | Bolívar Pêgo (Coordenador) Líria Nagamine Caroline Krüger Rosa Moura |
| Volume | 8 |
| Série | - |
| Cidade | Brasília |
| Editora | Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) |
| Ano | 2023 |
| Edição | - |
| ISBN | 978-65-5635-067-7 |
| DOI | http://dx.doi.org/10.38116/978-65-5635-067-7 |

© Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – ipea 2023

As publicações do Ipea estão disponíveis para *download* gratuito nos formatos PDF (todas) e EPUB (livros e periódicos). Acesse: <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério da Economia.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

A RELEVÂNCIA DO EXERCÍCIO DA CONDIÇÃO DE FRONTEIRA NA FAIXA LITORÂNEA

Rosa Moura¹
Gustavo Ferreira²
Líria Nagamine³
Maria Nunes⁴

1 INTRODUÇÃO

A costa brasileira estende-se desde a foz do rio Oiapoque, na fronteira do Amapá com a Guiana Francesa, até arroio Chuí, na fronteira do Rio Grande do Sul com o Uruguai. São 10,9 mil km de extensão, passando por 17 estados e 279 municípios defrontantes com o mar (IBGE, 2021a).

A condição de fronteira exercida por estados e municípios da costa brasileira exerce influência sobre municípios não defrontantes, contíguos a esses, por vezes em descontinuidade, porém com fortes fluxos de conexão. Esse conjunto, pelo exercício ou pela influência da condição fronteiriça, reveste-se de especificidades pouco analisadas nos estudos gerais sobre fronteiras, como também pouco consideradas em políticas públicas para fronteiras, posto que essas se destinam majoritariamente à faixa de fronteira terrestre, que já conquistou demarcação legal.⁵

Alguns projetos governamentais se voltam à região fronteiriça costeira, com destaque ao projeto Amazônia Azul, desenvolvido pela Marinha do Brasil (MB), voltado à imensidão da fronteira marítima e do mar territorial (MT) brasileiro. Em suas considerações, ressalta-se que é uma região que representa grandes oportunidades e desafios ao Estado e à sociedade, pois suas riquezas naturais são vitais para

1. Pesquisadora sênior colaboradora na pesquisa Fronteiras do Brasil: Uma Avaliação de Política Pública, desenvolvida na Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Dirur/Ipea). *E-mail*: <rmoura.pr@gmail.com>.

2. Pesquisador doutorando colaborador na pesquisa Fronteiras do Brasil: Uma Avaliação de Política Pública, desenvolvida na Dirur/Ipea. *E-mail*: <gustavoohs@gmail.com>.

3. Pesquisadora doutoranda colaboradora na pesquisa Fronteiras do Brasil: Uma Avaliação de Política Pública, desenvolvida na Dirur/Ipea. *E-mail*: <liriaok@gmail.com>.

4. Pesquisadora doutora colaboradora na pesquisa Fronteiras do Brasil: Uma Avaliação de Política Pública, desenvolvida na Dirur/Ipea. *E-mail*: <mariahnun@gmail.com>.

5. Conforme a Constituição Federal de 1988 (CF/1988), art. 20 – § 2º, a faixa de fronteira corresponde à “faixa de até cento e cinquenta quilômetros de largura, ao longo das fronteiras terrestres”. A Lei nº 6.634, de 2 de maio de 1979, regulamenta os parâmetros a partir da disposição constitucional.

o desenvolvimento do país. Anota-se ainda que adensa na linha da costa a presença de grandes centros urbanos, infraestruturas e rotas de comércio internacional, que demarcam a importância estratégica dessa área.

Tal qual a fronteira terrestre, a extensão da fronteira litorânea ao longo de uma área geográfica vasta e aberta torna difícil sua vigilância e seu controle por parte das autoridades nacionais. A deficiência da vigilância facilita a circulação de mercadorias ilícitas e pessoas em condições de ilegalidade, criando um espaço propenso à clandestinidade.

Entre potenciais e dificuldades, esse espaço fronteiriço tem demonstrado relevância. Para sua compreensão, é urgente que a fronteira litorânea passe a ser detidamente considerada em novos estudos e receba subsídios para políticas públicas sobre fronteiras, dado que proteger suas riquezas, otimizar sua infraestrutura e garantir segurança à sociedade brasileira é tarefa central do Estado. Como um subsídio a essa compreensão, neste capítulo, procura-se desencadear uma análise específica sobre o exercício da condição fronteiriça dos estados e municípios integrantes da fronteira litorânea, ressaltando-se o significado da função de fronteira, as oportunidades e as limitações decorrentes de seu exercício. Para tanto, foi imprescindível definir o que se pode considerar uma faixa de fronteira litorânea e pontuar, sinteticamente, alguns dos principais elementos a serem ponderados em detalhe em futuros trabalhos.

O objetivo deste capítulo é refletir sobre a importância do exercício da função de fronteira e discutir como ela se insere nas dinâmicas de desenvolvimento para a região e o país, e salientar porque essa condição fronteiriça deve ser incorporada no âmbito das políticas públicas nacionais voltadas para o mar. Toma-se como referência fundamental o estudo *Referências para a formulação de políticas públicas para as fronteiras brasileiras* (Pêgo et al., 2021), produzido no âmbito da pesquisa Fronteiras do Brasil: Uma Avaliação de Política Pública, em realização na Dirur do Ipea. Admite-se a simbiose existente entre a terra e o mar na configuração dessa faixa, embora delimite-se a porção terrestre dessa faixa de fronteira como recorte analítico.

Este capítulo está estruturado em quatro seções, além desta introdução. Na seção 2, apresenta-se a percepção dos autores sobre a natureza de uma condição de fronteira e do exercício das funções por ela demandadas. Na seção 3, expõe-se a construção de uma faixa de fronteira hipotética como recorte de análise. Na seção 4, demonstra-se a caracterização da densidade dos elementos fixos (cidades e infraestruturas) e o apoio desses aos fluxos de pessoas e produtos/mercadorias. E, por fim, na seção 5, apresentam-se as considerações finais.

2 A NATUREZA DA CONDIÇÃO DE FRONTEIRA

A condição de fronteira se dá no plural: são *fronteiras* e não *fronteira*. Fronteiras em regiões de florestas ou desertos, fronteiras densamente ocupadas, fronteiras com dificuldade de acesso ou bem servidas de vias de circulação, fronteiras secas ou molhadas, fronteiras com mais ou menos controle, fronteiras terrestres, aéreas e litorâneas. Todas realizam em terra o exercício de funções que a condição fronteiriça exige.

Simbolicamente, a ideia de fronteiras perpassa desde localizações longínquas, ermas, extremas, até a imagem de pequenas cidades ou povoados e seus passos fronteiriços. Esses dedicados à função de controle dos movimentos internacionais de entradas e saídas de pessoas e mercadorias. Ao se tratar da fronteira configurada ao longo da costa, na qual, no caso brasileiro, avolumam-se os fluxos aéreos e marítimos internacionais, a ideia síntese de fronteira descola-se do território e se põe em segundo plano. Os protocolos e acordos internacionais referentes ao movimento internacional de pessoas e mercadorias parecem estar restritos exclusivamente ao espaço físico e ao controle realizado nos portos e aeroportos. No âmbito da cidade onde se situam, não se percebe a sensação de fronteira.

Na faixa litorânea, um alinhamento de municípios, defrontantes ao mar ou não, exerce o papel de natureza fronteiriça, como portais de entradas e saídas do país para pessoas ou mercadorias. A função de controle que realizam pode estar presente apenas em seu território, mas os desdobramentos deflagrados pelos fluxos influenciam as atividades e a vida cotidiana de outros municípios localizados nas proximidades. Mas não só desses. Como os postos de controle fronteiriço se localizam em grande parte nos aeroportos internacionais, e alguns deles escapam a essa faixa, dado que se situam em metrópoles do interior do território, a função fronteiriça se concentra na faixa Atlântica do país, mas também se fragmenta em outras metrópoles – casos de Belo Horizonte, Brasília e Manaus, fundamentalmente (Pêgo *et al.*, 2021). Adiciona-se que, embora a linha da costa esteja pontuada de portais físicos oficiais para o trato fronteiriço, está também aberta a fluxos clandestinos, como a linha de fronteira terrestre em sua extensão. E esses fluxos também se imiscuem pelas imediações, por outros municípios.

Dessa forma, as fronteiras transpassadas pelo ar ou pelo mar aterram majoritariamente em cidades da faixa litorânea, que não demarcam entre suas principais funções urbanas aquela de portal fronteiriço. Nas cidades no interior do território, exceto as da fronteira terrestre, a função fronteiriça é ainda menos percebida, quando não ignorada pela população, pelos gestores e pesquisadores. Reconhecer a importância da natureza da condição fronteiriça ao se tratar não só da faixa litorânea, mas, fundamentalmente, em relação a essa, é uma necessidade premente, particularmente quando se volta à formulação de políticas públicas urbanas e regionais. Mais que o porto ou o aeroporto, o município, em suas relações com

o entorno, deve ser entendido como responsável pelo exercício de uma função de grande especificidade e complexidade, ou como sujeito às oportunidades geradas pela circulação internacional ou seus percalços.

A presença de atividades e serviços voltados aos fluxos internacionais de entrada e saída de pessoas e mercadorias transforma o espaço, para que esse se torne adequado ao seu funcionamento. Essa presença gera postos de trabalho, necessidades sociais, demandas e meios de deslocamento interno, além do adensamento da ocupação urbana e da população. Redes sociais formais e clandestinas também se constituem a partir de atividades geradas por esses fluxos, e ambas, ao mesmo tempo, interferem nas dinâmicas sociais e nos resultados econômicos da presença da fronteira. Ou seja, a condição fronteiriça tem reflexos no espaço e na sociedade, desafia a capacidade da infraestrutura instalada e dos ecossistemas urbanos, e aumenta determinados riscos para as pessoas dos segmentos vulneráveis.

Vale chamar atenção para o fato de que o adensamento populacional dessas cidades facilita a circulação de produtos no mercado de consumo local, ativando a economia, mas também dando brechas ao crescimento de organizações criminosas, aliciamento ao tráfico, disputas e guerras urbanas entre facções.

Nas atividades de campo da pesquisa *Fronteiras do Brasil*, integrantes das comunidades, agentes públicos, pesquisadores e docentes da região das fronteiras terrestres mostraram ciência das dificuldades da prática das funções exigidas por essa condição, e do quanto os municípios envolvidos ganhariam em positividade se a ela fosse dada a devida relevância. Mostraram-se cientes também do quanto essa condição é relegada e até mesmo ignorada por gestores e pesquisadores dos municípios da faixa de fronteira litorânea, sublinhando que a condição de fronteira da faixa litorânea tem uma importância e uma especificidade que ainda não foram absorvidas nos estudos gerais sobre fronteiras. Apontaram, por fim, a inter-relação existente entre as faixas de fronteira terrestre e litorânea, pelas relações de trocas, complementariedade e subordinação entre ambas.

3 DEMARCAÇÕES DE FRONTEIRAS REAIS E HIPOTÉTICAS

A delimitação de uma fronteira marítima é mais complexa que a daquelas entre dois ou três países com divisas confrontantes, pois esbarra nas relações e nos interesses globais, assim como na defesa do alto-mar como espaço livre para a navegação. A exploração de rotas de navegação e setores pesqueiro e mineral desafia a soberania nacional no que se refere ao controle sobre essas rotas e atividades, assim como na definição dos limites a serem demarcados para essa exploração (Pêgo *et al.*, 2021).

A plataforma continental se configura como espaço relevante nos cenários econômico e geopolítico desde o fim do século XIX e início do XX, na medida em que os direitos do Estado se espalhavam sobre três áreas do espaço marítimo: as

águas internas, o mar territorial e a zona contígua. No alto-mar, permanecia mais liberdade de navegação para os países. No início da década de 1980, instituiu-se o arcabouço político e jurídico para regulamentar o uso dos oceanos, presente na Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM), concluída em Montego Bay, na Jamaica, em 1982. Com grande interesse referente à governança de sua costa marítima, o Brasil foi um dos primeiros países signatários, tendo aprovado convenção em 1987, que entrou em vigor somente em 1994, por meio do Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995 (Brasil, 1995). A CNUDM estabeleceu as faixas de fronteira no espaço marítimo: mar territorial; zona contígua; zona econômica exclusiva; e plataforma continental.

Essa convenção estabeleceu também os critérios para delineamento do limite exterior da plataforma continental além das 200 milhas, dispondo, em seu art. 76, sobre os critérios para essa extensão. Para se valer da possibilidade de estender seu espaço em vários pontos dos limites marítimos, o Brasil deve respeitar sua linha de base, definida exclusivamente para o traçado dos limites do mar territorial, da zona contígua, da zona econômica exclusiva e da plataforma continental (Brasil, 2015). O ponto inicial dessa linha situa-se na baía do Oiapoque e o ponto final, no arroio Chuí.

O estabelecimento do limite lateral marítimo entre a região Norte brasileira e a França foi celebrado quando das tratativas relativas ao Tratado de Paris, assinado em 30 de janeiro de 1981.⁶ Esse limite marinho está associado ao limite continental, ou seja, coincide com a linha do talvegue do rio Oiapoque, que demarca a fronteira entre os dois países, cujo traçado da linha que materializa o limite lateral marítimo passa a oeste do Cabo Orange (Mohriak e Torres, 2017).

O limite lateral marítimo entre Brasil e Uruguai foi estabelecido na 38ª Conferência da Comissão Mista de Limites e Caracterização da Fronteira Brasil-Uruguai, em 1971. Segundo a ata da conferência, “depois de minucioso estudo do assunto (...), os países declaram ter alcançado uma adequada solução para fixação da Barra do arroio Chuí, ponto origem da divisória lateral marítima”, a partir do farol do Chuí, tendo a barra do arroio Chuí como referência, até atingir o limite exterior do mar territorial de ambos os países (Brasil, 1971, p. 3).

Para os países pleitearem o delineamento do limite exterior de suas plataformas continentais além das 200 milhas, a CNUDM fixou prazo e critérios. Como o Brasil objetivava alargar seus limites marítimos, de 1987 a 1996, o governo federal organizou pesquisas e levantamentos de dados oceanográficos ao longo de toda a margem continental brasileira, para compor o relatório apresentado em 2004 aos peritos da Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) das Nações Unidas.

6. Para mais informações, ver: <<http://bit.ly/3HNouLU>>. Acesso em: 21 out. 2021.

Em face de sucessivas recomendações, reexames e até declínios do pleito brasileiro pelos membros da CLPC,⁷ a avaliação dos especialistas brasileiros foi no sentido de diminuir a complexidade da solicitação, com a divisão da extensão das áreas reivindicadas por regiões: sul, equatorial e oriental/meridional. Assim, cada região seria apresentada individualmente, e o primeiro pedido foi referente à reivindicação do alargamento do limite externo marítimo da região sul, em 2015, sendo acatada na 49ª Sessão da Comissão sobre Limites da Plataforma Continental, da Organização das Nações Unidas (ONU), em 2019 (UN, 2019).

Com a aprovação parcial do pleito, o Brasil incorporou novos 170 mil quilômetros quadrados à sua plataforma continental, na região sul. As demais reivindicações do Brasil para extensão da plataforma continental, referentes às regiões equatorial e oriental/meridional, continuam em análise na comissão. O propósito do alargamento das fronteiras marítimas do Brasil em direção ao leste não se assenta somente aos critérios geopolíticos de outrora. Atualmente, o que impulsiona o país a se lançar ao mar, literalmente, é a possibilidade de exercer jurisdição sobre os recursos naturais do solo e do subsolo marinhos de extensas áreas oceânicas, além das 200 milhas. Ou seja, a extensão do limite exterior da plataforma continental brasileira cria possibilidades de descobertas de novos campos petrolíferos, de exploração da biodiversidade marinha e recursos minerais de grandes profundidades.

Observa-se que há um leque de elementos constitutivos dessa fronteira, relevantes ao desenvolvimento nacional e às relações do Brasil com outros países do mundo, todos voltados para o mar. No entanto, outro conjunto de elementos que viabiliza e apoia essas relações situa-se em terra, em cidades e extensões rurais litorâneas que constituem também uma faixa de fronteira.

Entendendo que não só os municípios defrontantes ao mar compõem o que poderia ser considerada essa faixa de fronteira litorânea, como abordado na seção 2, alguns ensaios foram realizados na busca de parâmetros para a construção deste recorte como uma faixa de fronteira litorânea hipotética. Buscou-se a relação dos municípios integrantes da zona costeira, segundo apresentado pelo IBGE (2011), porém nessa se encontra disponível apenas a relação referente aos municípios defrontantes com o mar, sem contemplar as novas mensurações de áreas e limites municipais. Avaliou-se, então, a pertinência de adoção das regiões geográficas de articulação imediata (IBGE, 2017), estruturadas a partir de centros urbanos próximos, para a satisfação das necessidades imediatas das populações e busca de serviços públicos, pois apresentam fortes articulações internas, e se supõe que o exercício da condição fronteiriça dos municípios defrontantes ou é compartilhado ou se reflete no âmbito desse conjunto. Esse ensaio, embora com resultados muito condizentes, foi preterido em razão do objetivo de se garantir mais possibilidade

7. Para mais informações das atas das reuniões, ver: <<https://bit.ly/3wJSmzN>>.

comparativa entre as duas faixas, a litorânea e a terrestre. Findos esses ensaios preliminares, a opção incidiu em reproduzir as mesmas dimensões vigentes na definição da faixa de fronteira terrestre.

Para efeitos desta análise, foram então considerados integrantes da faixa de fronteira litorânea os municípios inseridos ou cortados por uma faixa contínua de 150 km de largura a partir da extensão de toda a linha da costa. Essa medida foi tomada como espelho da faixa de fronteira terrestre, reproduzindo-se a mesma concepção desta para efeitos da organização das informações. Integram esse recorte dezessete estados banhados pelo Atlântico e, dada a largura da faixa, também uma pequena parcela do estado de Minas Gerais, não defrontante, mas contíguo aos demais. A fim de evitar fragmentos em descontinuidade, não foram inseridos municípios que possuem infraestruturas de controle fronteiriço, quando localizados fora dos limites dessa faixa, mas se reconhece que compartilham da mesma natureza que os inseridos.

A partir desses parâmetros, a hipotética faixa de fronteira litorânea ficou composta por 2.068 municípios, trinta desses estão concomitantemente inseridos nas faixas de fronteira terrestre e litorânea, e correspondem a municípios do Amapá e do Rio Grande do Sul (mapa 1). O resultado obtido se mostrou adequado às análises realizadas, como também aponta uma possibilidade alternativa a ser explorada para se normatizar uma faixa de fronteira litorânea, nos moldes da faixa de fronteira terrestre.

O conjunto de municípios dessa faixa hipotética de fronteira litorânea possui, segundo informações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), uma população estimada de 124.710.609 milhões de habitantes, correspondendo a 58,46% da população do país, e totaliza uma área de 1,2 milhão de quilômetros quadrados, ou 14,3% da área do território brasileiro, registrando uma densidade demográfica de 103,92 hab./km², o que demonstra as condições de concentração e adensamento populacional superlativas nesse recorte fronteiriço (IBGE, 2018; 2021b). Particularmente, na linha da costa, há um grande número de municípios com elevada população, casos de São Paulo, com 12,4 milhões de habitantes; Rio de Janeiro, com 6,8 milhões; Salvador e Fortaleza, com mais de 2 milhões; e Curitiba, Recife, Belém, Porto Alegre, Guarulhos, Campinas, São Luís, São Gonçalo e Maceió com mais de 1 milhão, a maioria também defrontante.

MAPA 1

Faixas de fronteiras terrestre e litorânea – Brasil



Fontes: IBGE (2020b; 2021a) e Pêgo *et al.* (2021).
Elaboração: Gustavo Ferreira.

A faixa de fronteira litorânea concentra também os municípios mais urbanizados do país. Análise da classificação dos municípios brasileiros em escalas de urbanização aponta elevada proporção de municípios no estágio mais avançado da urbanização, ou em metropolização (Moura, Oliveira e Pêgo, 2018). Grande parte deles no entorno das capitais de estados situadas nessa região, aglutinando-se em aglomerados de grande concentração populacional. Segundo IBGE (2020a), registram-se na faixa de fronteira litorânea vinte grandes concentrações de população – ou seja, arranjos espaciais com população superior a 750 mil habitantes, que reúnem 229 municípios, com elevado movimento pendular de pessoas para estudo e/ou trabalho, em manchas contínuas de ocupação urbana. Em alguns casos, essas

grandes e outras médias concentrações se reúnem em um *continuum*, formando arranjos urbano-regionais mais complexos, como no entorno da concentração polarizada por São Paulo, no espaço identificado como “macrometrópole” paulista.

Esses arranjos espaciais são polarizados por centralidades classificadas nos patamares mais elevados da hierarquia de centros da rede urbana brasileira. Tanto assim que, dos quinze municípios ou arranjos populacionais classificados como metrópoles pela pesquisa Regiões de Influência das Cidades (Regic) 2018, onze estão localizados na faixa de fronteira litorânea (IBGE, 2020a). Ressalta-se que entre essas metrópoles estão as classificadas como uma grande metrópole nacional, São Paulo; uma metrópole nacional, Rio de Janeiro; e outras nove metrópoles. Classificadas no segundo patamar da hierarquia encontram-se nessa faixa de fronteira 5 capitais regionais A, 11 capitais regionais B e 26 capitais regionais C, que se compõem de capitais de Unidades da Federação (UFs) e de outras importantes cidades articuladoras da rede urbana. Complementam essas centralidades, 34 centros sub-regionais A e 99 centros sub-regionais B, assim como 48 centros de zona A e 74 centros de zona B.

Se, por um lado, essa concentração e essa presença de centralidades com funções urbanas qualificadas ativam a economia, o conhecimento e as conexões internas e externas que garantem as relações do país com o restante do mundo; por outro lado, os adensamentos populacionais são espaços que tornam os segmentos de população em condições sociais de maior vulnerabilidade mais sujeitos a riscos, quando expostos a eventos naturais, epidemias ou violência. No caso recente da pandemia do novo coronavírus, a condição fronteira desempenhada pelas grandes concentrações metropolitanas das UFs da faixa de fronteira litorânea, por intermédio de seus portais de circulação de pessoas e mercadorias com procedências ou destinos internacionais, manteve-se desprovida de barreiras sanitárias eficazes para conter a entrada do vírus ou rastrear sua inserção a partir desses portais, o que fez com que a pandemia penetrasse e se disseminasse de imediato no ambiente adensado desses espaços. Com a entrada facilitada, tornaram-se livres a circulação e o deslocamento dessas concentrações para o interior do território, também sem bloqueios sanitários nas principais vias de penetração – as rodovias federais –, salvo alguns poucos controles efetivados por estados ou municípios, porém desarticulados entre si.

4 DENSIDADE DOS ELEMENTOS FIXOS DE APOIO AOS FLUXOS NA FRONTEIRA

Nesta seção, as informações escolhidas buscam demonstrar a presença de ativos do desenvolvimento, que caracterizam a fronteira litorânea. Assim como a faixa hipotética definida, constituem-se apenas referenciais iniciais a futuras análises. Sem sombra de dúvida, apontam para um espaço denso, complexo e estratégico,

que requer compreensão detalhada de suas funções fronteiriças e dos fenômenos e processos a ela associados. Para tanto, os ativos aqui apontados devem se tornar objeto de pesquisa, cujos resultados venham oferecer subsídios à formulação de políticas públicas específicas e adequadas a esse espaço.

4.1 Um meio técnico-científico informacional

A importância dessa região como área de concentração de população resulta na concentração e contribuição de ativos econômicos, técnico-científicos e de conhecimento e informação, bem como em infraestruturas que dão suporte à sua existência e aos fluxos que promovem. Segundo Santos e Silveira (2001), há nessa região as condições mais avançadas de realização e transformação do espaço, dado que, a partir desses ativos, se estabelecem as condições materiais e políticas à produção de uma “inteligência planetária”. Esse conjunto caracteriza a região como um meio técnico-científico-informacional, do qual emanam não apenas a renda e a capacidade de produção e circulação dos produtos, mas também o conhecimento, a informação e os meios de exercício do comando ao restante do território (Santos, 1996).

Dois exemplos materiais dessa concentração encontram-se na presença de instituições de ensino superior (IES) e na malha do sistema de comunicações. Em relação às IES, que compreendem unidades de ensino e pesquisa, segundo dados do Censo da Educação Superior 2019, realizado pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (Inep), o Brasil possuía 2.608 IES públicas e privadas, integrando universidades (7,6% do total das IES), centros universitários (11,3%), faculdades (79,6%), institutos federais de educação, ciência e tecnologia (IFs) e centros federais de educação tecnológica (Cefets) que perfazem 1,5% do total das IES do país (Inep, 2019). Os estados cortados pela faixa de fronteira litorânea concentravam, em 2019, 81,8% do total das IES públicas e 72,3% das IES privadas do país, sendo, respectivamente, 69,7% e 70,8% nas capitais estaduais, confirmando a presença de técnica, pesquisa, informação e conhecimento de maneira muito mais expressiva nesse recorte territorial.

No que se refere à geração de renda, os municípios da faixa de fronteira litorânea respondiam por 62,6% do produto interno bruto (PIB) brasileiro, em 2018. Apenas cinco municípios brasileiros apresentavam participação superior a 1% do PIB nacional, e todos nessa faixa: São Paulo, com participação de 10,2%; Rio de Janeiro, 5,2%; Curitiba, 1,2%; e Porto Alegre e Osasco, ambos com 1,1% do total do PIB. Em relação aos componentes do PIB, 62,1% do valor adicionado bruto (VAB) da indústria era gerado pelo conjunto de municípios da faixa de fronteira litorânea, tendo São Paulo e Rio de Janeiro como expoentes, com, respectivamente, 4,4% e 2,8% do total do VAB da indústria nacional. Do VAB dos serviços, 68,8% provinha do conjunto de municípios dessa faixa, sendo São Paulo responsável

por 15,5% e Rio de Janeiro por 5,5% do total desse valor. Mesmo comprovando essa faixa de fronteira como fundamentalmente urbana, do VAB da agropecuária, 25,9% ainda era procedente de seus municípios.

No caso da indústria, o elevado número de municípios com essa atividade como preponderante na geração do VAB localiza-se quase sempre nas áreas metropolitanas das capitais estaduais. Entre as doze aglomerações industriais relevantes do país que comportam o maior número de empregos industriais (mais que 100 mil), exceto Belo Horizonte, todas as demais se localizam na faixa de fronteira litorânea, em municípios das aglomerações metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba, com extensão ao leste catarinense; e Porto Alegre, estendendo-se a Caxias do Sul, bem como no Nordeste, na área metropolitana de Fortaleza (Monteiro Neto, Silva e Severian, 2019).

4.2 Conectividade e fluxos internacionais de pessoas e produtos/mercadorias

A condição de deslocamento no território também privilegia a faixa de fronteira litorânea, como a região na qual os fluxos se desenvolvem com os menores obstáculos, unindo os fixos (cidades, equipamentos, infraestruturas, postos de serviços etc.) com os melhores meios materiais e imateriais de deslocamento. Nessa região, a mais densa do território, abrem-se caminhos para fluxos internacionais terrestres, aéreos e marítimos.

Entre os principais elementos fixos estão as cidades brasileiras, que possuem uma atratividade que vai além de suas fronteiras, acarretando um fluxo constante de pessoas entre o Brasil e as cidades em território estrangeiro. Algumas das cidades se sobressaem pela elevada capacidade de conectividade internacional, conforme captado pelo IBGE (2020a) a partir das redes empresariais de companhias que se multilocalizam em diversos países e se valem de cidades como nós importantes para seu funcionamento. São empresas de serviços avançados (setor de tecnologia da informação, desenvolvimento de *software*, advocacia, publicidade e *marketing*, arquitetura, economia digital), capazes de prestar auxílio às atividades produtivas, criando conexões das economias urbanas entre si. Entre as cidades com elevada condição de conectividade internacional encontram-se várias situadas na faixa de fronteira litorânea. Mais uma vez o destaque cabe ao conjunto de municípios do arranjo populacional (AP) de São Paulo, que funciona como impulsionador da maioria das ligações internacionais. O AP do Rio de Janeiro também se destaca por sediar empresas e apresentar ligações diretas com cidades estrangeiras. Mantendo vínculos com a hierarquia urbana, também se sobressaem os arranjos de Salvador, Recife, Curitiba e Porto Alegre.

Na faixa de fronteira litorânea, adensam-se as principais infraestruturas de conectividade internas, como aeroportos e rodovias, e externas ao país, fundamentalmente

aeroportos e portos. Portanto, nessa faixa, aterrissa a maior parte dos fluxos que atravessam as fronteiras aérea e marítima brasileira. Nela, segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), concentravam-se 55,9% do movimento aeroportuário de passageiros no Brasil e os dez aeroportos internacionais de mais movimento no país, excetuando Brasília e Confins (Belo Horizonte), os demais estão na faixa de fronteira litorânea – Guarulhos, Congonhas, Viracopos, Santos Dumont, Recife, Galeão, Salvador e Porto Alegre (Lista..., 2021). No caso de cargas, segundo a mesma fonte, mais de 95% do movimento se dava entre os dez principais aeroportos, entre os quais Guarulhos respondia por mais de 41%, seguido de Viracopos, com 17%; outros 23% se davam nos aeroportos de Galeão, Fortaleza, Congonhas, Recife e Salvador, nessa faixa de fronteira. Manaus, Brasília e Confins, fora da faixa de fronteira litorânea, registram mais 16%.

Entre os 35 portos organizados existentes no país, 88,8% encontram-se nesse recorte territorial (Sistema..., 2015). As exceções são portos fluviais localizados no Pará, em Rondônia e no Rio Grande do Sul. Tanto os aeroportos quanto os portos são amplamente conectados por rodovias federais e, no caso dos portos, por ferrovias, particularmente nas regiões Sudeste e Sul, e, em menor quantidade, na região Nordeste. Conectam-se, também, por algumas poucas hidrovias, sobretudo na região Norte.

Em termos de infraestruturas de apoio ao setor produtivo, a faixa de fronteira litorânea também é localização privilegiada, com elevada concentração de dutovias, em seus minerodutos, gasodutos e oleodutos, como também de unidades geradoras de energia – 59,8% das usinas eólioeletricas, 52,3% das termelétricas por combustíveis fósseis e 30,4% das pequenas centrais hidrelétricas, como analisam Pêgo *et al.* (2021). No caso das usinas termonucleares, as três existentes estão defrontantes ao Atlântico, na praia de Itaorna, em Angra dos Reis-RJ. Similarmente, Porto de Moz-PA concentra mais de 90% das usinas fotovoltaicas do país (Aneel, 2020).

Essa concentração de unidades fixas de infraestrutura não faria sentido sem a viabilidade de fluxos materiais e imateriais, sejam de energia, circulação e informação, assim como de pessoas e mercadorias. Vale-se desses fixos o movimento oficial de importações e exportações, que têm como principais mercados de destino países como a China, com destaque para as exportações de *commodities* agrícolas e minerais; a União Europeia, com produtos básicos, como farelo de soja, minério de ferro, celulose, café em grão, petróleo bruto, soja, minério de cobre; e os Estados Unidos, com vendas de aço semimanufaturado, petróleo bruto, partes de motores de aviões, máquinas e aparelhos para terraplenagem. Esses correspondem aos principais parceiros comerciais nas importações. A maioria das firmas especializadas em comércio exterior se localiza em municípios da faixa de fronteira litorânea, e

suas atividades acionam um amplo conjunto de serviços especializados e gerais, e uma importante fatia do mercado de trabalho da região.

Para a produção agropecuária brasileira, que ocupa uma área de grande extensão no território, os fluxos de origem dos insumos e os destinos da produção conectam o interior do país à rede de portos. Estudo da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) delimita oito bacias logísticas da agropecuária brasileira (Castro *et al.*, 2015). Essas bacias congregam conjuntos de municípios, dos quais o escoamento da safra se dá preferencialmente pelas mesmas rotas, modais e destinos. Com exceção da bacia Norte Ocidental, todas as demais rumam em direção ao litoral brasileiro, e até mesmo a citada, por vias fluviais, alcança portos marítimos para o escoamento de sua safra. Em estudo realizado pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), foram mapeados os corredores logísticos estratégicos de exportação, com os destinos da produção do país, particularmente o complexo de soja e milho, de minérios de ferro e ferro-gusa, bem como de veículos automotores, convergindo para os principais portos organizados, a grande maioria na faixa de fronteira litorânea brasileira (Brasil, 2017). Outra vez, a atividade portuária impulsiona uma série de desdobramentos em serviços especializados e gerais, ativando a oferta de empregos diretos e indiretos (Pêgo *et al.*, 2021).

Além de atividades que apoiam a conectividade internacional expressa em fluxos materiais e imateriais, os movimentos regulares de pessoas pelas fronteiras brasileiras se dão majoritariamente por meio de portos e aeroportos, seguidos pelos postos da fronteira terrestre. Segundo o Relatório Anual de 2020 do Observatório das Migrações Internacionais (OBMigra), entre 2015 e 2019, as migrações e solicitações de refúgio tiveram forte presença de latino-americanos, particularmente haitianos, venezuelanos, paraguaios, argentinos e bolivianos (Cavalcanti, Oliveira e Macedo, 2020). Entre janeiro e agosto de 2020, os fluxos pelos postos fronteiriços registraram a entrada de 4,1 milhões de pessoas e a saída de 4,0 milhões, sendo, nos dois sentidos, majoritariamente compostos por brasileiros e estrangeiros em atividade de turismo. Entre os estrangeiros, além dos latino-americanos, em 2020, tiveram peso imigrantes procedentes dos Estados Unidos, de Portugal, da Itália e da Alemanha, com contingentes entre 100 mil e 250 mil pessoas no período. Fizeram uso dos postos da fronteira litorânea presentes em São Paulo/Guarulhos, Rio de Janeiro/Galeão, Salvador, Florianópolis e Fortaleza, além de alguns passos da fronteira terrestre, no caso de parte dos oriundos dos países vizinhos, pois mesmo esses se valem dos aeroportos principais do país.

No relatório citado, aponta-se que durante a pandemia esses fluxos sofreram drástica redução, com o volume médio de entradas declinando de aproximadamente 2,5 milhões de pessoas em 2019 para 90 mil pessoas entre abril e maio de 2020.

Os migrantes regularizados também tiveram redução da ordem de 75% entre janeiro e agosto de 2020, em comparação ao mesmo período de 2019 (Cavalcanti e Oliveira, 2020). Embora em condições declinantes, são volumes elevados de pessoas em circulação pela fronteira brasileira, que não só ativam os postos fronteiriços, particularmente os da faixa litorânea, como requerem uma rede de serviços que se ramifica a partir de sua presença, seja em atividades de turismo, trânsito, residência e inserção no mercado de trabalho, entre outras.

Junto a esse deslocamento de pessoas e mercadorias há também uma elevada movimentação de ilícitos pelas fronteiras brasileiras. Ambas as faixas de fronteiras possuem grande extensão, sob difíceis condições de controle, mas a imensa abertura oceânica permite que, oficial ou clandestinamente, o fluxo de pessoas e mercadorias seja contínuo e intenso nessa fronteira. Estender-se ao longo de uma área geográfica vasta e aberta, com alta densidade de fluxos, exige medidas técnicas e efetivos humanos capacitados e bem distribuídos no perímetro em observação para vigilância e controle por parte das autoridades nacionais. A deficiência da vigilância torna inexpressivas as apreensões de ilícitos, pois a circulação desses produtos encontra maneiras de se ocultar e burlar o parco controle de entrada ou saída do país, assim como se valem de vias alternativas mutantes e de pessoas como veículos para pequenas quantidades em circulação, como destacaram participantes das atividades nos arcos fronteiriços (Pêgo *et al.*, 2021).

Comparados os resultados das ações para apreensão de ilícitos ou combate ao tráfico nas faixas de fronteiras terrestre e litorânea, evidencia-se que o volume das apreensões de ilícitos recai mormente sobre a litorânea. No entanto, o estigma e as negatividades das relações ilícitas são apontados com mais ênfase em relação à terrestre – observação que, de modo geral, perpassou os debates, com lamentos sobre os malefícios dessa construção no imaginário social. Também se salientou que tais ações se encontram aquém do necessário diante do peso das relações fronteiriças, e dos fluxos de entradas e saídas de pessoas e mercadorias na vastidão territorial ou marítima das fronteiras brasileiras.

4.3 Infraestrutura para controle fronteiriço

A presença das infraestruturas para controle fronteiriço e a dinâmica engendrada por essa função provocam desdobramentos em atividades e serviços associados, geram empregos, atraem novos moradores, enfim, criam um ambiente urbano peculiar e ao mesmo tempo distinto em cada fronteira. Os passos fronteiriços terrestres e as infraestruturas de apoio são centralidades em muitos dos arranjos transfronteiriços, nos quais adquirem grande importância entre as funções urbanas exercidas. Em muitos casos, chegam a ser a principal motivação das rotinas cotidianas das cidades. Na fronteira litorânea, são quase sempre instaladas em portos e aeroportos internacionais, tornando-se, muitas vezes, desconhecidas pelos cidadãos.

No entanto, geram dinâmicas ainda mais fortes que nas cidades da fronteira terrestre, associadas ao comércio, aos trâmites e aos fluxos de importação e exportação, às atividades relativas ao câmbio, à logística, entre tantas outras.

Nas duas faixas de fronteira em análise, a distribuição dessa infraestrutura deixa vazios de cobertura que, pela extensão, exigiriam atenção mais sofisticada, apoiada em tecnologia e inteligência, para evitar movimentos clandestinos e fluxos de ilícitos, como abordado na seção anterior. As cidades ou os povoados que funcionam como portais de entrada e saída do país deveriam ser, igualmente, providos dessas infraestruturas para controle fronteiriço. No entanto, na linha fronteiriça terrestre, a localização espacial de alguns equipamentos fundamentais a essa função evidencia sua presença apenas em alguns dos postos de fronteiras presentes em arranjos transfronteiriços.⁸ Na litorânea, estão presentes em áreas urbanas ou junto aos portos e aeroportos internacionais, configurando uma rede de localização mais densa, devido à maior intensidade de fluxos de entradas e saídas de pessoas e mercadorias por seus portais. Além das faixas de fronteiras, infraestruturas de controle fronteiriço são encontradas ainda em alguns portos e aeroportos no interior do território.

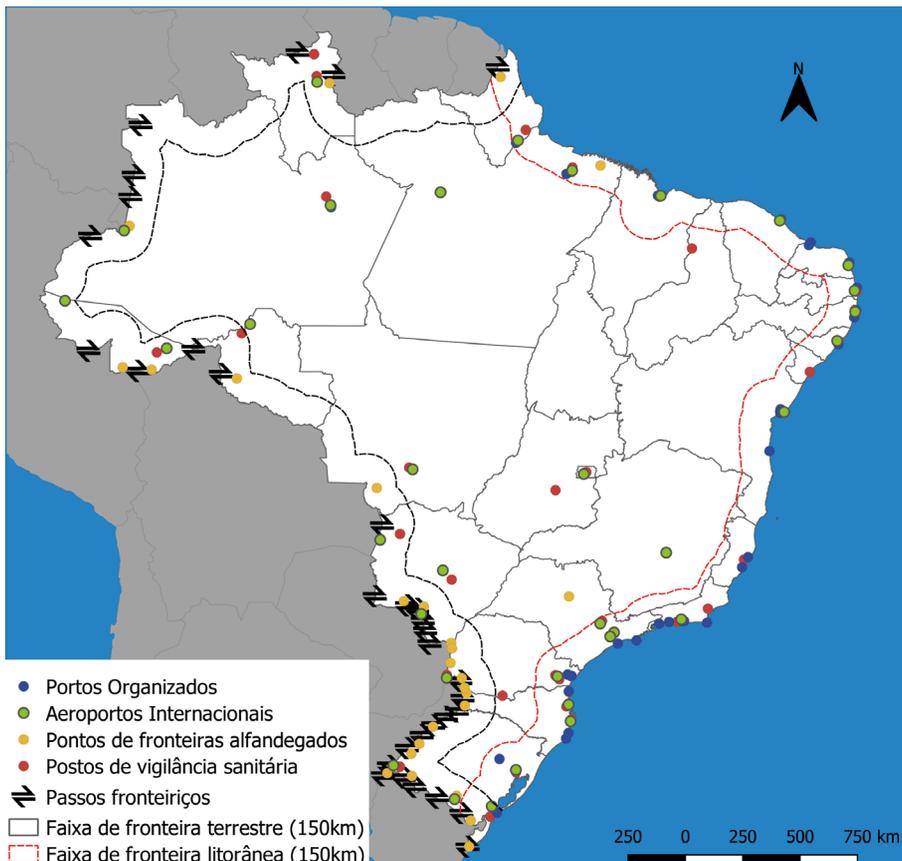
Para observar a abrangência e adequação dos portais a serem controlados, foram levantados e mapeados 32 passos fronteiriços terrestres situados em arranjos transfronteiriços (Pêgo *et al.*, 2021); 35 portos organizados, ou seja, as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e acesso ao porto que, segundo a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 (Brasil, 1993), tratam-se, de forma expressa, de bens públicos (Poligonais..., 2021); 34 aeroportos internacionais, ou seja, instalações que reúnem equipamentos e infraestruturas para partida e chegada de voos com destinos ou procedência internacionais (Lista..., 2021) – todos esses considerados notadamente espaços de circulação de pessoas e mercadorias entre o Brasil e o estrangeiro. Além desses, foram mapeadas as unidades da Receita Federal do Brasil (RFB) em pontos de fronteira alfandegados (Pontos..., [s.d.]) e os postos de controle sanitário (Postos..., 2020). O controle migratório é realizado pela polícia de imigração, de âmbito federal, nos pontos de fronteira terrestre, nos portos e aeroportos internacionais. Controla a entrada e a saída de pessoas, e faz o registro e, nos casos necessários, a deportação de estrangeiros.

O que se observa é que, de modo geral, há mais distribuição das infraestruturas de controle fronteiriço na faixa de fronteira litorânea que na terrestre, assim

8. Os arranjos transfronteiriços são ocupações contínuas junto à linha de fronteira, em áreas do território de dois ou três países, criando cidades que conjugam, nesse espaço comum, suas atividades cotidianas, e que funcionam como importantes portais de circulação entre os países. No projeto Fronteiras do Brasil, foram identificados 43 passos transfronteiriços na linha de fronteira terrestre, 32 confirmados e como arranjos transfronteiriços. Onze indicados para estudo, além de oito cidades ou povoados com circulação fronteiriça identificada, porém sem uma cidade ou povoado correspondente do outro lado da fronteira (Pêgo *et al.*, 2021).

como mais concentração nos municípios fronteiriços das regiões Sul e Sudeste do país (mapa 2).

MAPA 2
Infraestruturas de controle fronteiriço – Brasil



Fontes: Pêgo *et al.* (2021), Poligonais... (2021), Lista... (2021), Pontos... [s.d.] e Postos... (2020).
Elaboração: Gustavo Ferreira.

O controle aduaneiro passa por unidades da RFB, para o exercício da fiscalização, controle e tributação das operações de comércio exterior. Esse exercício se dá em sua “zona primária”, constituída pelos portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados, e “secundária”, composta pelos portos secos e armazéns de encomendas postais internacionais, situadas no restante do território nacional. Conforme o regulamento aduaneiro, regido pelo Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009 (Brasil, 2009), somente nos portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados poderá efetuar-se a entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas (Pontos... [s.d.]). Entretanto, nem todos os pontos fronteiriços

são alfandegados. Na fronteira terrestre, as unidades existentes concentram-se no Arco Sul, com dezoito postos em quinze cidades dos três estados sulinos – porção fronteiriça com a mais densa rede de rodovias e os maiores fluxos de transportes e circulação terrestre. Quatro desses se encontram em cidades do Paraná; dois em Dionísio Cerqueira, Santa Catarina; e doze no Rio Grande do Sul. No Arco Central, quatro unidades localizam-se no Mato Grosso do Sul; uma unidade no Mato Grosso; e outra em Rondônia. No Arco Norte, o Acre possui duas unidades; Roraima possui outras duas; além de uma no Amapá; e outra no Amazonas.

Também nos portos, aeroportos e pontos de fronteiras localizam-se os postos de vigilância sanitária que, segundo a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), são responsáveis pela execução das atividades de controle sanitário em meios de transportes, viajantes, infraestrutura, produtos importados e exportados, serviços e bens produzidos (Postos..., 2020). Respondem também pela vigilância epidemiológica e pelo controle de vetores em portos, aeroportos, pontos de fronteiras, terminais de passageiros e cargas e estações aduaneiras correlacionadas, em articulação com os órgãos de saúde dos níveis estadual e municipal, bem como com outros órgãos federais.

Segundo relação da Anvisa (Postos... 2020), encontram-se em cada capital de estado, nos portos e aeroportos internacionais, como também em cidades portuárias, como Macaé-RJ, Santos-SP, Paranaguá-PR, Itajaí e São Francisco do Sul-SC e Rio Grande-RS, nas integradas aos aglomerados urbanos de algumas capitais, como Várzea Grande-MT, São José dos Pinhais-PR, Confins-MG, Guarulhos-SP, além de Campinas-SP. Ao longo das fronteiras terrestres, apenas está presente nos pontos fronteiriços de Pacaraima-RR, no Arco Norte; Corumbá-MS, no Arco Central; e Foz do Iguaçu-PR e Uruguaiana-RS, no Arco Sul.

Salienta-se a importância da presença dessas infraestruturas, imprescindíveis ao exercício de funções relativas ao controle do movimento fronteiriço, e a dificuldade percebida em muitas cidades de fronteira devido à sua ausência. Também se retoma a relevância que adquirem no caso de localidades de menor porte. Nas quais se tornam os principais condicionantes da vida cotidiana, impondo-se como o elemento que ativa relações sociais e opera na produção e na transformação do espaço. Nos centros de maior porte, mesmo não adquirindo centralidade entre as funções urbanas, essas infraestruturas têm também elevado impulso transformador, a partir dos desdobramentos em atividades associadas a elas, que estimulam.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Muito já se conhece sobre as particularidades e os requerimentos das várias fronteiras terrestres, fundamentalmente que nestas se configuram espaços de união, cooperação e diversidade. Mas ainda há muito a se conhecer sobre as fronteiras marítima e aérea, ambas ancoradas em terra. A respeito da litorânea, é patente que incide sobre uma região de riquezas naturais e grandes centros urbanos, infraestruturas e rotas de comércio internacional, que tornam estratégica sua importância.

A condição de fronteira exercida pela faixa litorânea tem uma importância e uma especificidade ainda pouco absorvidas nos estudos gerais e em uma agenda sobre fronteiras. Sejam os efeitos que desencadeia na atividade econômica, fundamentalmente no setor terciário, seja a viabilidade de reprodução e circulação no denso mercado interno que se localiza diante de seus portais internacionais de entrada e saída de pessoas e mercadorias.

Além de ser a região mais habitada do Brasil, constitui um território de disputas pela grande potencialidade mineral (principalmente petróleo), pelos processos e produtos voltados para o mar, como a biotecnologia, a energia, a logística naval e o *offshore*, e pelas obras costeiras e portuárias, para os quais se apresentam como necessidade de recursos para o desenvolvimento de pesquisas, novas tecnologias, monitoramento e fiscalização. O importante é que já existe um desenho institucional em fase avançada de articulação entre as esferas de governo para um gerenciamento costeiro integrado, segundo preconizam a Agenda 21 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 14, como se aponta em Pêgo *et al.* (2021).

Na faixa de fronteira litorânea, o espaço marítimo se relaciona ao espaço da zona costeira, compondo uma unidade, cujo equilíbrio é condição imprescindível ao desenvolvimento da própria faixa e do território em sua totalidade – evidentemente, em conexão e relacionamento contínuo com a faixa de fronteira terrestre. Proteger suas riquezas, otimizar sua infraestrutura e garantir segurança à sociedade brasileira é tarefa central para o Estado como um todo.

Dessa forma, a condição de fronteira presente na faixa litorânea, mas não só em municípios dessa faixa, assim como a própria noção de fronteira litorânea, em seus impactos continentais, merecem ser detidamente consideradas em novas pesquisas e na formulação de subsídios para políticas públicas sobre fronteiras. Para tanto, é necessário que sejam discutidos conceitos, desencadeadas análises específicas sobre o exercício das funções exigidas pela condição fronteiriça dos muitos municípios que a integram, organizadas bases de informações e mapeamentos sobre a região, ressaltando as oportunidades e limitações dessa zona de fronteira. Imprescindível ainda que se analisem as relações existentes entre as fronteiras litorânea e terrestre.

Observa-se que não falta apenas uma reflexão conceitual sobre fronteira litorânea. Falta também uma discussão pormenorizada sobre os elementos constitutivos dessa fronteira, que unifique entendimentos díspares, acelere processos demarcatórios, enfim, que dê centralidade a um tema relevante ao desenvolvimento nacional e às relações do Brasil com outros países do mundo.

Em se voltando à formulação de políticas públicas, além dos requerimentos apontados sobre a necessidade de combate e controle de ilícitos, que circulam tão rapidamente como qualquer produto que chega ou parte por ou dessa fronteira, outros problemas sinalizam a urgência de propostas e ações públicas na região. Entre eles, os efeitos deletérios atribuídos ao aquecimento global que podem ser sentidos em cidades litorâneas, como o aumento de deslizamento de terras em função das chuvas, inundações, resultando em mortes e desabrigados. Junto aos eventos provocados por acidentes, como o derramamento de petróleo que atingiu boa extensão do ecossistema litorâneo brasileiro, expõe-se a necessidade de ações integradas das instâncias de governo, visando enfrentar desafios futuros.

Como evento concreto a exigir ações imediatas, no caso da pandemia da covid-19, a decisão sobre o fechamento das fronteiras se deu aos poucos, sem a necessária certeza de como coibir o avanço da contaminação, com efeitos ainda incalculáveis na saúde e na vida da população. As fronteiras marítima e aérea não lograram um padrão de fiscalização adequado ao controle das condições de saúde daqueles que entram no país; e as fronteiras terrestres, mesmo tendo sido fechadas, mantiveram sua porosidade, mas bloquearam relações cotidianas em arranjos transfronteiriços e sujeitaram brasileiros a dilemas para serem repatriados. A chegada da pandemia no Brasil mostrou a necessidade de estar preparado para a tomada de decisões urgentes e rápidas, seja nos pontos de entrada e saída do país, os quais se encontraram desarticulados, seja na preservação da vida das pessoas perante ameaças pandêmicas ou ambientais, cada vez mais prognosticadas.

REFERÊNCIAS

ANEEL – AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA. **Dados geográficos do setor elétrico**. Brasília, 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/3wIKjDg>>. Acesso em: 20 jan. 2020.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Ata da trigésima oitava conferência**. Brasília: MRE, 12 out. 1971. Disponível em: <<https://bit.ly/3HNQiga>>. Acesso em: 21 out. 2021.

_____. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 26 fev. 1993. Disponível em: <<http://bit.ly/3YaHx5m>>. Acesso em: 12 dez. 2021.

_____. Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. **Diário Oficial da União**, Brasília, 23 jun. 1995. Disponível em: <<https://bit.ly/3jpkpueh>>. Acesso em: 9 out. 2021.

_____. Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. **Diário Oficial da União**, Brasília, 6 fev. 2009. Disponível em: <<https://bit.ly/3wRbA6g>>. Acesso em: 12 dez. 2021.

_____. Decreto nº 8.400, de 4 de fevereiro de 2015. Estabelece os pontos apropriados para o traçado da Linha de Base do Brasil ao longo da costa brasileira continental e insular e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 5 fev. 2015. Disponível em: <<http://bit.ly/3Y9uotc>>. Acesso em: 8 out. 2021.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Corredores logísticos estratégicos**: complexo de soja e milho. Brasília: MTPA, 2017. v. 1, 167 p.

CASTRO, G. S. A. *et al.* **Macrologística da agropecuária brasileira**: delimitação das bacias logísticas. Brasília: Embrapa, 2015.

CAVALCANTI, L.; OLIVEIRA, W. F. de. Os efeitos da pandemia de covid-19 sobre a imigração e o refúgio no Brasil: uma primeira aproximação a partir dos registros administrativos. *In*: CAVALCANTI, L.; OLIVEIRA, T.; MACEDO, M. (Org.). **Imigração e refúgio no Brasil** – relatório anual 2020. Brasília: OBMigra, 2020. (Série Migrações). p. 17-40.

CAVALCANTI, L.; OLIVEIRA, T.; MACEDO, M. (Org.). **Imigração e refúgio no Brasil** – relatório anual 2020. Brasília: OBMigra, 2020. (Série Migrações).

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Atlas geográfico das zonas costeiras e oceânicas do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. 176 p.

_____. **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. 83 p.

_____. **Áreas dos municípios brasileiros 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/41kOQt9>>. 2018. Acesso em: 8 out. 2021.

_____. **Regiões de influência das cidades 2018**. Rio de Janeiro, IBGE, 2020a.

_____. **Municípios da faixa de fronteira 2020**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020b. Disponível em: <<http://bit.ly/3WUmwLd>>. Acesso em: 6 dez. 2021.

_____. **Municípios defrontantes com o mar**. Rio de Janeiro: IBGE, 2021a. Disponível em: <<https://bit.ly/3XWv05J>>. Acesso em: 8 out. 2021.

_____. **Estimativas da população residente no Brasil e unidades da Federação com data de referência em 1º de julho de 2021**. Rio de Janeiro: IBGE, 2021b.

INEP – INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA. **Censo da Educação Superior** – principais resultados. Brasília: Inep, 2019. Disponível em: <<http://bit.ly/3Hod7pC>>. Acesso em: 9 out. 2021.

LISTA de aeródromos civis cadastrados. **Gov.br**, 12 jan. 2021. Disponível em: <<http://bit.ly/3wO52p2>>. Acesso em: 17 dez. 2021.

MOHRIAK, W. U.; TORRES, L. C. Levantamentos geofísicos para a delimitação da margem continental brasileira. **Revista USP**, São Paulo, v. 113, p. 59-80, abr.-jun. 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/3XUp2Cv>>. Acesso em: 7 out. 2021.

MOURA, R.; OLIVEIRA, S.; PÊGO, B. **Escalas da urbanização brasileira**. Rio de Janeiro: Ipea, mar. 2018. (Texto para Discussão, n. 2372).

MONTEIRO NETO, A. M.; SILVA, R. de O.; SEVERIAN, D. **Perfil e dinâmica das desigualdades regionais do Brasil em territórios industriais relevantes**. Brasília: Ipea, out. 2019. (Texto para Discussão, n. 2511).

PÊGO, B. *et al.* (Coord.). **Fronteiras do Brasil**: referências para a formulação de políticas públicas para as fronteiras brasileiras. Brasília: Ipea, 2021.

POLIGONAIS – Portos. **Gov. br**, 19 out. 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/3jq3xuo>>. Acesso em: 12 dez. 2021.

PONTOS de fronteira alfandegados. **Gov.br**, [s.d.]. Disponível em: <<https://bit.ly/3Y20mrW>>. Acesso em: 12 out. 2021.

POSTOS de vigilância sanitária em portos, aeroportos e fronteiras. **Gov.br**, 21 set. 2020. Disponível em: <<http://bit.ly/3DxgjOs>>. Acesso em: 13 out. 2021.

SANTOS, M. (Org.). **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. (Org.). **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 2001.

SISTEMA Portuário Nacional. **Gov.br**, 17 mar. 2015. Disponível em: <<https://bit.ly/40jQ8od>>. Acesso em: 10 out. 2021.

UN – UNITED NATIONS. Commission on the limits of the continental shelf. New York: UN, Jan.-Mar. 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3jnlkCh>>. Acesso em: 5 out. 2021.

