DOCUMENTO TÉCNICO

Diagnóstico do turismo Fronteiriço entre o Brasil e os países do Mercosul e potencialidades - Conhecimento da realidade das fronteiras e os Planos de Ação de medidas institucionais que podem ser adotadas para facilitação turística considerando as atribuições do Ministério do Turismo e/ou em articulação com os demais organismos governamentais

FOZ DO IGUAÇU
MAIO/2026

FICHA TÉCNICA

Equipe Técnica do Projeto

Arthur Taffarel Trombini

Jeane Margarete Rucinski

Isabela Lima Pinheiro da Camara

Rafael de Lima Thomaz

Thiago Magalhães Borges

Viviane da Silva Welter

Coordenadora do Projeto

Viviane da Silva Welter

Gerente Geral do Projeto

Silvana Gomes

Consultores

Andressa Szekut

Manoela Marli Jaqueira

Petterson Gherlandi

Thaisa Praxedes de Oliveira

Itaipu Parquetec

Diretor Superintendente

Irineu Mario Colombo

Diretor de Turismo

Yuri Benitez

Validação Técnica

Viviane da Silva Welter

Diagramação

Itaipu Parquetec

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - ESTRUTURA DO ESTUDO 35
FIGURA 2 - FLUXO RESUMO TERRITÓRIO E TURISMO 44
FIGURA 3 - FLUXO RESUMO FRONTEIRA COMO ESPAÇO DE AMBIGUIDADE 51
FIGURA 4 - DINÂMICAS FRONTEIRIÇAS E MOBILIDADE 56
FIGURA 5 - DESLOCAMENTO FRONTEIRIÇO PARA ESTUDO 61
FIGURA 6 - DESLOCAMENTO FRONTEIRIÇO PARA TRABALHO 65
FIGURA 7 - DESLOCAMENTO FRONTEIRIÇO COTIDIANO 68
FIGURA 8 - DESLOCAMENTO TURÍSTICO EM ÁREAS DE FRONTEIRA 83
FIGURA 9 - FRONTEIRA E ASSIMETRIAS 93
FIGURA 10 - ENTRADA DE ESTRANGEIROS (PR E MS) 106
FIGURA 11 – CHEGADAS INTERNACIONAIS (PR E MS) 109
FIGURA 12 - ACESSOS (PR) 111
FIGURA 13 - ACESSOS (MS) 113
FIGURA 14 - PORCENTAGEM (%) DE MOTIVAÇÃO DE VIAGEM DO TURISTA INTERNACIONAL (PR) 116
FIGURA 15 - PORCENTAGEM (%) DA MOTIVAÇÃO DE VIAGEM DO TURISTA INTERNACIONAL (MS) 117
FIGURA 16 - COMPARATIVO DO GASTO MÉDIO DO TURISTA INTERNACIONAL (PR/MS) 121
FIGURA 17 - DEMOGRAFIA (MS/PR) 127
FIGURA 18 - CARACTERÍSTICAS DA POPULAÇÃO (MS) 132
FIGURA 19 - CARACTERÍSTICAS DA POPULAÇÃO (PR) 136
FIGURA 20 - CARACTERÍSTICAS DOS DOMICÍLIOS – (MS) 139
FIGURA 21 - CARACTERÍSTICAS DOS DOMICÍLIOS (PR) 142
FIGURA 22 - CONTAS REGIONAIS (MS/PR) 144
FIGURA 23 - CONTAS REGIONAIS (MS) 145
FIGURA 24 - CONTAS REGIONAIS (PR) 146
FIGURA 25 - CARACTERÍSTICAS DO MERCADO DE TRABALHO (MS) 147
FIGURA 26 - CARACTERÍSTICAS DO MERCADO DE TRABALHO (PR) 150

FIGURA 27 - RENDA (MS) 152
FIGURA 28 - RENDA (PR) 153
FIGURA 29 - CARACTERÍSTICAS DA OCUPAÇÃO NO TURISMO (MS) 154
FIGURA 30 - CARACTERÍSTICA DA OCUPAÇÃO NO TURISMO (PR) 157
FIGURA 31 - RENDIMENTOS DAS ACTS (MS/PR) 160
FIGURA 32 - ESTABILIDADE NO EMPREGO (MS/PR) 162
FIGURA 33 - COMPARATIVO TOTAL DE EMPRESAS COM CADASTUR (PR/MS) 164
FIGURA 34 - CARACTERÍSTICAS DOS ESTABELECIMENTOS TURÍSTICOS (MS) 166
FIGURA 35 - CARACTERÍSTICAS DOS ESTABELECIMENTOS TURÍSTICOS (PR) 166
FIGURA 36 - INVESTIMENTOS FEDERAIS SELECIONADOS (MS/PR) 168
FIGURA 37 - EXPORTAÇÕES (MS) 170
FIGURA 38 - EXPORTAÇÕES (PR) 171
FIGURA 39 - IMPORTAÇÕES (MS) 172
FIGURA 40 - IMPORTAÇÕES (PR) 173
FIGURA 41 - BALANÇA COMERCIAL (MS/PR) 174
FIGURA 42 - FUNIL METODOLÓGICO DA ANÁLISE 277
FIGURA 43 - CLASSIFICAÇÃO DOS 88 CASOS ÚNICOS DE COOPERAÇÃO 280
FIGURA 44 - DISTRIBUIÇÃO TERRITORIAL DOS REGISTROS TRANSFRONTEIRIÇOS OU PARCIALMENTE TRANSFRONTEIRIÇOS 286
FIGURA 45 - FREQUÊNCIA TEMÁTICA DA BASE AMPLIADA 288
FIGURA 46 - ESTÁGIO DOS REGISTROS TRANSFRONTEIRIÇOS OU PARCIALMENTE TRANSFRONTEIRIÇOS 289
FIGURA 47 - NÍVEIS DE COOPERAÇÃO IDENTIFICADOS NA BASE AMPLIADA 290
FIGURA 48 - AGREGAÇÕES ANALÍTICAS POR ESCALA DA COOPERAÇÃO 291

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1- CATEGORIAS DE MOBILIDADE TRANSFRONTEIRIÇA E CRITÉRIOS DE ENQUADRAMENTO NO TURISMO FRONTEIRIÇO.....43
QUADRO 2 - MUNICÍPIOS COM MAIORES PROPORÇÕES DE DESLOCAMENTO PARA ESTUDO EM PAÍS ESTRANGEIRO (MS).....58
QUADRO 3 - DESLOCAMENTOS PARA TRABALHO EM PAÍS ESTRANGEIRO - MUNICÍPIOS SELECIONADOS E SEUS ESTADOS (2022) 62
QUADRO 4 - DIMENSÕES OPERACIONAIS DA COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA APLICADA AO TURISMO FRONTEIRIÇO 91
QUADRO 5 - NORMAS REGIONAIS APLICÁVEIS E IMPLICAÇÕES PARA O TURISMO FRONTEIRIÇO 193
QUADRO 6 - NORMAS FEDERAIS APLICÁVEIS E IMPLICAÇÕES PARA O TURISMO FRONTEIRIÇO 218
QUADRO 7 - ENTES FEDERAIS, NORMATIVOS APLICÁVEIS E IMPLICAÇÕES PARA O TURISMO FRONTEIRIÇO.....236
QUADRO 8 - NORMAS ESTADUAIS (PR E MS) APLICÁVEIS E IMPLICAÇÕES PARA O TURISMO FRONTEIRIÇO.....254
QUADRO 9 - TIPOLOGIA DE BARREIRAS AO TURISMO FRONTEIRIÇO.....257
QUADRO 10 - ELEMENTOS DE ANÁLISE PRIORITÁRIOS 270
QUADRO 11 - CASOS ÚNICOS DE COOPERAÇÃO COM TURISMO COMO OBJETO CENTRAL .282
QUADRO 12 - CASOS COMPLEMENTARES IDENTIFICADOS 283
QUADRO 13 - SÍNTESE DO CASO: ACORDO DE FACILITAÇÃO TURÍSTICA / CORREDOR TURÍSTICO IGUAÇU E ACORDOS LOCAIS DE TRANSPORTE TURÍSTICO FOZ DO IGUAÇU–PUERTO IGUAZÚ 301
QUADRO 14 - SÍNTESE DO CASO: OBSERVATÓRIO TRINACIONAL DE TURISMO DO IGUASSU304
QUADRO 15 - SÍNTESE DO CASO: PARLIM – PARLAMENTO INTERNACIONAL MUNICIPAL ...307
QUADRO 16 - SÍNTESE DO CASO: URB-AL III / REVITALIZAÇÃO DA LINHA INTERNACIONAL / CENTRO COMERCIAL DA FRONTEIRA.....309
QUADRO 17 - SÍNTESE DO CASO: FESTIVAL AMÉRICA DO SUL 312

QUADRO 18 - SÍNTESE DO CASO: PROFRONTEIRA 314
QUADRO 19 - SÍNTESE DO CASO: CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE FRONTEIRA 317
QUADRO 20 - SÍNTESE DO CASO: ACORDO DE COOPERAÇÃO FRONTEIRIÇA BRASIL-ARGENTINA VINCULADO À PONTE CAPANEMA-COMANDANTE ADRESITO 319
QUADRO 21 - SÍNTESE DO CASO: CONVÊNIO TRIPARTIRTE / COOPERAÇÃO DE SEGURANÇA MUNDO NOVO - SALTO DEL GUIRÁ 322
QUADRO 22 - SÍNTESE DO CASO: PROGRAMA ESCOLAS INTERCULTURAIS DE FRONTEIRA .. 324
QUADRO 23 - SÍNTESE DO CASO: AGENDA TURISMO DE FRONTEIRA DA CNC 326
QUADRO 24 - SÍNTESE DO CASO: ROTA 4 - BIOCEÂNICA DE CAPRICÓRNIO 329
QUADRO 25 - SÍNTESE DO CASO: ACORDO SOBRE LOCALIDADES FRONTEIRIÇAS VINCULADAS 331
QUADRO 26 - SÍNTESE DE TODOS OS CASOS DESTACADOS 334
QUADRO 27 - MATRIZ EXECUTIVA DO PLANO 351
QUADRO 28 - PRINCIPAIS GARGALOS OPERACIONAIS IDENTIFICADOS NOS PORTÕES DE ENTRADA 374

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - PRINCIPAIS MARCADORES DA DISTRIBUIÇÃO E CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO NA FFT 53
TABELA 2 - SÍNTESE OPERACIONAL DO LEVANTAMENTO POR REPOSITÓRIO 273
TABELA 3 - CASOS MAIS FREQUENTES EM DIFERENTES REPOSITÓRIOS 278
TABELA 4 - CLASSIFICAÇÃO DOS CASOS ÚNICOS QUANTO AO NÍVEL DE FRONTEIRIZAÇÃO. 280
TABELA 5 - QUANTIDADE DE CASOS POR REGIÃO FRONTEIRIÇA 285
TABELA 6 - FREQUÊNCIA DE TEMAS DA BASE AMPLIADA 286
TABELA 7 - ESTÁGIO DE EXECUÇÃO DOS CASOS TRANSFRONTEIRIÇOS 288
TABELA 8 - NÍVEIS DE ATUAÇÃO DOS AGENTES ENVOLVIDOS NOS CASOS 289
TABELA 9 - QUANTIDADE DE CASOS COM ENVOLVIMENTO INTERESTATAL E/OU LOCAL 290
TABELA 10 - DIRETRIZES JURÍDICAS PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO FRONTEIRIÇO 341
TABELA 11 - CICLO JURÍDICO-OPERACIONAL PROPOSTO 343
TABELA 12 - MECANISMOS JURÍDICOS VINCULADOS AO ALFV 344
TABELA 13 - MECANISMOS JURÍDICOS PARA APROVEITAMENTO TURÍSTICO DA RILA/ROTA BIOCEÂNICA 345
TABELA 14 - MECANISMOS FEDERAIS DE FACILITAÇÃO TURÍSTICA 347
TABELA 15 - LOCALIDADES-PILOTO SUGERIDAS 349
TABELA 16 - INSTRUMENTOS PARA DADOS E PROMOÇÃO CONJUNTA 350
TABELA 17 - AGENDA PRELIMINAR DE IMPLEMENTAÇÃO 1
TABELA 18 - COORDENAÇÃO INSTITUCIONAL E FLUXOS OPERACIONAIS 27
TABELA 19 - INTEROPERABILIDADE E INTEGRAÇÃO DE SISTEMAS 27
TABELA 20 - TRANSFORMAÇÃO DIGITAL E INOVAÇÃO TECNOLÓGICA 28
TABELA 21 - FACILITAÇÃO TURÍSTICA E EXPERIÊNCIA DO VISITANTE 28
TABELA 22 - INTELIGÊNCIA TERRITORIAL E GESTÃO DE FLUXOS 29
TABELA 23 - COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA E INTEGRAÇÃO REGIONAL 30

LISTA DE MAPAS

MAPA 1 - MUNICÍPIOS DA FAIXA DE FRONTEIRA 46
MAPA 2 - REPRESENTAÇÃO DOS ARCOS FRONTEIRIÇOS E ATS BRASILEIROS 52
MAPA 3 - PROPORÇÃO PERCENTUAL DE ESTUDANTES FREQUENTANDO ESCOLA OU CRECHE FORA DO MUNICÍPIO DE RESIDÊNCIA, POR MUNICÍPIO, E OS 20 MUNICÍPIOS COM MAIOR PROPORÇÃO PERCENTUAL DE ESTUDANTES FREQUENTANDO ESCOLA OU CRECHE EM PAÍS ESTRANGEIRO – 2022 59
MAPA 4 - ROTAS DE INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA 204
MAPA 5 – ROTAS DE INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA 328

LISTA DE SIGLAS

AAP – Acordos de Alcance Parcial

ACTs – Acordo Coletivo de Trabalho

AE – Auxílio Emergencial

ALADI – Associação Latino-Americana de Integração

ALFV – Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária

ATs – Arranjos transfronteiriços

CADASTUR – Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos do Ministério do Turismo

CDN – Conselho de Defesa Nacional

CEPATUR – Conselho Paranaense de Turismo

CNFron – Comitê Nacional de Fronteiras

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

COTASUR – Comissão de Turismo da América do Sul

COVID-19 – Corona Vírus Disease 2019

DISOC – Diretoria de Estudos e Políticas Sociais

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DTVF – Documento de Trânsito Vicinal Fronteiriço

EES - Sistema Entrada/Saída (Entry/Exit System)

ENaFron – institucionalização da Estratégia Nacional de Fronteiras

FFT – Faixa de Fronteira Terrestre

FIFA – Federação Internacional de Futebol Associado

FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas

FUNDTUR-MS – Fundação de Turismo de Mato Grosso do Sul

IAT – Instituto Água e Terra

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICMBio – Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

IGRs – Instâncias de Governança Regional

IMASUL – Instituto de Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul

INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IUCN – International Union for Conservation of Nature

MAPA – Ministério da Pesca e Aquicultura

MIDR - Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional

Mercosul – Mercado Comum do Sul

MS – Mato Grosso do Sul

MSJP - Ministério da Justiça e Segurança Pública

MTur – Ministério do Turismo

OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico

OMT – Organização Mundial de Turismo

ONU – Organização das Nações Unidas

ONU Turismo – Organização das Nações Unidas Turismo

PBF – Programa Bolsa Família

PF – Polícia Federal

PIB – Produto Interno Bruto

PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios

PNADC/A – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio Contínua Anual

PNDR – Política Nacional de Desenvolvimento Regional

PNFron – Política Nacional de Fronteiras

PNT – Plano Nacional de Turismo

PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

PPFI – Programa de Proteção Integrada de Fronteiras

PR – Paraná

PRF – Polícia Rodoviária Federal

PRT – Programa de Regionalização do Turismo

RDC – Resolução da Diretoria Colegiada

RFB – Receita Federal do Brasil

SAGA - Sistema de Apoio ao Gerenciamento do Atendimento

SEMADE – Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação

SETU-PR – Secretaria de Estado do Turismo do Paraná

SIS-Fronteiras – Sistema Integrado de Saúde das Fronteiras

SNUC – Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza

SUASA - Sistema Unificado de Atenção à Sanidade Agropecuária

SUS – Sistema Único de Saúde

UDC – Centro Universitário Dinâmica das Cataratas

UFMS – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

UNIRILA – Rede Universitária da Rota Bioceânica

UNWTO – United Nations World Tourism Organization

VAB – Valor Adicionado Bruto

VIGIAGRO – Vigilância Agropecuária Internacional

SUMÁRIO

SUMÁRIO 12

1 APRESENTAÇÃO DO ESTUDO 24

2 METODOLOGIA 28

3 ATIVIDADE 2.1 - LEVANTAMENTO DE REFERENCIAL TEÓRICO SOBRE TURISMO FRONTEIRIÇO RELEVANTES PARA O TEMA NO BRASIL E NO MUNDO. PROPOSIÇÃO DE DEFINIÇÃO DO TERMO "TURISMO FRONTEIRIÇO" ABARCANDO TODAS AS POSSIBILIDADES DE TURISMO RELEVANTES ENTRE AS REGIÕES ESTUDADAS. 32

3.1 INTRODUÇÃO 32

3.2 FUNDAMENTAÇÕES TEÓRICAS DO TURISMO FRONTEIRIÇO 36

3.2.1 Território e Turismo 36

3.3 FRONTEIRAS E INTEGRAÇÃO: ABORDAGENS CONCEITUAIS 44

3.3.1 Fronteira Como Espaço de Tensão, Interação e Ambiguidade 44

3.3.2 Dinâmicas Fronteiriças e Mobilidade: fluxos e assimetrias 51

3.3.3 Deslocamento fronteiriço para estudo 56

3.3.4 Deslocamento Fronteiriço para Trabalho 61

3.3.5 Deslocamento Fronteiriço Cotidiano 65

3.4 DESLOCAMENTO TURÍSTICO EM ÁREAS DE FRONTEIRA 69

3.4.1 Atratividade Baseada em Diferenciais Econômicos: O Turismo de Compras 71

3.4.2 Atratividade Cultural e Simbólica: A Fronteira Como Espaço de Experiência 73

3.4.3 Atratividade natural, ecoturismo e áreas protegidas de

fronteira 75

3.4.4 Turismo de saúde e mobilidade sanitária transfronteiriça 78

3.4.5 Eventos, negócios e lazer 80

3.4.6 A Fronteira Como Espaço De Articulação Turística 81

3.4.7 Turismo E Cooperação Em Áreas De Fronteira 83

3.4.8 Proposição De Definição De Turismo Fronteiriço 93

3.5 DESAFIOS E OPORTUNIDADES 97

3.6 CONSIDERAÇÕES FINAIS 100

4 ATIVIDADE 2.2 - LEVANTAMENTO E ANÁLISE DE DADOS, ESTATÍSTICAS DO TURISMO ENTRE O BRASIL – ESTADOS DO MATO GROSSO DO SUL E PARANÁ E PAÍSES FRONTEIRIÇOS DO MERCOSUL (ARGENTINA, PARAGUAI E BOLÍVIA) – EMBRATUR (CHEGADAS INTERNACIONAIS), MINISTÉRIO DO TURISMO (CADASTUR, DADOS DO MAPA DO TURISMO, PERFIL DE DEMANDA TURÍSTICA 2004-2015, FUNGETUR), IPEA, ONU TURISMO, ANAC (PASSAGEIROS MODO AÉREO) ANTT (PASSAGEIROS TERRESTRES) - LEVANTAMENTOS DOS FLUXOS DE TURISTAS INTERNACIONAIS NOS ESTADOS: MENCIONANDO ORIGEM, DESTINO E OBJETIVO DE VIAGEM; DADOS DA POLÍCIA FEDERAL E RECEITA FEDERAL. 102

4.1 O FLUXO INTERNACIONAL FRONTEIRIÇO 102

4.2 ENTRADA DE ESTRANGEIROS NO PARANÁ E MATO GROSSO DO SUL 105

4.3 FLUXO TURÍSTICO INTERNACIONAL NO PARANÁ E MATO GROSSO DO SUL 108

4.4 MOTIVAÇÕES DOS FLUXOS INTERNACIONAIS NO PARANÁ E MATO GROSSO DO SUL 115

4.5 GASTO MÉDIO INDIVIDUAL DO TURISTA INTERNACIONAL 121

5 ATIVIDADE 2.3 - LEVANTAMENTO E ANÁLISE DE DADOS DE

ASPECTOS SOCIAIS DA FRONTEIRA ESTUDADA – IBGE (PNAD), MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL (BPC, BOLSA FAMÍLIA), MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO (RAIS E CAGED DO TURISMO), VARIAÇÃO DO VOLUME DE RECEITAS DAS ATIVIDADES TURÍSTICAS E DEMAIS DADOS IDENTIFICADOS COMO RELEVANTES PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESTUDO. 125

5.1 CARACTERÍSTICAS GERAIS 126
5.2 CARACTERÍSTICAS DA POPULAÇÃO 132
5.3 CARACTERÍSTICAS DOS DOMICÍLIOS 139
5.4 CONTAS REGIONAIS 143
5.5 CARACTERÍSTICAS DO MERCADO DE TRABALHO 147
5.6 CARACTERÍSTICAS DA OCUPAÇÃO NO TURISMO 154
5.6.1 Prestadores de serviços turísticos: CADASTUR 163
5.6.2 Características Dos Estabelecimentos Turísticos 165
5.7 INVESTIMENTOS PÚBLICOS NO TURISMO 168
5.8 RELAÇÕES COMERCIAIS REGIONAIS 170

6 ATIVIDADE 2.4 - LEVANTAMENTO E ANÁLISE DE LEIS E REGULAMENTOS NACIONAIS E ESTADUAIS (MS E PR) RELEVANTES AO DIAGNÓSTICO SOBRE TURISMO E FRONTEIRAS. LEVANTAMENTO DE INICIATIVAS/MEDIDAS JÁ EM EXECUÇÃO POR DEMAIS ENTIDADES INTERESSADAS NO TEMA: RECEITA FEDERAL, POLÍCIA FEDERAL, ANVISA ENTRE OUTROS. 176

6.1 APRESENTAÇÃO E METODOLOGIA DO CAPÍTULO 176
6.2 MARCO REGULATÓRIO REGIONAL: ALADI E MERCOSUL NO CONTEXTO DA INTEGRAÇÃO TURÍSTICA 179
6.2.1 Regulamentação regional no âmbito da ALADI 180
6.2.2 Regulamentação regional no âmbito do MERCOSUL 182
6.2.3 Implicações dos marcos regulatórios regionais para o turismo

fronteiriço no Paraná e Mato Grosso do Sul 190

6.3 MARCO REGULATÓRIO NACIONAL (LEIS FEDERAIS) 196

6.3.1 Base constitucional da fronteira no ordenamento jurídico brasileiro 197

6.3.2 Faixa de Fronteira: Lei nº 6.634/1979 e Decreto nº 85.064/1980 198

6.3.3 Conselho de Defesa Nacional e assentimento prévio: Lei nº 8.183/1991 199

6.3.4 Conceito federal de cidades-gêmeas: Portaria nº 2.507/2021 200

6.3.5 Política Nacional de Fronteiras e o Comitê Nacional de Fronteiras: Decreto nº 12.038/2024 200

6.3.6 Política Nacional de Desenvolvimento Regional e fronteiras: Decreto nº 11.962/2024 202

6.3.7 Programa Rotas de Integração Sul-Americana: Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio e Rota 5 – Bioceânica do Sul 203

6.3.8 Programa de Fronteira Integrada: Decreto nº 8.903/2016 204

6.3.9 Implicações para o turismo fronteiriço 205

6.3.10 Política Nacional de Turismo: Lei nº 11.771/2008 205

6.3.11 Regulamentação da Política Nacional de Turismo: Decreto nº 7.381/2010 206

6.3.12 Plano Nacional de Turismo 2024–2027: Decreto nº 12.136/2024 207

6.3.13 Regime de lojas francas em cidades-gêmeas: Lei nº 12.723/2012, Portaria MF nº 307/2014 e IN RFB nº 2.075/2022 208

6.3.14 Programa de Regionalização do Turismo, Mapa do Turismo Brasileiro e Categorização dos Municípios 209

6.3.15 Regime aduaneiro, bagagem de viajante e fiscalização: Decreto-Lei nº 1.455/1976 e Decreto nº 6.759/2009 211

6.3.16 Lei de Migração e regulamento: Lei nº 13.445/2017 e Decreto nº 9.199/2017 212

6.3.17 Saúde nas fronteiras e atendimento ao visitante: Lei nº 8.080/1990, Decreto nº 7.508/2011 e SIS-Fronteiras 213

6.3.18 Normas ambientais, unidades de conservação, uso público, concessões e licenciamento ambiental 214

6.3.19 Implicações nacionais/federais para o turismo fronteiriço 217

6.4 REGULAMENTOS DE ENTIDADES FEDERAIS INTERESSADAS 221

6.4.1 Receita Federal do Brasil: controle aduaneiro, bagagem e lojas francas 222

6.4.2 Polícia Federal: controle migratório e polícia de fronteira 223

6.4.3 ANVISA: vigilância sanitária em portos, aeroportos, fronteiras e produtos irregulares 224

6.4.4 MAPA/VIGIAGRO: controle agropecuário de bagagens, animais e produtos de origem animal ou vegetal 226

6.4.5 ANTT: transporte rodoviário internacional de passageiros e fretamento turístico 227

6.4.6 ANAC: aeroportos internacionais, facilitação aérea e conectividade turística 228

6.4.7 Marinha do Brasil: navegação interior, turismo náutico e segurança aquaviária 229

6.4.8 ICMBio: unidades de conservação federais, uso público, concessões e visitação 230

6.4.9 IBAMA: licenciamento ambiental, fiscalização e controle ambiental federal 231

6.4.10 DNIT: rodovias federais, pontes, acessos e infraestrutura de conectividade turística 232

6.4.11 Polícia Rodoviária Federal: segurança viária, fiscalização em rodovias federais e fluidez dos deslocamentos turísticos 234

6.4.12 Síntese crítica sobre os entes federais 235

6.5 MARCO REGULATÓRIO ESTADUAL: PARANÁ E MATO GROSSO DO SUL 238

6.5.1 Paraná: Política Estadual de Turismo e Regionalização Turística 239

6.5.2 Paraná Turístico 2026 e planejamento estratégico de longo prazo 240

6.5.3 Secretaria de Estado do Turismo, CEPATUR e Viaje Paraná 241

6.5.4 Paraná: programas estaduais de infraestrutura, eventos e viagens 242

6.5.5 Paraná: atrativos de relevante interesse turístico e priorização de recursos 243

6.5.7 Mato Grosso do Sul: Sistema Estadual de Turismo, Política Estadual e Plano Estadual 245

6.5.8 FUNDTUR-MS e estrutura de execução da política estadual 245

6.5.9 Mato Grosso do Sul: Pantanal, pesca esportiva, licenciamento ambiental e turismo de natureza 247

6.5.10 Mato Grosso do Sul: ecoturismo, turismo rural e vocações territoriais de fronteira 249

6.5.11 Mato Grosso do Sul: Comitê Estadual da Rota Bioceânica e governança territorial 250

6.5.12 Implicações comparadas entre Paraná e Mato Grosso do Sul 252

6.5.13 Síntese crítica das normas estaduais 253

6.6 IDENTIFICAÇÃO DE BARREIRAS PARA O "TURISMO FRONTEIRIÇO" 256

6.7 DIRETRIZES DE MITIGAÇÃO DAS BARREIRAS REGULATÓRIAS AO TURISMO FRONTEIRIÇO 259

6.7.1 Instituir governança interinstitucional permanente para o turismo fronteiriço 259

6.7.2 Operacionalizar o Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas como instrumento de turismo territorial 260

6.7.3 Padronizar informações ao turista sobre documentos, bagagem, compras e produtos controlados 261

6.7.4 Revisar a compatibilidade entre horários de atendimento e fluxos turísticos reais 262

6.7.5 Integrar fiscalização e facilitação nos postos de fronteira 263

6.7.6 Fortalecer o regime de lojas francas e o turismo de compras com estabilidade normativa 264

6.7.7 Criar protocolos específicos para produtos sujeitos a controle sanitário e agropecuário 265

6.7.8 Adaptar políticas estaduais à especificidade das cidades-gêmeas 265

6.7.9 Transformar corredores de passagem em territórios de permanência 266

6.7.10 Estabelecer agenda de revisão normativa e monitoramento permanente 266

6.7.11 Síntese das diretrizes propostas 267

7 ATIVIDADE 2.5 - LEVANTAMENTO E ANÁLISE DA EFETIVIDADE DAS AÇÕES E COOPERAÇÕES EXISTENTES ENTRE OS PAÍSES DO

MERCOSUL COMO, POR EXEMPLO, O CORREDOR BIOCEÂNICO, CIRCUITO INTERNACIONAL DAS MISSÕES JESUÍTICAS GUARANI, QUE SE CONSTITUI, POR EXEMPLO, O PRIMEIRO ROTEIRO TURÍSTICO DO MERCOSUL, INCLUINDO A ARGENTINA, O PARAGUAI, O URUGUAI E O BRASIL. 269

7.1. APRESENTAÇÃO 269

7.2. METODOLOGIA DE LEVANTAMENTO E ANÁLISE DOS PROCESSOS DE COOPERAÇÃO EM ÁREAS DE FRONTEIRA 271

7.2.1 Levantamento dos dados 272

7.2.2. Filtro inicial 273

7.2.3 Tratamento dos dados 274

7.2.4 Cálculo Descritivo e Análise 275

7.3 ANÁLISE GERAL DAS AÇÕES E COOPERAÇÕES 276

7.3.1 Casos mais recorrentes nos repositórios analisados 277

7.3.2 Cooperação transfronteiriça e casos únicos 279

7.3.3 Cooperações com turismo como matéria principal 280

7.3.4 Distribuição territorial dos processos de cooperação transfronteiriça ou com impacto fronteiriço 284

7.3.5 Frequência temática da base ampliada 286

7.3.6 Estágio dos casos transfronteiriços ou parcialmente transfronteiriços 288

7.3.7 Níveis de atuação dos agentes envolvidos no processo de cooperação 289

7.3.8 Leitura interpretativa dos resultados 291

7.3.9 Síntese dos achados 292

7.4 PROCESSOS DESTACADOS DE COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA

E SUA CONTRIBUIÇÃO PARA O TURISMO FRONTEIRIÇO 293

7.4.1 Região de Foz do Iguaçu - BR, Puerto Iguazú - AR, Ciudad del Este - PY, Presidente Franco - PY e Hernandárias – PY 295

7.4.2 Região de Ponta Porã - BR e Pedro Juan Caballero- PY 305

7.4.3 Região de Corumbá e Ladário - BR e Puerto Suárez e Puerto Quijarro - BO 310

7.4.4 Região de Santo Antônio do Sudoeste - BR e San Antonio - AR 312

7.4.5 Região de Barracão - BR, Dionísio Cerqueira - BR e Bernardo de Irigoyen - AR 315

7.4.6 Região de Capanema - BR e Comandante Andresito - AR 317

7.4.7 Região de Mundo Novo - BR, Guaíra - BR e Salto del Guairá - PY 320

7.4.8 Casos de Cooperação que ocorreram em mais de uma região fronteiriça. 322

7.4.9 Síntese da Seção 332

7.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS 336

8 ATIVIDADE 2.6 - PLANO DE AÇÃO - ASPECTOS LEGAIS E REGULATÓRIOS. PROPOSIÇÃO DE CRIAÇÃO, ALTERAÇÃO, ADAPTAÇÃO DE LEIS OU REGULAMENTOS, BASEADO EM EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS, QUE INCENTIVEM O TRÂNSITO FRONTEIRIÇO E INVESTIMENTOS NO SETOR, RESPEITANDO AS DIRETRIZES DO DIREITO INTERNACIONAL, ONU TURISMO E MERCOSUL. PROPOSTAS DE INCENTIVOS FISCAIS E ISENÇÕES. MEDIDAS DE FACILITAÇÃO TURÍSTICA. 338

8.1 APRESENTAÇÃO 338

8.2 DIAGNÓSTICO JURÍDICO-OPERACIONAL 339

8.3 DIRETRIZES DO PLANO DE AÇÃO JURÍDICO 340

8.4 CICLO JURÍDICO-OPERACIONAL DO TURISMO FRONTEIRIÇO 342

8.5 EIXO 1 - INSERÇÃO DO TURISMO NO ACORDO DE LOCALIDADES FRONTEIRIÇAS VINCULADAS 343
8.6 EIXO 2 - APROVEITAMENTO TURÍSTICO DA ROTA BIOCEÂNICA E DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANAS 345
8.7 EIXO 3 - GOVERNANÇA FEDERAL DE FACILITAÇÃO DO TURISMO FRONTEIRIÇO 346
8.8 EIXO TRANSVERSAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL E PRODUÇÃO NORMATIVA DESDE AS FRONTEIRAS 347
8.9 EIXO 4 - PROJETOS-PILOTO JURÍDICOS EM LOCALIDADES PRIORITÁRIAS 348
8.10 EIXO 5 - DADOS, OBSERVAÇÃO TURÍSTICA E PROMOÇÃO CONJUNTA 349
8.11 MATRIZ EXECUTIVA DO PLANO DE AÇÃO JURÍDICO 350
8.12 AGENDA DE IMPLEMENTAÇÃO 352
8.13 PRODUTOS ESPERADOS 355
8.14 RISCOS E CAUTELAS JURÍDICAS 357
8.15 CONSIDERAÇÕES FINAIS 357

9 ATIVIDADE 2.7 – PLANO DE AÇÃO - PROPOSIÇÃO DE AÇÕES PARA O APRIMORAMENTO DOS SISTEMAS DE INFORMAÇÕES E DE ATENDIMENTOS NOS PORTÕES DE ENTRADA DOS ESTADOS DO MS E PR. APERFEIÇOAMENTO DOS MECANISMOS DE COLETA E OS SISTEMAS DE TRATAMENTO DE DADOS ESTATÍSTICOS NOS PORTÕES FRONTEIRIÇOS. DADOS RELEVANTES A SEREM COLETADOS PARA A POLÍTICA DE TURISMO FRONTEIRIÇO. 357

9.1 APRESENTAÇÃO 358
9.2 OBJETIVOS DO DOCUMENTO 358
9.3 ESCOPO DO PLANO DE AÇÃO 359
9.4 TURISMO FRONTEIRIÇO E GESTÃO DOS PORTÕES DE ENTRADA 359

9.4.1 Definição de Referência 361

9.4.2 Fluxos turísticos e experiência do visitante 361
9.4.3 Portões de entrada - Infraestrutura estratégica do turismo fronteiriço 361
9.4.4 Governança institucional e integração operacional 362
9.4.5 Dinâmicas territoriais e especificidades da região trinacional 363
9.5 METODOLOGIA 364
9.5.1 Limitações metodológicas 364
9.6 CONTEXTUALIZAÇÃO OPERACIONAL E INSTITUCIONAL 365
9.6.1 Polícia Federal 365
9.6.2 Receita Federal 365
9.6.3 ANVISA 366
9.6.4 MAPA 367
9.7 DIAGNÓSTICO DOS SISTEMAS E PROCESSOS 368
9.7.1 Sistemas identificados 368
9.7.2 Fluxos operacionais 370
9.7.3 Infraestrutura operacional 370
9.7.4 Atendimento ao visitante 371
9.7.5 Gestão e compartilhamento de dados 371
9.7.6 Gargalos operacionais identificados 372
9.8 ANÁLISE ESTRATÉGICA 373
9.8.1 Turismo fronteiriço e eficiência operacional 374
9.8.2 Transformação digital e gestão da mobilidade 374
9.8.3 Integração institucional e interoperabilidade e gestão estratégica da informação 374

9.9 REFERÊNCIAS E CASOS DE APOIO 375

9.9.1 Política Nacional de Fronteiras e integração regional 376

9.9.2 Muralha Inteligente 377

9.9.3 Áspide Tecnológico 378

9.9.4 Casos e referências internacionais 378

9.10 PLANO DE AÇÃO ESTRUTURADO 379

9.10.1 Diretrizes estratégicas 379

9.10.2 Problema Central Identificado 379

9.10.3 Estrutura estratégica do Plano 380

9.10.4 Matriz de Priorização Estratégica 381

9.10.5 Indicadores de Monitoramento 382

9.11 CONSIDERAÇÕES FINAIS 383

10 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO ESTUDO 384

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 392

APÊNDICE 427

1 APRESENTAÇÃO DO ESTUDO

O presente Documento Técnico formaliza o Produto 02 – Documento Técnico contendo Diagnóstico do turismo Fronteiriço entre o Brasil e os países do Mercado Comum do Sul (Mercosul) e potencialidades - Conhecimento da realidade das fronteiras e os Planos de Ação de medidas institucionais que podem ser adotadas para facilitação turística considerando as atribuições do Ministério do Turismo e/ou em articulação com os demais organismos governamentais. O produto 2 está inserido no âmbito da consultoria para elaboração de Diagnóstico e Planos de ação sobre o Turismo Fronteiriço entre os estados do Paraná (PR) e Mato Grosso do Sul (MS) e os países do Mercosul. O estudo está organizado em nove capítulos, além desta apresentação (primeiro capítulo), da metodologia (segundo capítulo), considerações finais e referências bibliográficas, ao final.

O terceiro capítulo aborda a atividade 2.1, em que apresenta o referencial teórico que fundamenta a compreensão do turismo em áreas de fronteira, reunindo contribuições nacionais e internacionais sobre mobilidade, territorialidade, cooperação transfronteiriça, governança e desenvolvimento regional. A partir da revisão de literatura, da análise documental e da observação de experiências desenvolvidas no âmbito do MERCOSUL e de outras regiões do mundo, busca-se compreender como as dinâmicas fronteiriças influenciam os deslocamentos turísticos e a organização dos territórios. Nesse sentido, o capítulo discute as múltiplas dimensões que atravessam o turismo fronteiriço, considerando as relações econômicas, culturais, sociais, políticas e simbólicas presentes nesses espaços, de modo a subsidiar a construção de uma definição conceitual e operacional aplicável às realidades analisadas neste estudo.

O quarto capítulo, referente à atividade 2.2, aborda as dinâmicas de circulação e mobilidade nas áreas de fronteira, com ênfase nos fluxos de pessoas, veículos e turistas internacionais nos estados do Paraná e Mato Grosso do Sul. Inicialmente, apresenta-se um estudo realizado na Tríplice Fronteira entre Brasil, Paraguai e Argentina, que analisou, em novembro de 2024, diferentes categorias de veículos e seus ocupantes, incluindo carros, vans, ônibus, caminhões, táxis e mototáxis, bem como a origem dos veículos a partir de suas placas. Os dados evidenciam a elevada intensidade dos deslocamentos e a

complexidade dos usos do território fronteiriço, marcado pela interação entre mobilidade cotidiana, atividades econômicas, turismo e relações transfronteiriças. Na sequência, o capítulo analisa a entrada de estrangeiros no Paraná e em Mato Grosso do Sul com base em dados da Polícia Federal, além dos fluxos turísticos internacionais oriundos da Argentina, Paraguai e Bolívia. Também são examinados os principais modais de acesso aos estados, especialmente os transportes aéreo e terrestre, a evolução histórica das chegadas internacionais por modal, as motivações de viagem dos turistas internacionais e o gasto médio individual nos dois estados. A partir desse conjunto de informações, busca-se compreender os padrões de mobilidade e circulação regional que estruturam o turismo internacional nas áreas de fronteira analisadas.

O quinto capítulo aborda a atividade 2.3, em que apresenta uma análise dos aspectos econômicos e sociais do Paraná e do Mato Grosso do Sul, relacionando-os às dinâmicas do turismo nas regiões de fronteira. Foram examinados indicadores populacionais, condições domiciliares, mercado de trabalho, desenvolvimento humano, pobreza e infraestrutura, permitindo compreender as transformações socioeconômicas ocorridas entre 2012 e 2024. Também são analisadas as estruturas econômicas dos dois estados, com destaque para o setor de serviços e para as Atividades Características do Turismo (ACTs), abordando aspectos como emprego, informalidade, rendimentos e expansão dos estabelecimentos turísticos. Além disso, o capítulo discute os investimentos públicos destinados ao turismo e as relações comerciais com os países vizinhos, evidenciando elementos que influenciam diretamente as dinâmicas econômicas e territoriais das áreas de fronteira.

O sexto capítulo apresenta a atividade 2.4, referente ao levantamento e análise do arcabouço normativo e institucional que incide sobre o turismo fronteiriço no Paraná e em Mato Grosso do Sul, considerando os instrumentos jurídicos, regulatórios e operacionais que influenciam a circulação de visitantes e a organização dos destinos turísticos nas áreas de fronteira. A discussão abrange normas relacionadas ao controle migratório, aduaneiro, sanitário, ambiental, de transporte e segurança pública, evidenciando como diferentes camadas regulatórias afetam a fluidez dos deslocamentos turísticos e a integração regional. Também são examinados os marcos do MERCOSUL, da

ALADI e das legislações federais e estaduais, além da atuação de órgãos públicos diretamente envolvidos na gestão das fronteiras. O capítulo contempla ainda a análise das políticas estaduais de turismo do Paraná e de Mato Grosso do Sul, bem como os principais desafios regulatórios que impactam a competitividade dos destinos, a governança territorial e a capacidade de transformar fluxos transfronteiriços em permanência turística e desenvolvimento regional integrado.

O sétimo capítulo, referente à atividade 2.5, analisam-se iniciativas e processos de cooperação desenvolvidos em áreas de fronteira do MERCOSUL, com destaque para experiências como o Corredor Bioceânico e o Circuito Internacional das Missões Jesuíticas Guarani, buscando compreender suas contribuições para o desenvolvimento do turismo fronteiriço. A discussão adota uma perspectiva multinível da cooperação, considerando não apenas acordos formais entre Estados nacionais, mas também mecanismos regionais, arranjos subnacionais, práticas paradiplomáticas, organismos internacionais e estruturas locais de governança. Nesse contexto, o capítulo examina cooperações relacionadas tanto diretamente ao turismo quanto a áreas condicionantes, como mobilidade, segurança, saúde, logística, planejamento territorial e integração regional. Além da análise qualitativa e quantitativa dos processos identificados, o capítulo destaca experiências consideradas relevantes para subsidiar políticas públicas, identificar boas práticas e apontar desafios para a consolidação de destinos turísticos integrados nas regiões de fronteira.

O oitavo capítulo (atividade 2.6) apresenta uma proposta preliminar de Plano de Ação Jurídico voltado ao desenvolvimento do turismo fronteiriço, construída a partir dos levantamentos realizados nas atividades anteriores do estudo. O plano foi subsidiado pelo referencial teórico sobre turismo fronteiriço desenvolvido na atividade 2.1, pelo mapeamento e análise das normas, leis e regulamentos incidentes sobre as áreas de fronteira realizado na atividade 2.4, bem como pela identificação de cooperações formais, transfronteiriças e paradiplomáticas analisadas na atividade 2.5. A partir desses elementos, o capítulo propõe diretrizes jurídicas, regulatórias e institucionais voltadas à integração regional, à facilitação da mobilidade e ao fortalecimento da governança territorial nas fronteiras. A discussão parte do entendimento de que o turismo fronteiriço

depende não apenas da existência de atrativos, mas também da articulação entre infraestrutura, serviços, controle estatal, cooperação internacional e participação dos atores locais. Nesse contexto, são discutidos instrumentos estratégicos, como o Acordo de Localidades Fronteiriças Vinculadas e a Rota Bioceânica, destacando seu potencial para promover permanência turística, integração regional e desenvolvimento territorial nas áreas analisadas.

O nono capítulo apresenta o Plano de Ação para Aprimoramento dos Sistemas de Informação e Atendimento nos Portões de Entrada, elaborado no âmbito da Atividade 2.7 do projeto Turismo Fronteiriço. A proposta também foi construída a partir do referencial teórico sobre turismo fronteiriço desenvolvido na Atividade 2.1, aliado ao levantamento institucional, às visitas técnicas, observações em campo, entrevistas e análises documentais relacionadas aos processos de controle migratório, fiscalização aduaneira, mobilidade internacional e atendimento ao usuário na região trinacional entre Brasil, Paraguai e Argentina. O capítulo discute os desafios operacionais e institucionais observados nos portões de entrada, especialmente em Foz do Iguaçu, considerando as especificidades de uma região marcada pela intensa circulação transfronteiriça, forte dinâmica turística e elevada integração econômica e social. A partir desse diagnóstico, são apresentadas diretrizes e propostas voltadas ao aprimoramento da informação ao visitante, da gestão dos fluxos e da experiência de circulação nas fronteiras analisadas.

Por fim, as considerações finais apresentam um resumo dos achados em todos os capítulos, e os estudos consultados para os levantamentos e análises compõem as referências bibliográficas.

2 METODOLOGIA

Neste capítulo é apresentada uma síntese da metodologia utilizada em cada um dos capítulos, a fim de situar o leitor quanto ao percurso metodológico utilizado para atingir os objetivos do presente estudo. O terceiro capítulo (atividade 2.1) partiu da construção do referencial teórico sobre turismo fronteiriço fundamentando-se em um amplo levantamento bibliográfico e interdisciplinar, desenvolvido no âmbito das ciências sociais aplicadas e humanas, especialmente no turismo, geografia, relações internacionais e estudos territoriais. A pesquisa partiu do entendimento de que as dinâmicas fronteiriças são complexas e não podem ser compreendidas apenas pela perspectiva do deslocamento turístico convencional, exigindo a discussão de conceitos estruturantes como território, fronteira, mobilidade, fluxos, integração, assimetrias e relações de poder. Nesse sentido, foram mobilizadas contribuições teóricas que compreendem o território como construção social e espaço de disputa, dialogando com autores como Raffestin, Haesbaert e Foucault, além de abordagens que interpretam a fronteira simultaneamente como espaço de tensão, controle, interação e circulação. O levantamento também incorporou discussões sobre mobilidades transfronteiriças e diferentes formas de deslocamento presentes nas regiões de fronteira — cotidianas, laborais, educacionais, sanitárias, comerciais e turísticas — bem como suas interfaces com segmentos turísticos como compras, cultura, natureza, saúde, negócios e lazer, além de conceitos relativos ao turismo de fronteira (Paixão, 2006) e *cross-border tourism* em literatura internacional, como Timothy, (2016), entre outros. A partir dessa abordagem multidisciplinar e multiescalar, buscou-se construir uma definição conceitual e operacional de turismo fronteiriço capaz de contemplar as especificidades territoriais, institucionais e sociais das fronteiras analisadas.

Na atividade 2.2 (capítulo quatro), voltada à análise dos fluxos fronteiriços e turísticos internacionais, a metodologia adotada baseou-se no levantamento, sistematização e análise de dados secundários provenientes de órgãos oficiais, especialmente da Polícia Federal e do Ministério do Turismo. Os dados foram organizados em painéis, séries históricas, quadros e análises comparativas, permitindo observar padrões de mobilidade internacional, entradas de estrangeiros, modais de transporte,

motivações de viagem e gastos médios dos turistas internacionais no Paraná e em Mato Grosso do Sul. A interpretação dos resultados foi desenvolvida de forma analítica e contextualizada, buscando triangular os dados estatísticos com referenciais teóricos, estudos técnicos e interpretações produzidas por autores e instituições de pesquisa, de modo a compreender não apenas os números em si, mas também as dinâmicas territoriais, econômicas e sociais que estruturam os fluxos nas regiões de fronteira.

Na atividade 2.3 (capítulo 5), referente à análise socioeconômica e do mercado de trabalho, a pesquisa também se fundamentou no uso de dados secundários oficiais, provenientes de instituições como IBGE (especialmente PNADC), IPARDES, Ministério do Turismo, Ministério do Trabalho e Emprego (RAIS), Ministério da Fazenda/Tesouro Nacional e Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Os dados foram organizados em painéis de cada um dos estados ou comparativos, séries históricas e análises estatísticas voltadas à compreensão das dinâmicas populacionais, econômicas, domiciliares, trabalhistas e comerciais dos estados do Paraná e de Mato Grosso do Sul. A análise interpretativa buscou articular os indicadores quantitativos com estudos e discussões produzidas por autores especializados e instituições como IBGE e IPEA, permitindo contextualizar os resultados à luz das transformações econômicas, sociais e territoriais observadas ao longo do período analisado.

Na atividade 2.4 (capítulo 6), dedicada à análise do arcabouço normativo do turismo fronteiriço, a metodologia adotada baseou-se em pesquisa documental e análise normativa de caráter sistêmico e intersetorial. O levantamento contemplou normas regionais, nacionais e estaduais relacionadas à integração sul-americana, à faixa de fronteira, ao controle migratório, aduaneiro, sanitário, ambiental, de transporte e segurança pública. A pesquisa envolveu o mapeamento de atos jurídicos e regulamentos em bases e repositórios oficiais, incluindo legislações do MERCOSUL, ALADI, governo federal e órgãos com atuação direta nas fronteiras. Posteriormente, os instrumentos identificados foram classificados e analisados conforme sua incidência territorial, temática e impactos sobre a mobilidade, a governança e a experiência do visitante. A análise interpretativa priorizou a repercussão prática das normas sobre os fluxos

turísticos e as dinâmicas territoriais, buscando compreender como os mecanismos de controle, fiscalização e integração influenciam a operacionalização do turismo fronteiriço.

Na atividade 2.5 (capítulo 7), voltada à análise das cooperações em áreas de fronteira, a metodologia combinou levantamento bibliográfico, análise documental e sistematização de experiências de cooperação identificadas em regiões fronteiriças do Paraná e Mato Grosso do Sul. A pesquisa partiu de produções acadêmicas desenvolvidas por universidades e pesquisadores com atuação nessas regiões. Os casos identificados foram organizados e classificados conforme critérios como temática, abrangência territorial, nível de cooperação, recorrência e relação com o turismo fronteiriço. A análise adotou uma perspectiva multinível, contemplando acordos formais, arranjos paradiplomáticos, iniciativas binacionais, trinacionais e mecanismos de governança territorial, buscando identificar boas práticas, limitações institucionais e experiências relevantes para subsidiar políticas públicas voltadas à integração e ao desenvolvimento do turismo em áreas de fronteira.

Na atividade 2.6 (capítulo 8), referente ao Plano de Ação Jurídico para o turismo fronteiriço, a metodologia teve caráter analítico e propositivo, sendo construída a partir da articulação dos resultados obtidos nas atividades anteriores do estudo. O desenvolvimento do plano considerou o referencial teórico sobre turismo fronteiriço, o levantamento normativo e a análise das experiências de cooperação identificadas nas regiões de fronteira, buscando transformar os diagnósticos realizados em diretrizes jurídicas, regulatórias e institucionais aplicáveis às realidades analisadas. A construção das propostas partiu de uma abordagem territorial e intersetorial, considerando os desafios relacionados à mobilidade, controle estatal, integração regional, governança e operacionalização dos fluxos turísticos em áreas de fronteira.

Na atividade 2.7 (capítulo 9), dedicada ao Plano de Ação para Aprimoramento dos Sistemas de Informação e Atendimento nos Portões de Entrada, a metodologia combinou levantamento institucional, pesquisa documental, visitas técnicas, observações em campo e entrevistas técnicas realizadas junto a órgãos e estruturas vinculadas aos processos de controle migratório, fiscalização aduaneira e atendimento ao visitante na região trinacional entre Brasil, Paraguai e Argentina. A análise buscou compreender, de

forma prática e operacional, os fluxos de circulação, os gargalos institucionais, os sistemas de informação disponíveis e os desafios relacionados à experiência do usuário nos portões de entrada, especialmente em Foz do Iguaçu. A partir desse diagnóstico territorial e operacional, foram elaboradas propostas voltadas ao aprimoramento da comunicação, da gestão dos fluxos e da integração das informações destinadas aos visitantes e usuários das fronteiras.

Para apoiar o desenvolvimento do estudo, foram utilizadas ferramentas de Inteligência Artificial (IA) como apoio metodológico complementar, especialmente para auxiliar na busca e identificação de termos e conteúdos em documentos extensos, bem como na melhoria da clareza, coesão e organização textual das análises e redações técnicas. Ressalta-se, contudo, que a elaboração das interpretações, análises críticas, validação das informações e redação final do conteúdo foram realizadas pelos especialistas responsáveis por cada área temática do estudo, incluindo economista, cientista social, turismólogos, consultor jurídico e especialista em relações internacionais, assegurando o rigor técnico e a consistência analítica das discussões apresentadas.

Segue, portanto, a seguir o detalhamento de cada um dos capítulos com seus respectivos levantamentos e análises.

3 ATIVIDADE 2.1 - Levantamento de referencial teórico sobre turismo fronteiriço relevantes para o tema no Brasil e no Mundo. Proposição de definição do termo “turismo fronteiriço” abarcando todas as possibilidades de turismo relevantes entre as regiões estudadas.

3.1 INTRODUÇÃO

O turismo, enquanto fenômeno social, cultural, econômico e espacial, associado ao movimento de pessoas para lugares fora de seu ambiente habitual (OMT, 2010) se relaciona diretamente com os modos pelos quais os sujeitos se deslocam, vivenciam e (re)significam os territórios. Pode também ser entendido como um fenômeno humano de encontro, organizado por um sistema complexo de relações sociais, atividades econômicas, manifestações culturais e ações políticas, em contextos que envolvem a experiências entre visitantes e visitados, promovendo trocas, vivências, conhecimentos e hospitalidade (FPTI, 2012). Essa compreensão reforça que a complexidade é característica constitutiva do turismo, exige múltiplos olhares e uma abordagem sistêmica para sua análise, especialmente quando o fenômeno se desenvolve em territórios marcados por fluxos, assimetrias e múltiplas formas de mobilidade.

As áreas de fronteira internacionais assumem papel estratégico, uma vez que concentram fluxos intensos de mobilidade, trocas culturais, interações econômicas e relações institucionais entre países vizinhos. Nessas regiões, o turismo apresenta características próprias, influenciadas pela proximidade geográfica, pelas relações históricas, pelas assimetrias econômicas e pelas dinâmicas institucionais que regulam a circulação de pessoas, bens e serviços. Assim, compreender o turismo em áreas fronteiriças exige considerar não apenas o deslocamento em si, mas igualmente as condições que o viabilizam ou restringem, uma vez que as fronteiras têm regime seletivo de mobilidade podendo operar de forma mais aberta, porosa ou controlada, com impactos diretos sobre os fluxos turísticos e excursionistas.

No contexto sul-americano, destaca-se a relevância da integração regional promovida pelo MERCOSUL, que busca facilitar a mobilidade entre países membros e fortalecer as relações econômicas, sociais e culturais. Como referência comparativa

internacional, experiências como o Espaço Schengen evidenciam que a facilitação da circulação pode favorecer fluxos turísticos intrarregionais, desde que acompanhada de mecanismos institucionais, normativos e operacionais de cooperação entre os países vizinhos. Tais exemplos evidenciam que políticas de integração, facilitação de trânsito e cooperação transfronteiriça desempenham papel fundamental no desenvolvimento do turismo em áreas de fronteira, ampliando oportunidades de intercâmbio, circulação e dinamização das economias locais.

A literatura internacional sobre turismo e fronteiras vem se consolidando como um campo interdisciplinar que articula geografia política, estudos fronteiriços, turismo, mobilidade, governança e desenvolvimento regional. A análise bibliométrica de Salouw, Aji e Tahalea (2023), baseada em publicações indexadas na Scopus entre 1993 e 2021, indica crescimento expressivo dos estudos sobre *cross-border tourism*, especialmente nos anos mais recentes, com destaque para temas como cooperação, turismo de compras, turismo médico e gestão integrada de destinos. De modo complementar, o *Routledge Handbook of Borders and Tourism* sistematiza abordagens teóricas e estudos empíricos sobre as múltiplas relações entre turismo e fronteiras políticas em diferentes regiões do mundo, reforçando que as fronteiras podem operar simultaneamente como barreiras, recursos, atrativos, zonas de contato, dispositivos de controle e espaços de cooperação territorial (Salouw; Aji; Tahalea, 2023; Timothy; Gelbman, 2022).

Apesar da crescente importância do tema e da existência de estudos consolidados sobre fronteiras sob diferentes perspectivas - geográfica, política, econômica e sociocultural, observa-se uma lacuna conceitual no que se refere à definição específica de “turismo fronteiriço”. De modo geral, o fenômeno é abordado de forma dispersa dentro de categorias mais amplas, como turismo internacional, turismo regional, turismo de compras ou mobilidade fronteiriça, sem que suas particularidades sejam plenamente sistematizadas. Essa ausência de uma definição conceitual e operacional limita a compreensão mais aprofundada do fenômeno e dificulta a formulação de políticas públicas e estratégias de governança e instrumentos de planejamento específicos para o seu desenvolvimento.

A lacuna conceitual torna-se ainda mais evidente quando se observa que a ONU

Turismo sistematiza definições operacionais para destino, produto turístico, cadeia de valor, competitividade e diferentes tipos de turismo, como turismo cultural, ecoturismo, turismo de negócios, turismo gastronômico, turismo urbano, turismo de saúde, turismo educacional e turismo esportivo, mas não apresenta o turismo fronteiriço como categoria autônoma consolidada. Essa ausência reforça a necessidade de construir uma definição própria a partir das categorias internacionais de viajante, visitante, turista, excursionista, produto turístico, destino e governança, articuladas às especificidades das regiões de fronteira.

Diante desse cenário, o presente estudo tem como objetivo realizar um levantamento teórico sobre o turismo em áreas de fronteira, buscando mapear as principais referências disponíveis, identificar experiências relevantes e propor uma definição conceitual e operacional abrangente de “turismo fronteiriço”. Para isso, contempla revisão de literatura científica nacional e internacional, análise documental e consulta a estudos, políticas e experiências desenvolvidas no âmbito do MERCOSUL e de outras regiões do mundo.

Este capítulo organiza o referencial teórico nacional e internacional sobre turismo em áreas de fronteira, com atenção especial às relações entre turismo, cooperação transfronteiriça, facilitação de fluxos, governança territorial e desenvolvimento sustentável. A revisão busca, ao final, subsidiar uma definição operacional de turismo fronteiriço aplicável às realidades do Paraná, Mato Grosso do Sul e países do MERCOSUL, contemplando as tipologias de turismo pela fronteira, turismo na fronteira e turismo de fronteira.

A proposta parte do entendimento de que o turismo fronteiriço deve ser analisado a partir de uma perspectiva multidimensional, incorporando aspectos culturais, econômicos, sociais, ambientais, institucionais e simbólicos. Essa abordagem reconhece a zona fronteiriça como espaço complexo, moldado pela interação entre fatores naturais, sociais, econômicos, políticos e territoriais. Dessa forma, busca-se contribuir para o avanço teórico e prático do tema, oferecendo subsídios para a construção de políticas públicas e estratégias de desenvolvimento que reconheçam as especificidades e potencialidades das regiões de fronteira.

O documento, conforme evidenciado na Figura 1, está organizado a partir da discussão do conceito de turismo e de sua relação com o território, compreendido como construção social marcada por relações de poder. Em seguida, aborda-se a fronteira como espaço de tensão, interação, avançando para as dinâmicas de mobilidade fronteiriça, incluindo deslocamentos cotidianos, de trabalho e consumo. Posteriormente, analisa-se a fronteira como espaço de integração, destacando o papel dos Estados e das organizações na cooperação regional. Na sequência, examina-se o deslocamento turístico em áreas de fronteira, contemplando o turismo de compras, as atratividades culturais e simbólicas, os eventos, a saúde e o bem-estar, os negócios e o lazer de curta duração. Em seguida, aprofunda-se a discussão sobre turismo e cooperação transfronteiriça, com atenção à governança, à facilitação de mobilidade e às experiências internacionais comparadas. Por fim, apresenta-se a proposição de definição conceitual e operacional de turismo fronteiriço, seguida da síntese de desafios, oportunidades e considerações finais.

Figura 1 - Estrutura do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

3.2 FUNDAMENTAÇÕES TEÓRICAS DO TURISMO FRONTEIRIÇO

3.2.1 Território e Turismo

Conforme pontuado na introdução, adota-se a definição de turismo da OMT sistematizado nas Recomendações Internacionais para Estatística do Turismo 2008 (2010) e reafirmado em definições posteriores (2019), em que o turismo compreende as atividades realizadas por visitantes que se deslocam para fora de seu ambiente habitual, permanecendo por período inferior a um ano, por motivos de lazer, negócios ou outros, desde que não exerçam atividade remunerada no destino.

Essa formulação reforça o deslocamento como elemento estruturante e explicita o turismo como fenômeno social, cultural, econômico e relacional. Intrínseco a esse conceito está o deslocamento, elemento estruturante que permite distinguir o turismo doméstico, realizado dentro do território nacional, do turismo internacional, caracterizado pela travessia entre países.

Para fins estatísticos e conceituais, é necessário distinguir viajante, visitante, turista e excursionista. Nas Recomendações Internacionais para Estatísticas do Turismo, o turismo é tratado como subconjunto das viagens, e o visitante é classificado como turista, ou visitante com pernoite, quando a viagem inclui ao menos uma noite no destino, ou como visitante do dia/excursionista quando não há pernoite. Essa distinção é essencial para as áreas de fronteira, pois muitos deslocamentos internacionais são de curta duração e podem configurar excursionismo, especialmente quando motivados por lazer, compras, gastronomia, eventos, cultura ou visitação, desde que ocorram fora do ambiente habitual e sem exercício de atividade remunerada no destino.

Entretanto, nem todo viajante internacional é um visitante. A classificação exclui, por exemplo, trabalhadores transfronteiriços que cruzam a fronteira para exercer atividade remunerada habitual no destino, estudantes em deslocamento regular e moradores que realizam deslocamentos cotidianos estritamente funcionais, sem ruptura com o ambiente habitual. Por outro lado, deslocamentos motivados por compras, lazer, gastronomia, eventos, visitação cultural ou fruição de atrativos podem configurar práticas turísticas ou excursionistas quando realizados fora do ambiente habitual e sem finalidade de exercício remunerado no local visitado. Essa distinção é especialmente relevante nas

áreas de fronteira, onde práticas de consumo cotidiano, turismo de compras e excursionismo internacional frequentemente se sobrepõem (Nações Unidas, 2010; OMT, 2019).

O deslocamento também é central na definição proposta por Moesch e Beni (2015), que compreendem o turismo como um fenômeno complexo, que extrapola a dimensão econômica e abrange aspectos sociais, culturais e ambientais. Para os autores, o turismo estrutura-se por três dimensões interrelacionadas: os deslocamentos (associados a transportes e mobilidade); os fixos (relacionados à infraestrutura de estada, como hospedagem, alimentação e segurança); e prazer (expresso nas experiências proporcionadas por meio do encontro cultural e pelo lazer).

Essa compreensão converge com abordagens que entendem o turismo como fenômeno baseado na presença, na experiência, na troca e na vivência, orientando concepções de turismo integradas à realidade local, à hospitalidade e à valorização do território. Assim, a experiência turística é inseparável dos contextos territoriais em que se realiza, permitindo a sua compreensão não apenas como prática social, mas, também como fenômeno espacial e relacional.

A partir dessa perspectiva, o turismo se apresenta como objeto de estudo que remete à questão do território, a partir dos fluxos e interações que mobiliza, sejam eles econômicos, sociais e culturais. O ir e vir nas fronteiras cria relações e territorialidades que tornam o turismo um fenômeno simultaneamente geográfico, social e político, cuja abordagem demanda uma reflexão sobre a geografia socioambiental, conduzida à compreensão do humanismo inerente à atividade turística (Cury, 2010).

Neste sentido, o turismo não ocorre no vazio, mas se materializa em espaços concretos, socialmente produzidos. Conforme destacado por Barreda, Gomes e Marcondes (2014), espaço, território e fronteira relacionam-se diretamente com o turismo pelos recursos que abrigam e pelas dinâmicas que estruturam, especialmente em regiões fronteiriças como Corumbá e o oriente boliviano, que vêm se consolidando como áreas turísticas em contextos antes periféricos.

Para aprofundar a compreensão dessas dinâmicas territoriais do turismo, torna-se necessário abordar preliminarmente o conceito de região. Cury (2010) tece esses

conceitos com base em Corrêa (1995), Lencione (2003) e Bourdieu (1989). Os autores indicam que o conceito de região teve sua estrutura teórico-conceitual elaborada ao longo do tempo. Na geografia tradicional, o conceito de região situou-se na lógica positivista, descrevendo e agrupando espaços segundo diferentes critérios e interesses dos pesquisadores. Na geografia crítica, por sua vez, as questões sociais passaram a dirigir e organizar a análise do espaço geográfico.

Uma distinção relevante aponta que o espaço vivido não se confunde com a região: o primeiro refere-se ao âmbito das experiências cotidianas e dos conhecimentos socialmente situados, correspondente ao espaço de vida segundo o lugar que ocupam na sociedade e na divisão do trabalho; já a região constitui um conjunto espacial mais amplo, compreendido tanto como recorte analítico quanto expressão funcional das relações que organizam o espaço. Nesse sentido, a região apresenta limites político-simbólicos, ao passo que o território remete ao espaço apropriado e constituído por relações socioambientais, econômicas, políticas e culturais em permanente construção. Essa diferenciação contribui para compreender a complexidade espacial em que se manifestam interações transfronteiriças e turísticas.

Dando sequência ao entendimento das dinâmicas fronteiriças, vale diferenciar os conceitos de território e territorialidade. O território, conforme Michel Foucault (1979), é antes de tudo uma noção jurídico-política, associada ao poder e ao controle: trata-se daquilo que é delimitado e regulado por determinada autoridade. Já a territorialidade, segundo Saquet e Sposito (2008), refere-se às estratégias e práticas de controle social que conformam o território, expressando relações de poder sobre o espaço. Essa perspectiva abre caminho para compreender distintas escalas e formas de apreensão da dimensão espacial.

Na mesma linha, Claude Raffestin (1993) compreende o território como resultado da ação de atores sociais que ao apropriarem-se de forma concreta ou abstrata ‘’territorializam’’ o espaço. Essa construção é marcada por relações de poder e são dinâmicas, uma vez que as relações de poder são fluídas conforme Foucault (1979). Isso implica que os territórios são constantemente (re)produzidos pelas interações sociais.

Cury (2010) cita, igualmente, Foucault (2007) para ressaltar que essa dimensão

relacional e dinâmica do território se manifesta de forma particular nos espaços transfronteiriços. Nesse contexto, a população local desempenha papel central sem que isso desconsidere o papel dos governos centrais. É por meio da proximidade e das relações cotidianas de convivência que se estabelecem as redes de vizinhança: elementos que se aproximam passam a indicar o início de outro. Essa dinâmica torna-se mais evidente ao observar as comunicações estabelecidas pelo movimento das relações humanas, não apenas as atividades econômicas, mas também os poderes das políticas públicas.

Autores como Rogério Haesbaert (2010) reforçam o caráter relacional do território, destacando que ele não deve ser compreendido apenas como espaço delimitado, mas como movimento, fluidez e interconexão. Assim, o território é inseparável das dimensões sociais, culturais, históricas e ambientais, sendo continuamente reconfigurado no tempo e no espaço.

Ainda nesse sentido, o autor dialoga com Michel Foucault ao reconhecer que o poder não se concentra exclusivamente no Estado ou nas classes dominantes, mas se manifesta em múltiplas escalas, por meio dos chamados micropoderes, presentes nas relações sociais cotidianas. Dessa forma, compreender o território apenas como espaço de soberania estatal ou de jurisdição formal constitui uma abordagem reducionista, sendo necessário considerar a diversidade de atores, práticas e relações que o produzem e o transformam.

Complementarmente, Saquet (2015) ressalta que o território é produto de ações históricas sobrepostas, em que diferentes temporalidades coexistem, formando redes e territorialidades múltiplas. Essa sobreposição é fundamental para compreender as dinâmicas do turismo, especialmente em áreas de fronteira, onde fluxos de pessoas, mercadorias e culturas se intensificam.

Ainda nesse debate, Haesbaert (2010) problematiza o “mito da desterritorialização”, frequentemente associado aos efeitos da globalização. A ideia de que os avanços nos transportes e nas tecnologias de comunicação teriam eliminado ou enfraquecido as fronteiras territoriais revela-se equivocada. Ao contrário, observa-se que, se por um lado houve maior fluidez para a circulação de capitais e mercadorias, muitas

vezes reorganizada em blocos econômicos, por outro, o controle sobre a mobilidade de pessoas permanece forte e, em alguns contextos, tem sido intensificado. Esse fenômeno fica evidente, por exemplo, nas políticas migratórias em alguns países europeus e nos Estados Unidos contemporaneamente.

Nesse sentido, o Estado-nação continua desempenhando papel central na regulação dos fluxos, especialmente no que se refere às migrações. Conforme aponta Haesbaert (2010), as fronteiras tendem a se tornar seletivas: mais abertas para determinados fluxos e mais restritivas para outros, evidenciando estratégias de controle associadas à segurança nacional e a interesses políticos e econômicos.

Essa leitura é reforçada por Arjun Appadurai (1997), ao destacar que os Estados apresentam diferentes níveis e formas de preocupação com suas fronteiras. Em alguns casos, o foco recai sobre o controle de fluxos migratórios; em outros, sobre mercadorias, doenças, poluição ou mesmo sobre a proteção simbólica de determinados espaços. Assim, as fronteiras podem ser compreendidas como “membranas seletivas”, que permitem ou restringem a circulação de pessoas e bens conforme prioridades e contextos específicos.

Dessa forma, em cenários marcados por controle e limitação da circulação, podem emergir tensões e conflitos, uma vez que o deslocamento é uma necessidade histórica do ser humano, seja por razões econômicas, sociais, relacionadas ao lazer ou para turismo. Quando esse movimento é restringido, o Estado exerce seu poder ao regular o acesso ao território, controlando a entrada de pessoas e mercadorias em nome da segurança e da ordem.

Essa preocupação com a segurança e o controle dos fluxos é particularmente evidente na região da Tríplice Fronteira entre Brasil, Paraguai e Argentina. Nos últimos anos, observam-se ações recorrentes e, em determinados períodos, mais intensas como as Operações Sentinela e Ágata[1], evidenciando que além de espaços de circulação e

[1] As Operações Sentinela e Ágata foram ações federais voltadas ao fortalecimento da presença estatal na faixa de fronteira, com foco na prevenção, controle, fiscalização e repressão de delitos transfronteiriços. A Operação Ágata vinculou-se sobretudo à atuação interagências coordenada pelo setor de defesa, enquanto a Operação Sentinela esteve associada à atuação integrada de órgãos de segurança pública e inteligência. Ambas se relacionam ao Plano Estratégico de Fronteiras, instituído pelo Decreto nº 7.496/2011, posteriormente sucedido pela lógica do Programa de Proteção Integrada de Fronteiras — PPIF, instituído pelo Decreto nº 8.903/2016 (BRASIL, 2011; BRASIL, 2016)

integração, as fronteiras também operam como espaços de regulação estatal. Tais condições influenciam diretamente as dinâmicas de mobilidade e o ambiente em que se desenvolvem atividades turísticas. Ainda assim é importante destacar que as fronteiras não se reduzem a meros espaços de controle, mas configuram territórios em que regulação, circulação e integração coexistem.

Historicamente, a atenção do poder público à essa região variou conforme interesses econômicos e geopolíticos. Apesar de sua localização periférica em relação às capitais nacionais, a fronteira raramente esteve completamente alheia ao controle estatal. Como destaca Cury (2010), embora frequentemente marginalizadas, as regiões fronteiriças sempre ocuparam posição relevante no processo de construção do Estado-nação, sendo consideradas espaços estratégicos e simbólicos de soberania.

Ainda que as fronteiras sejam frequentemente tratadas como periferias em relação aos centros decisórios nacionais, essa condição não significa passividade. Ao contrário, as regiões fronteiriças podem produzir agendas próprias, articuladas às necessidades locais e às oportunidades abertas pela proximidade internacional. No caso de Foz do Iguaçu, a literatura recente destaca que a superação da condição de periferia e sub-registro passa pela autocompreensão da comunidade sobre suas potencialidades, desafios e interesses locais, especialmente diante da necessidade de concertação política e social no território (Vieira; Oliveira; Ali, 2022).

Além disso, a Tríplice Fronteira ilustra de forma clara a coexistência de diferentes graus de controle em um mesmo espaço, evidenciando a noção de fronteiras porosas e rígidas. Conforme analisado por Welter (2018), o trânsito entre Foz do Iguaçu e *Puerto Iguazú* apresenta maior controle do lado argentino, enquanto a saída e entrada pelo lado brasileiro tende a ser mais fluida. Já na fronteira com *Ciudad del Este*, a travessia pela Ponte Internacional da Amizade caracteriza-se por elevada circulação diária e fiscalização mais seletiva, frequentemente realizada por amostragem, em função do intenso fluxo de pessoas.

Esse cenário evidencia que a mesma região pode apresentar simultaneamente diferentes regimes de controle, variando conforme estratégias políticas, capacidades institucionais e características dos fluxos. Tal dinâmica gera percepções distintas por parte

dos turistas, que ora naturalizam os controles, ora questionam sua ausência ou intensidade, especialmente em períodos de maior movimento.

Nesse contexto, o turismo, ao envolver deslocamentos e atravessamentos territoriais, revela-se profundamente imbricado às dinâmicas de poder, controle e mobilidade. Como destaca Paixão (2006), para que exista turismo de fronteira é necessário algum grau de integração ou articulação territorial entre territórios e sociedades, sendo o turismo parte constitutiva dessa interação.

Esse cenário evidencia que a mesma região pode apresentar simultaneamente diferentes regimes de controle, variando conforme estratégias políticas, capacidades institucionais e características dos fluxos. Tal dinâmica gera percepções distintas por parte dos turistas, que ora naturalizam os controles, ora questionam sua ausência ou intensidade, especialmente em períodos de maior movimento.

Nesse contexto, o turismo, ao envolver deslocamentos e atravessamentos territoriais, revela-se profundamente imbricado às dinâmicas de poder, controle e mobilidade. Como destaca Paixão (2006), para que exista turismo de fronteira é necessário algum grau de integração ou articulação territorial entre territórios e sociedades, sendo o turismo parte constitutiva dessa interação.

Cabe ainda ressaltar que as perspectivas teóricas aqui mobilizadas permitem um aprofundamento interpretativo sobre o território, evidenciando as interferências impostas pelo poder interno e externo nas dinâmicas transfronteiriças (Cury, 2010).

A fronteira, nesse sentido, pode ser compreendida como expressão particular dessas territorialidades, na qual relações de poder, circulação, cooperação e diferenciação se tornam especialmente visíveis. Mais do que linha de separação entre Estados, configura-se como espaço relacional em que fluxos, interdependências e assimetrias se manifestam de forma intensa, produzindo dinâmicas próprias que ao mesmo tempo condicionam e potencializam práticas turísticas. Essa compreensão reforça a fronteira como categoria analítica fundamental para interpretar o turismo fronteiriço.

Por fim, o diálogo entre turismo e território permite compreender que os fluxos turísticos não apenas atravessam fronteiras, mas também contribuem para (re)configurá-las, evidenciando tensões entre mobilidade, controle e integração em escala local,

nacional e internacional.

Para fins deste estudo, a relação entre território e turismo permite estabelecer uma primeira delimitação operacional: o turismo fronteiriço não se define apenas pela travessia de uma linha internacional, mas pela inserção da experiência turística em um território marcado por proximidade entre sistemas nacionais distintos. Assim, a fronteira interfere na prática turística por meio de controles, assimetrias, complementaridades, regimes de mobilidade, diferenças cambiais, oferta de serviços, identidades culturais e formas de cooperação entre atores locais, nacionais e internacionais. Essa compreensão permite diferenciar o turismo fronteiriço de uma mobilidade cotidiana qualquer, sem perder de vista que, nas fronteiras, turismo, consumo, trabalho, estudo, lazer e sociabilidade frequentemente coexistem no mesmo espaço.

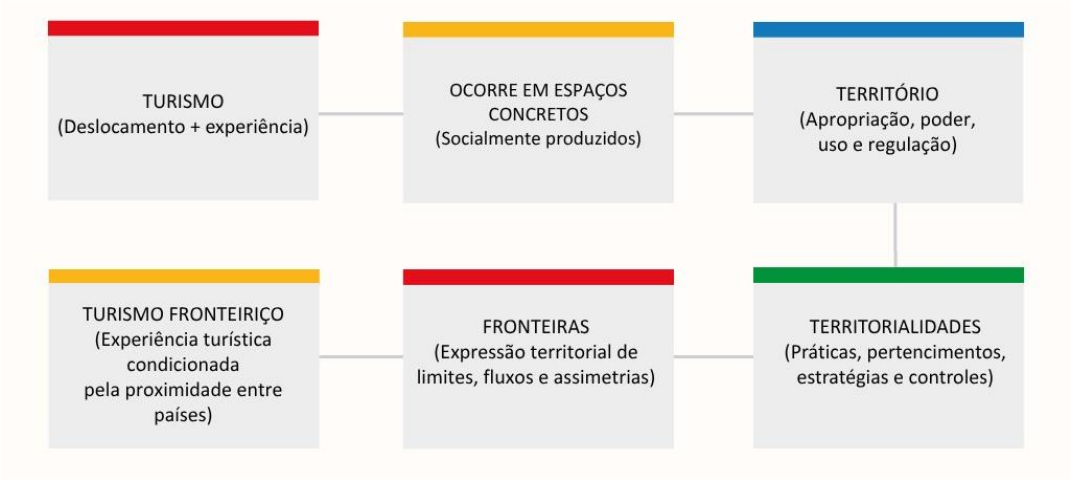
Quadro 1- Categorias de mobilidade transfronteiriça e critérios de enquadramento no turismo fronteiriço

Categoria / Perfil de Mobilidade	Característica Principal	Enquadramento em Relação ao Turismo Fronteiriço
Turista internacional	Cruza a fronteira e permanece ao menos uma noite no destino visitado.	Integra diretamente o turismo fronteiriço quando a viagem ocorre em território de fronteira ou é condicionada pela proximidade entre países.
Excursionista internacional / visitante do dia	Cruza a fronteira e retorna no mesmo dia, sem pernoite.	Integra diretamente o turismo fronteiriço quando o deslocamento ocorre fora do ambiente habitual e está associado a lazer, compras, cultura, gastronomia, eventos, negócios ou visitação.
Trabalhador transfronteiriço	Cruza regularmente a fronteira para exercer atividade remunerada habitual no país vizinho.	Não é turista, pois o deslocamento tem finalidade laboral; entretanto, compõe a dinâmica territorial que sustenta serviços, comércio, hospitalidade e parte da infraestrutura utilizada pelo turismo.
Estudante pendular transfronteiriço	Cruza regularmente a fronteira para estudar em instituição localizada no país vizinho.	Não é turista quando o deslocamento é regular e funcional; contudo, pode gerar fluxos turísticos derivados, como visitas de familiares e amigos, consumo de hospedagem, alimentação, lazer e serviços.

Morador fronteiriço em mobilidade cotidiana	Circula entre países para acessar serviços, saúde, família, religião, compras habituais, lazer local ou demandas do cotidiano.	Deve ser analisado como mobilidade fronteiriça. Pode adquirir dimensão turística apenas quando envolver fruição, visitação, lazer, consumo não habitual ou experiência associada à condição fronteiriça.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Figura 2 - Fluxo resumo território e turismo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

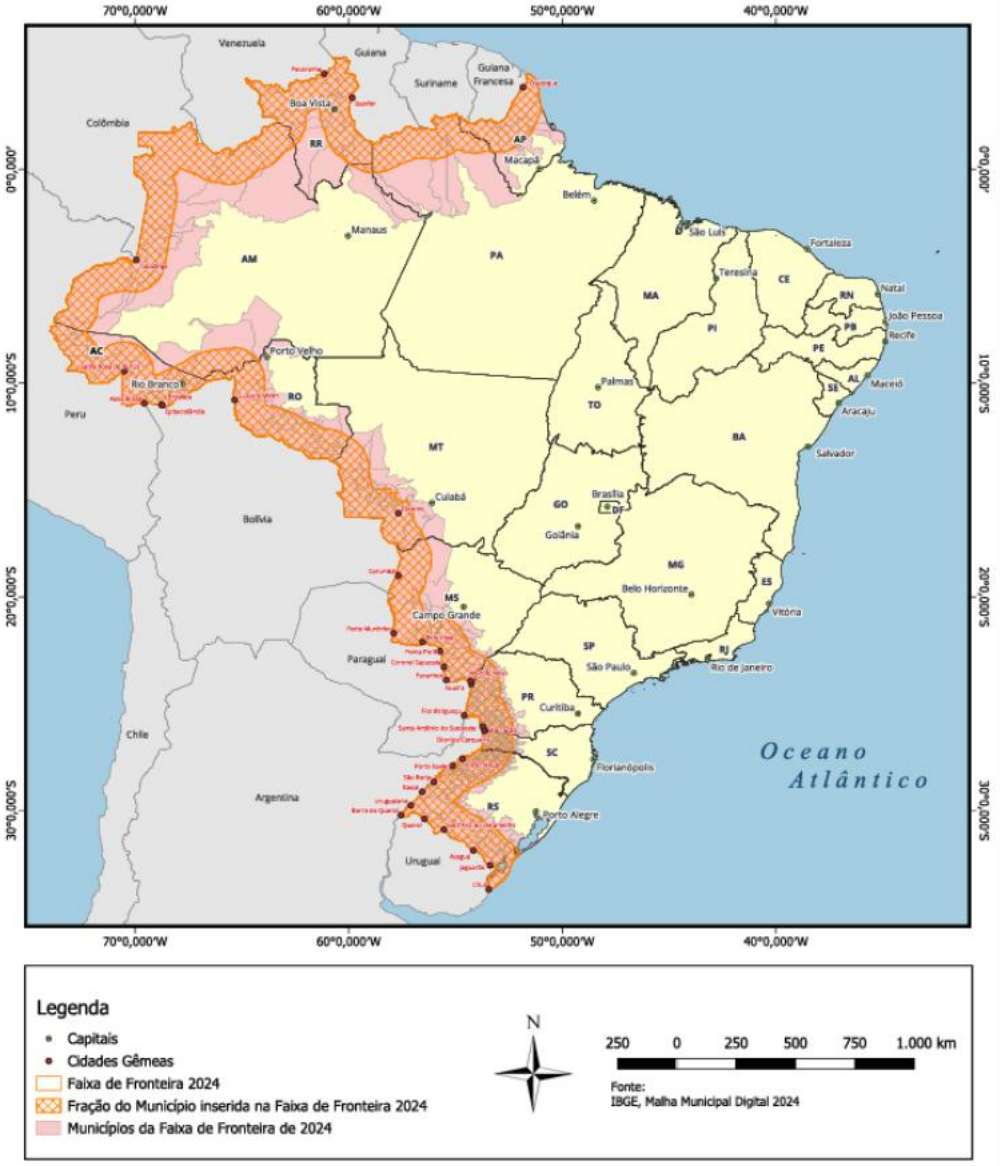
3.3 FRONTEIRAS E INTEGRAÇÃO: ABORDAGENS CONCEITUAIS

3.3.1 Fronteira Como Espaço de Tensão, Interação e Ambiguidade

A fronteira constitui um espaço marcado por ambiguidades e múltiplos significados. Conforme Castelo (1995), ela pode representar simultaneamente aproximação e separação, configurando-se tanto como linha divisória quanto espaço de interação. Trata-se, sobretudo, de um território de tensões, onde diferenças coexistem e novas realidades culturais emergem. Essa multiplicidade pode ser compreendida a partir da distinção entre limite e fronteira. O limite corresponde a uma construção jurídica vinculada à soberania estatal, à demarcação territorial e ao campo normativo. A fronteira, por sua vez, constitui uma realidade vivida, marcada por interações sociais, econômicas, culturais e simbólicas. Assim, enquanto o limite expressa a separação formal entre jurisdições, a fronteira revela o campo das práticas sociais, dos fluxos e das relações cotidianas que atravessam essa separação.

Nesse contexto, é possível ainda diferenciar três noções complementares: linha de fronteira, faixa de fronteira e zona de fronteira. A linha de fronteira corresponde à materialização do limite internacional, ou seja, à demarcação precisa que separa juridicamente os Estados. A faixa de fronteira, por sua vez, constitui uma expressão de jure, definida legalmente como uma área estratégica sob influência direta do Estado nacional (Cardoso; Moura, 2017). No caso brasileiro, essa faixa é regulamentada pela Lei nº 6.634/1979 e corresponde a uma extensa porção territorial ao longo dos limites internacionais, abrangendo aproximadamente 27% do território nacional e caracterizando-se por sua relevância geopolítica e de segurança (Brasil, 1979). A Figura 3 destaca o mapa brasileiro com os municípios da faixa de fronteira terrestre atualizado pelo censo 2022 (IBGE, 2025).

Mapa 1 - Municípios da Faixa de Fronteira



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia de Estatísticas (IBGE, 2024).

Já a zona de fronteira refere-se a uma dimensão de facto, associada ao espaço vivido e às dinâmicas sociais transfronteiriças. Conforme Cardoso e Moura (2017), trata-se de um espaço de interação e de paisagem específica, marcado por fluxos econômicos, culturais e sociais que emergem da proximidade com o limite internacional. É nesse espaço que se desenvolvem formas mais complexas de territorialização, como as cidades gêmeas, consideradas expressões mais avançadas da integração fronteiriça. Produto de interações tanto espontâneas quanto induzidas por políticas públicas, a zona de fronteira

configura-se como um espaço privilegiado para experimentação de iniciativas de cooperação e integração regional, ao mesmo tempo em que evidencia as tensões entre escalas local, nacional e internacional.

Para evitar sobreposição conceitual, é importante distinguir integração regional, integração fronteiriça e cooperação transfronteiriça. A integração regional refere-se a processos mais amplos, geralmente conduzidos por Estados e blocos regionais, como o MERCOSUL, envolvendo aproximação normativa, econômica, política e institucional entre países. A integração fronteiriça, por sua vez, manifesta-se de modo mais localizado, nas relações cotidianas entre territórios contíguos, especialmente em cidades gêmeas e regiões de intensa mobilidade. Já a cooperação transfronteiriça corresponde ao conjunto de ações formais ou informais articuladas entre atores de lados distintos da fronteira para enfrentar problemas comuns, aproveitar oportunidades compartilhadas e organizar serviços, fluxos, projetos e políticas de interesse territorial.

Nesse contexto, a paradiplomacia torna-se uma categoria relevante para compreender a atuação internacional de entes subnacionais e atores locais em regiões fronteiriças. Na Região Trinacional do Iguaçu, a paradiplomacia aparece associada a relações interinstitucionais transfronteiriças, formais e informais, condicionadas pela realidade compartilhada das comunidades localizadas nos diferentes lados dos rios Iguaçu e Paraná. Essa abordagem permite compreender que a cooperação fronteiriça não depende apenas de acordos diplomáticos entre governos centrais, mas também de práticas locais, redes institucionais, universidades, entidades empresariais, organizações do terceiro setor e governos municipais (Martínez; Vieira, 2022; Aguiar; Szekut; Gherlandi, 2021).

Essa diferenciação permite compreender a fronteira para além de sua dimensão linear, evidenciando sua complexidade territorial. Longe de ser apenas uma linha de separação, ela opera simultaneamente como barreira e como interface, reunindo funções de controle e interação.

Do ponto de vista do lazer e do turismo, Martins (2007) observa que a fronteira em si pode se tornar o destino ou oferecer atrações que despertam o interesse do visitante. Nesse caso, o foco não reside meramente na linha internacional, mas nas

atividades e características singulares encontradas no território vizinho, transformando a divisa em um ativo de atratividade. Essa leitura antecipa uma dimensão central do turismo fronteiriço: a fronteira pode ser tanto meio de acesso quanto parte da própria experiência turística, o próprio recurso turístico.

Tal dinâmica expressa uma tensão permanente entre a lógica estatal, voltada ao controle, e a lógica social, caracterizada pela mobilidade, pelas trocas e pelas práticas cotidianas. Essa tensão revela paradoxos intrínsecos ao cotidiano fronteiriço. Como nota Dittrich (2012), a fronteira saúda o visitante ao mesmo tempo em que o adverte sobre o rigor da fiscalização aduaneira. Essa permeabilidade, indispensável para o dinamismo local, é ao mesmo tempo, a que abre margem para usos ilícitos do espaço fronteiriço. Metaforizada como um "corredor do crime", a região facilita o escoamento de mercadorias contrabandeadas e bens de origem ilícita, que, ao cruzarem passagens como a Ponte Internacional da Amizade ou as águas do Lago de Itaipu, ganham nova identidade comercial (Dittrich, 2012).

Em municípios fronteiriços como Guaíra, no Paraná, essa disputa pelo uso do território evidencia de forma concreta como espaços marcados pela circulação podem ser apropriados tanto por redes ilícitas quanto por atividades legítimas. Relatos de gestores locais e agentes de segurança pública em estudo realizado pelo Itaipu Parquetec (2025) indicam que, durante anos, trechos do Lago de Itaipu e do rio Paraná foram fortemente controlados por organizações criminosas vinculadas ao contrabando e ao tráfico, produzindo um ambiente de medo, restrição de circulação e enfraquecimento das possibilidades de uso turístico e recreativo do espaço fluvial. A atuação articulada entre forças federais, estaduais e municipais, especialmente a partir da intensificação da fiscalização aquática e da instalação de bases permanentes de controle, contribuiu para reduzir a presença ostensiva dessas atividades ilícitas e reabrir o rio para usos sociais e econômicos legítimos.

Nesse contexto, o turismo náutico e a pesca esportiva passaram a emergir como alternativas de ocupação territorial e geração de renda, inclusive absorvendo trabalhadores anteriormente vinculados a atividades informais ou ilícitas. A requalificação de áreas ribeirinhas, como praias e centros náuticos, também favoreceu a

retomada da presença cotidiana da população e de visitantes nesses espaços (Itaipu Parquetec, 2025). Contudo, é importante evitar interpretações simplificadoras que atribuam ao turismo um papel salvacionista ou definitivo no enfrentamento da criminalidade, uma vez que redes ilícitas possuem elevada capacidade de adaptação e frequentemente deslocam suas rotas e estratégias para outras áreas da fronteira. Ainda assim, o caso de Guaíra demonstra como políticas de controle territorial associadas à criação de oportunidades econômicas lícitas podem alterar dinâmicas locais, ampliar a apropriação social do espaço e abrir possibilidades para novas formas de desenvolvimento em regiões historicamente marcadas pela ilegalidade e pela marginalização territorial.

Essa dimensão securitária, embora relevante, não deve obscurecer o fato de que a fronteira é também espaço de circulação legítima, trabalho, consumo, lazer, vínculos familiares, visitação e cooperação. A mesma infraestrutura que pode ser mobilizada para fluxos informais ou ilícitos sustenta deslocamentos turísticos, práticas comerciais regulares, acesso a serviços e experiências de convivência transfronteiriça. Por isso, a análise do turismo fronteiriço deve evitar leituras exclusivamente policialescas da fronteira, reconhecendo-a como território vivido, regulado e disputado, no qual controle, hospitalidade, integração e conflito coexistem (Banducci Júnior, 2011; Pujadas; Szekut, 2018).

Na região da Tríplice Fronteira, essa ambivalência torna-se evidente. A Ponte da Amizade e o Lago de Itaipu, que conectam Foz do Iguaçu a Ciudad del Este e aos municípios paraguaios lindeiros, funcionam como palcos onde a linha internacional é constantemente relativizada: se por um lado permitem o fluxo de mercadorias ilícitas, por outro, sustentam um cotidiano de integração em que os moradores cruzam a fronteira em busca de melhores preços, trabalho ou lazer, apropriando-se das assimetrias do território em benefício próprio. A ambivalência entre integração e tensão também se observa na fronteira seca entre Ponta Porã, no Brasil, e Pedro Juan Caballero, no Paraguai. Nessa conurbação, o turismo de compras, a circulação cotidiana e a convivência cultural instituem espaços de contato intenso, mas também reativam fronteiras simbólicas e identitárias. Banducci Júnior (2011) demonstra que, nesses territórios, tanto

a fronteira política quanto o turismo funcionam como espaços de produção de alteridade, nos quais diálogo cultural, confronto, estereótipos e identidades nacionais são continuamente negociados.

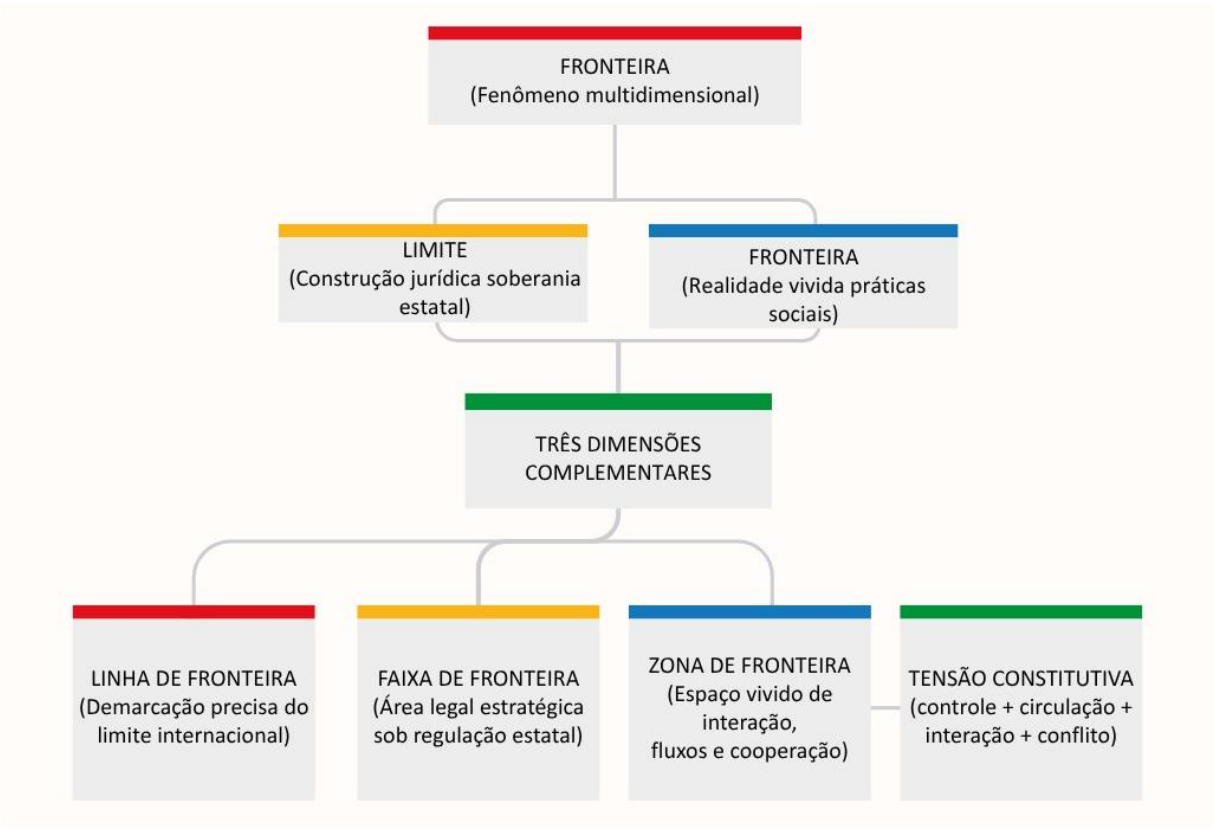
Essa zona de interação, contudo, não anula o papel da fronteira como dispositivo de poder. Conforme Cardin (2016) e Furquim Junior (2007), o grau de abertura ou rigidez das passagens depende de decisões políticas que regulam o fluxo conforme interesses de segurança nacional. A assimetria observada localmente, em que a entrada na Argentina costuma exigir maior rigor documental, enquanto a saída do Brasil em direção ao Paraguai apresenta maior fluidez, reforça que a fronteira atua como um mecanismo seletivo. É nesse contexto que se forma o que Bhabha (1998) denomina como "entre-lugar": um terceiro espaço de hibridismo em que as identidades nacionais são relativizadas e novas práticas sociais emergem, sem pertencer exclusivamente a nenhum dos Estados-nação envolvidos.

Para que essa complexidade resulte em desenvolvimento efetivo, o planejamento regional deve superar a visão da fronteira como simples ponto de passagem. Como argumentam Teixeira e Conte (2025) a respeito da Rota Bioceânica[2], é necessário adotar uma lógica territorial inclusiva. O exemplo de Porto Murtinho-MS demonstra que a integração regional é uma oportunidade para ressignificar espaços fronteiriços, desde que políticas públicas valorizem as identidades culturais e o protagonismo das comunidades locais. Somente assim a fronteira deixa de ser apenas um "corredor" ou limite jurídico para se tornar um espaço de permanência, encontro e identidade (Teixeira; Conte, 2025).

A fronteira se configura, portanto, como um espaço paradoxal: ao mesmo tempo em que delimita e controla, permite a circulação; ao separar juridicamente, integra social e culturalmente. É nesse entre-lugar, simultaneamente limite e zona, barreira e interface, que se estruturam as dinâmicas que sustentam as práticas turísticas, tornando-as particularmente complexas e desafiadoras para análise.

[2] **Corredor Bioceânico (ou Rota de Integração Latino-Americana - RILA):** Projeto de infraestrutura rodoviária que visa conectar o Oceano Atlântico (Porto de Santos, Brasil) ao Oceano Pacífico (Portos de Antofagasta e Iquique, Chile), atravessando o Paraguai e a Argentina. Seu objetivo é otimizar o escoamento da produção agroindustrial, reduzir custos logísticos de exportação para o mercado asiático e promover a integração socioeconômica e turística entre os países do Cone Sul.

Figura 3 - Fluxo resumo fronteira como espaço de ambiguidade



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

3.3.2 Dinâmicas Fronteiriças e Mobilidade: fluxos e assimetrias

A fronteira terrestre brasileira, que se estende por dez países e onze Unidades da Federação, constitui um território marcado por contrastes profundos e complexas redes de interação. Conforme apontam Deschamps, Delgado e Moura (2023), esse espaço é caracterizado tanto por áreas de escasso povoamento e relativo isolamento em relação aos centros urbanos nacionais mais dinâmicos, quanto por aglomerações urbanas densamente povoadas que desafiam a lógica periférica. Para o turismo fronteiriço, essa heterogeneidade é relevante porque os fluxos turísticos se desenvolvem sobre uma base territorial previamente estruturada por mobilidade cotidiana, redes urbanas e diferentes graus de integração entre municípios e países vizinhos.

Nesse contexto, destacam-se os chamados arranjos transfronteiriços (ATs), compreendidos como ocupações urbanas em continuidade ou em forte conexão com localidades de países vizinhos, ultrapassando a linha de fronteira e configurando

dinâmicas urbanas integradas em territórios pertencentes a mais de um país (Moura; Pêgo; Ferreira, 2022). Esses arranjos incluem cidades gêmeas, arranjos populacionais internacionais e localidades fronteiriças vinculadas, caracterizando espaços marcados pela intensa circulação de pessoas, mercadorias, serviços e práticas cotidianas compartilhadas. Dessa forma, os ATs evidenciam que, embora a fronteira represente um limite político-administrativo entre Estados nacionais, na prática ela também funciona como espaço de integração funcional, social e econômica entre populações vizinhas.

A distribuição desses espaços de integração acompanha a divisão da Faixa de Fronteira Terrestre (FFT) em três grandes arcos fronteiriços: Norte, Central e Sul, conforme ilustrado na Figura 5.

Mapa 2 - Representação dos arcos fronteiriços e ATs brasileiros



Fonte: Moura (2024, p. 53).

Conforme os dados preliminares do Censo 2022, a FFT continua somando o total

de 588 municípios localizados na faixa de até 150 km da linha internacional, correspondendo a cerca de 10,6% dos municípios brasileiros e concentrando aproximadamente 5,8% da população nacional (Moura, 2024). A população total da FFT passou de 10,76 milhões de habitantes em 2010 para 11,69 milhões em 2022, apresentando taxa geométrica de crescimento anual de 0,69%, superior à média brasileira de 0,52% ao ano (Moura, 2024). Entre 2010 e 2022 houve uma alteração metodológica[3] na coleta dos dados, porém é possível identificar que aumentaram os números de municípios pertencentes aos arranjos transfronteiriços passando de 38 para 55. Acredita-se que a nova metodologia fortalece o amadurecimento de pesquisas sobre a FFT.

Tabela 1 - Principais marcadores da distribuição e crescimento da população na FFT

Informação	FFT	Arco Central	Arco Norte	Arco Sul	ATs	DMs da FFT
População e municípios						
Número de municípios em 2022	588	101	69	418	55	533
População total em 2010 (hab.)	10.761.304	2.510.899	1.935.883	6.314.522	1.575.201	9.186.103
População total em 2022 (hab.)	11.692.332	2.687.794	2.313.223	6.691.315	1.685.100	10.007.232
Proporção da população total na FFT em 2022 (%)	100	23	19,8	57,2	14,4	85,6
Incremento populacional entre 2010 e 2022 na FFT (%)	100	19	40,5	40,5	11,8	88,2
TGCA 2010-2022 (% a.a.)	0,69	0,57	1,5	0,48	0,56	0,72
Municípios com TGCA 2010-2022 igual ou superior a 0,69% a.a. (%)	29,4	26,7	76,8	22,2	40	28,3
Municípios com TGCA 2010-2022 inferior a 0 (%)	46,1	48,5	8,7	51,7	29,1	47,8

[3] Para o censo 2022 houve uma alteração metodológica baseada na ampliação do conceito de arranjo transfronteiriço, na medida em que para o ano de 2010 foi considerado uma definição mais focada apenas nas cidades gêmeas oficiais (considerando 38 municípios pertencentes a 32 arranjos). Já para o ano de 2022 o conceito ampliou para integrar as cidades gêmeas, arranjos populacionais internacionais e localidades fronteiriças vinculadas (Moura; Pêgo; Ferreira, 2022).

DPPs						
Número de DPPs em 2022	4.941.598	1.172.723	782.727	2.986.148	671.475	4.270.123
DPPs ocupados em 2022 (%)	82,8	79,1	81,6	84,6	82,4	82,9
DPPs não ocupados vagos[1] em 2022 (%)	10,9	13,3	10,7	9,9	10,7	10,9
Média de moradores por DPP em 2010	3,28	3,36	4,17	3,05	3,45	2,77
Média de moradores por DPP em 2022	2,84	2,88	3,58	2,63	3,02	2,4
TGCA de DPPs ocupados 2010-2022 (% a.a.)	1,91	1,92	2,76	1,71	1,69	1,95
DPPs com ao menos um indígena (DPPIs)						
Número de DPPIs em 2022	135.956	38.122	83.325	14.509	38.960	96.996
DPPIs ocupados (%)	3,3	4,1	13	0,6	7	2,7
Média de moradores por DPPI em 2022	4,52	3,68	5,09	3,5	5,04	4,32

Nota. FFT = faixa de fronteira terrestre; DM = Demais municípios; hab. = habitantes; TGCA = taxa geométrica de crescimento anual da população do Brasil; DPPs = domicílios particulares permanentes; 1. Não foram considerados os DPPs não ocupados de uso ocasional.
Fonte: IBGE – Censos Demográficos (adaptado de Moura, 2024, p. 54).

A heterogeneidade, contudo, permanece como característica central desse território. Segundo Deschamps, Delgado e Moura (2023), a maioria dos municípios fronteiriços possuía menos de 10 mil habitantes, enquanto poucas cidades concentravam parcela significativa da população regional. Dados mais recentes mostram que 46,1% dos municípios da FFT apresentaram crescimento populacional negativo entre 2010 e 2022, ao passo que apenas 29,4% registraram crescimento igual ou superior à média nacional. Em contrapartida, os 55 municípios classificados como Arranjos Transfronteiriços concentravam 14,4% da população total da FFT em 2022, reforçando o papel dessas aglomerações como polos de atração demográfica e funcional na região de fronteira (Moura, 2024). Alguns desses indicadores podem ser observados na Tabela 1.

Nessas regiões, os ATs apresentam graus de urbanização superiores à média nacional, alcançando 84,9% em determinados contextos (Deschamps; Delgado; Moura, 2023). Cidades brasileiras como Foz do Iguaçu e Ponta Porã destacam-se pela intensidade

dos fluxos cotidianos e pela integração funcional com Ciudad del Este e Pedro Juan Caballero, respectivamente.

Nesta espacialidade heterogênea, a mobilidade populacional assume papel estruturante das dinâmicas territoriais. Para os objetivos deste estudo, a mobilidade fronteiriça deve ser compreendida como contexto estruturante do turismo fronteiriço, e não como sinônimo automático de turismo. Deslocamentos pendulares para trabalho e estudo, fluxos cotidianos de consumo, circulação para acesso a serviços e visitas familiares integram a dinâmica territorial da fronteira. Antes de examinar seus fluxos específicos, cabe situar o que se entende por mobilidade pendular: trata-se da mobilidade da população para trabalho e/ou estudo em outro município que não o de residência. São deslocamentos que não são considerados migratórios, pois não implicam mudança de domicílio de residência (Deschamps; Delgado; Moura, 2023).

Na faixa de fronteira brasileira, esse fenômeno adquire dimensão transnacional singular, pois o deslocamento pendular não apenas cruza limites administrativos, mas atravessa fronteiras de soberania, idioma, moeda e sistemas normativos. Compreender a escala e as motivações desses fluxos é, portanto, condição fundamental para entender como a fronteira é vivida, apropriada e ressignificada cotidianamente por suas populações.

Deschamps, Delgado e Moura (2023) destacam que nessas regiões verificam-se fenômenos de grande especificidade, entre eles a formação de arranjos produtivos locais binacionais, o uso compartilhado de infraestrutura econômica, como portos secos e aeroportos, a circulação intensa de bens e serviços e o deslocamento diário de trabalhadores. A mobilidade também é frequentemente motivada pela busca por serviços públicos essenciais no país vizinho, como saúde e educação, revelando a interdependência e a complementaridade funcional entre territórios fronteiriços.

A compreensão dessa mobilidade exige, portanto, analisar as assimetrias de infraestrutura existentes entre os lados da fronteira. Essas diferenças influenciam as motivações do cruzamento, seja por consumo, logística, trabalho, estudo ou acesso a serviços, e configuram o cotidiano de milhões de pessoas que vivenciam a fronteira não apenas como limite político, mas como espaço de circulação contínua.

Na sequência, apresentam-se brevemente as dinâmicas de deslocamento pendular para estudo e trabalho, com base em dados preliminares do Censo 2022 do IBGE (Moura, 2024; IBGE, 2026a).

Figura 4 - Dinâmicas fronteiriças e mobilidade



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

3.3.3 Deslocamento fronteiriço para estudo

A análise da mobilidade pendular transfronteiriça permite compreender como populações residentes em áreas de fronteira utilizam o território de forma estratégica para suprir lacunas estruturais, no que concerne o acesso à educação. Ao optar por estudar em outro país, esses indivíduos não apenas buscam qualificação, mas também enfrentam desafios concretos relacionados à logística cotidiana, às barreiras linguísticas e à adaptação a diferentes sistemas educacionais e contextos culturais (Deschamps; Delgado; Moura, 2023). Esse movimento revela, portanto, não apenas desigualdades de oferta educacional entre países vizinhos, mas igualmente a capacidade de articulação

dessas populações diante de limitações locais, evidenciando a fronteira como um espaço funcional de circulação e oportunidades.

Em continuidade a essa discussão, Deschamps, Delgado e Moura (2023) observaram que a mobilidade pendular para estudo é, proporcionalmente, menos frequente nas áreas de fronteira do que no restante do território brasileiro. Enquanto os deslocamentos internos para estudo correspondem a cerca de 7,3% da população estudantil nos municípios brasileiros, nos arranjos transfronteiriços esse percentual é de 5,1%. Contudo, essa menor proporção não indica menor mobilidade, mas sim uma dinâmica específica das regiões fronteiriças, nas quais frequentemente é mais viável atravessar a fronteira internacional do que deslocar-se para outros centros urbanos brasileiros. Isso se evidencia pelo fato de que 73% dos estudantes residentes em áreas de fronteira que estudam no exterior partem justamente dos arranjos transfronteiriços (Deschamps; Delgado; Moura, 2023). Assim, a fronteira deixa de atuar apenas como barreira política e passa a funcionar como recurso territorial utilizado pragmaticamente para acesso a oportunidades educacionais geograficamente mais próximas, ainda que situadas em outro país.

Deschamps, Delgado e Moura (2023) organizaram uma relação dos municípios da faixa de fronteira brasileira com as maiores proporções de deslocamento pendular para estudo em país estrangeiro, tendo Chuí (RS), na fronteira com o Uruguai, como o caso mais expressivo, com 82,19% dos deslocamentos. Para os objetivos deste estudo, optou-se por reorganizar os dados considerando apenas os municípios do Paraná e do Mato Grosso do Sul. Conforme apresentando na Tabela 2, não havia municípios paranaenses entre os principais destaques no Censo 2010, enquanto os municípios sul-mato-grossenses de Ponta Porã, Corumbá e Bela Vista concentravam as maiores proporções de deslocamento internacional para estudo, todos associados à fronteira com o Paraguai. Esses dados sugerem que, naquele período, a mobilidade estudantil transfronteiriça apresentava maior intensidade na fronteira sul-mato-grossense.

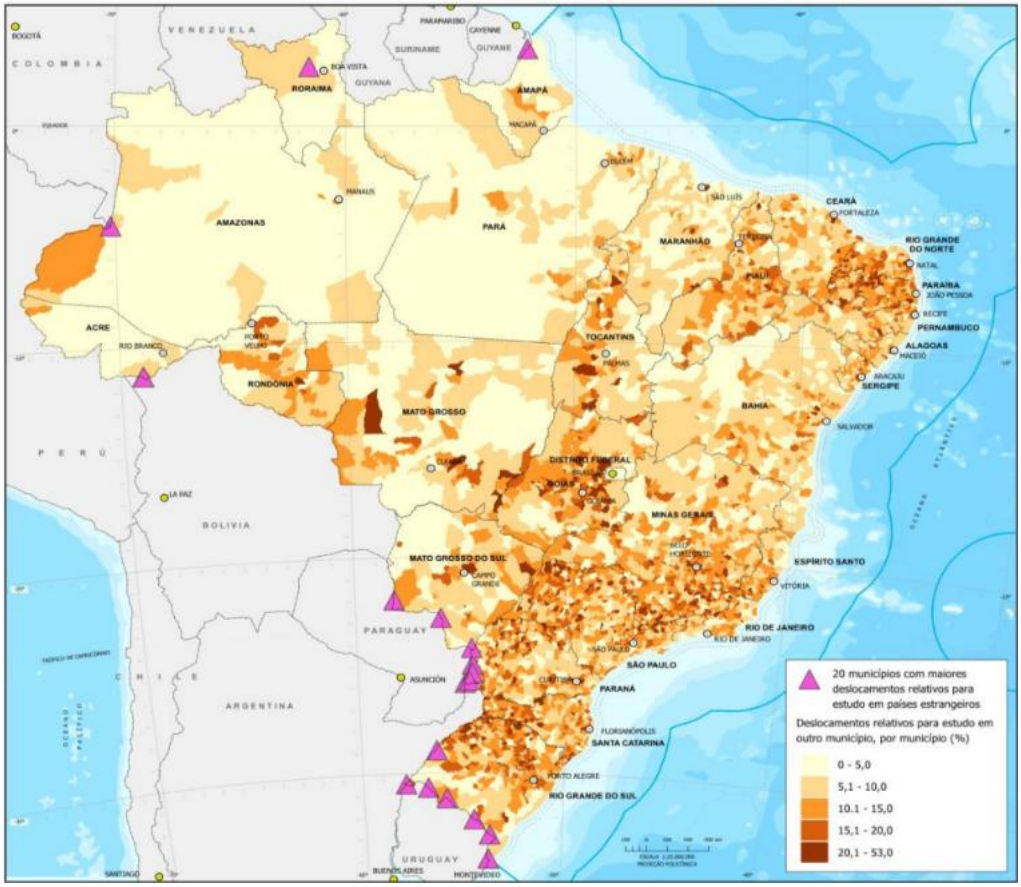
Quadro 2 - Municípios com maiores proporções de deslocamento para estudo em país estrangeiro (MS)

Município de Origem	País Fronteiriço	Deslocamento para estudo em país estrangeiro (%)	Posição
Ponta Porã (MS)	Paraguai	33,91	7ª
Corumbá (MS)	Paraguai	24,31	10ª
Bela Vista (MS)	Paraguai	21,89	12ª

Fonte: Deschamps; Delgado; Moura (2023) com base em IBGE (2011).

Entretanto, evidências empíricas e estudos qualitativos recentes indicam uma intensificação significativa dessa dinâmica também na região da Tríplice Fronteira, especialmente entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este e Presidente Franco. A ampliação da oferta de cursos superiores em instituições paraguaias, com destaque para os cursos de Medicina, tem estimulado fluxos cotidianos de estudantes brasileiros em direção ao Paraguai. Embora os dados consolidados do Censo 2022 ainda não estejam integralmente disponíveis para esse recorte específico, os levantamentos preliminares do IBGE (2022), apresentados no Mapa 1, já demonstram forte concentração dos deslocamentos internacionais para estudo nos estados do Sul do Brasil e ao longo da faixa fronteiriça com o Paraguai, evidenciando o crescimento dessa mobilidade também no território paranaense.

Mapa 3 - Proporção percentual de estudantes frequentando escola ou creche fora do município de residência, por município, e os 20 municípios com maior proporção percentual de estudantes frequentando escola ou creche em país estrangeiro – 2022



Fonte: Censo Demográfico 2022 (IBGE, 2025, p. 87).

Enquanto Deschamps, Delgado e Moura (2023) demonstram que grande parte dos deslocamentos transfronteiriços está associada à educação básica e à busca por serviços inexistentes ou insuficientes no município de residência, o ensino superior (particularmente os cursos de Medicina no Paraguai) emerge como um fenômeno socioeconômico de maior complexidade regional. Nesse contexto, a fronteira deixa de operar apenas como limite político-administrativo e passa a funcionar como recurso territorial mobilizado estrategicamente para acesso a oportunidades educacionais, influenciado por fatores como proximidade geográfica, custos acadêmicos, oferta de vagas e diferenças regulatórias entre os países.

Esse movimento repercute diretamente na organização socioespacial das cidades fronteiriças. Conforme analisa Webber (2018), em estudo sobre estudantes brasileiros

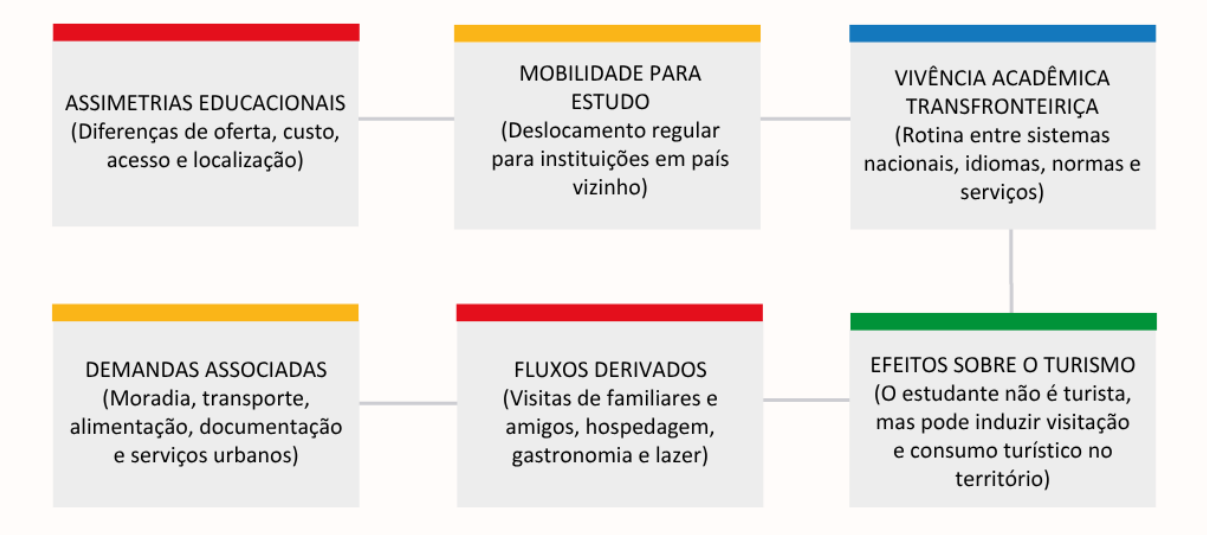
em Presidente Franco, a mobilidade universitária transfronteiriça não se limita ao deslocamento cotidiano para estudo, mas produz transformações econômicas e urbanas mais amplas. A presença crescente de estudantes brasileiros impulsiona o mercado imobiliário, amplia a demanda por aluguel e hospedagem, fortalece o setor de transportes e fomenta serviços especializados, como transporte universitário transfronteiriço, assessorias documentais e atividades comerciais voltadas ao público estudantil. Desse modo, cidades antes percebidas prioritariamente como espaços de circulação comercial passam a consolidar também funções educacionais e universitárias, configurando novas centralidades regionais.

A convergência entre os dados de Deschamps, Delgado e Moura (2023) e as análises de Webber (2018) evidencia que a mobilidade estudantil transfronteiriça ultrapassa a dimensão estatística dos deslocamentos pendulares. Ao vivenciar cotidianamente o território para além da aduana, os estudantes contribuem para intensificar vínculos sociais, econômicos e culturais entre cidades vizinhas, reforçando a compreensão da fronteira como espaço funcionalmente integrado e continuamente ressignificado pelas práticas de circulação e permanência.

Essa dinâmica estudantil alimenta diretamente o turismo de visitação e o fluxo migratório. Quando familiares e amigos visitam o estudante, eles se convertem em turistas que consomem a infraestrutura local, como meios de hospedagem, gastronomia e lazer, transformando o que antes era um fluxo estritamente acadêmico em um motor de atratividade turística. Assim, a fronteira deixa de ser apenas um corredor logístico para se tornar um destino vivo, onde o desejo de estudar no Paraguai pode atrair novos fluxos de pessoas que passam a descobrir e consumir o território com base nesses laços afetivos e migratórios.

O desafio das políticas públicas, portanto, é reconhecer que esses fluxos de ensino superior se configuram como estratégias de desenvolvimento regional. É necessária uma infraestrutura binacional que acolha não apenas o profissional em formação, mas também o fluxo turístico derivado, entendendo que a presença do estudante é o ponto de partida para a consolidação da fronteira como um espaço de convivência, consumo e hospitalidade internacional.

Figura 5 - Deslocamento fronteiriço para estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

3.3.4 Deslocamento Fronteiriço para Trabalho

Deschamps, Delgado e Moura (2023), com bases nos dados do Censo 2010 demonstraram que os deslocamentos pendulares para trabalho possuem forte concentração nas áreas de fronteira, especialmente nos arranjos transfronteiriços. Embora, proporcionalmente, os deslocamentos internacionais para trabalho sejam numericamente próximos aos realizados para estudo, sua relevância territorial é muito maior nas fronteiras: mais da metade dos fluxos internacionais de trabalho do Brasil ocorre nessas áreas. Nos arranjos transfronteiriços, o trabalho em país estrangeiro representa 2,9% da população ocupada, envolvendo mais de 15 mil pessoas, enquanto nos demais municípios da linha de fronteira e da faixa de fronteira predominam os deslocamentos para outros municípios brasileiros.

Os autores também destacam que quase a totalidade desses fluxos internacionais de trabalho se dirige para países da América do Sul, sobretudo para localidades vizinhas integradas aos próprios arranjos transfronteiriços. O Paraguai apareceu como principal destino, concentrando 62,8% dos deslocamentos internacionais de trabalho oriundos dos municípios brasileiros da fronteira. Nesse contexto, o arranjo formado por Foz do Iguaçu, Santa Terezinha de Itaipu, Ciudad del Este, Hernandarias, Minga Guazú, Presidente Franco

e Puerto Iguazú constitui o principal polo de mobilidade laboral transfronteiriça do país. Segundo os autores, cerca de 6.361 pessoas deslocavam-se diariamente de Foz do Iguaçu para o Paraguai, muito provavelmente em direção a Ciudad del Este, principal centro comercial fronteiriço com o Brasil.

Além de Foz do Iguaçu, municípios como Ponta Porã, Paranhos, Coronel Sapucaia e Mundo Novo destacam-se no Arco Central pelos elevados fluxos de trabalho em país estrangeiro. Foz do Iguaçu, Ponta Porã e Sant'Ana do Livramento concentravam, juntas, 61,5% de todos os deslocamentos internacionais para trabalho observados nos arranjos transfronteiriços brasileiros. Esses dados evidenciam que determinadas cidades da fronteira exercem funções econômicas altamente integradas aos territórios vizinhos, tornando a mobilidade laboral elemento estruturante da vida cotidiana regional.

Os dados preliminares do Censo IBGE 2022 (IBGE, 2026a) indicam continuidade e aprofundamento dessas dinâmicas, especialmente no Mato Grosso do Sul e Paraná. Em Mato Grosso do Sul, registraram-se 2.456 pessoas ocupadas cujo trabalho principal era realizado em país estrangeiro, correspondendo a 0,2% da população ocupada estadual. Entretanto, quando observados os municípios fronteiriços, os percentuais tornam-se significativamente superior: Ponta Porã apresentou 953 deslocamentos e 2,4% da população ocupada trabalhando no exterior, enquanto Mundo Novo registrou 221 deslocamentos e 2,3%. Já Corumbá e Bela Vista apresentaram percentuais de 0,6%. conforme demonstra a Tabela 3.

Quadro 3 - Deslocamentos para trabalho em país estrangeiro - municípios selecionados e seus estados (2022)

UF - Município	**População ocupada total (referência)**	**Deslocamentos para trabalho em país estrangeiro (Nº absoluto)**	**Percentual sobre população ocupada**
MS - Mato Grosso do Sul (total)	Dado estadual	2.456	0,2%
MS – Ponta Porã	Dado municipal	953	2,4%
MS – Mundo Novo	Dado municipal	221	2,3%
MS – Bela Vista	Dado municipal	58	0,6%
MS – Corumbá	Dado municipal	234	0,6%
PR – Paraná (total)	Dado estadual	6.192	0,1%

PR – Foz do Iguaçu	Dado municipal	4.080	3,0%

Fonte: adaptado do Censo 2022 (IBGE, 2022).

No Paraná, o contraste é ainda mais expressivo. Enquanto o estado registrou 6.192 pessoas trabalhando em país estrangeiro, o equivalente a apenas 0,1% da população ocupada estadual, somente Foz do Iguaçu concentrou 4.080 desses deslocamentos, representando 3,0% da população ocupada municipal. Esse dado evidencia a centralidade de Foz do Iguaçu na mobilidade laboral internacional brasileira e reforça o papel da Tríplice Fronteira como espaço funcionalmente integrado.

Comparativamente aos dados analisados por Deschamps, Delgado e Moura (2023), percebe-se a permanência da forte concentração dos fluxos internacionais de trabalho em municípios específicos da fronteira sul-mato-grossense e paranaense. Contudo, os dados preliminares de 2022 sugerem um fortalecimento relativo do papel de Foz do Iguaçu e da fronteira paranaense na dinâmica laboral transfronteiriça, acompanhando a intensificação das relações econômicas, comerciais e de serviços com o Paraguai. A mobilidade para trabalho deixa evidente que a fronteira não opera apenas como limite político entre Estados nacionais, mas como território de integração cotidiana, no qual diferenças econômicas, oportunidades de emprego e complementaridades urbanas estruturam fluxos permanentes de trabalhadores entre cidades vizinhas.

A mobilidade laboral transfronteiriça também ajuda a compreender por que o turismo de compras apresenta tamanha resiliência na região da Tríplice Fronteira. As compras em Ciudad del Este não constituem apenas uma atividade comercial isolada, mas um dos principais elementos de atratividade turística do destino regional. Em muitos casos, o visitante desloca-se até Foz do Iguaçu motivado simultaneamente pelos atrativos naturais e pela possibilidade de consumo transfronteiriço, integrando em uma mesma viagem experiências de lazer, compras e circulação internacional.

Pesquisas de demanda turísticas realizadas pelo Itaipu Parquetec (2025), por meio do Observatório Nacional de Turismo Sustentável, indicam que, embora o "lazer" apareça como principal motivação declarada da viagem, o comércio paraguaio figura como a atratividade mais realizada pelos turistas, atrás apenas das Cataratas do Iguaçu. Essa dinâmica revela que o turismo de compras não atua como segmento complementar, mas

como componente estruturante da experiência turística regional.

Nesse contexto, os fluxos pendulares de trabalho tornam-se indissociáveis do próprio funcionamento do turismo fronteiriço. O trabalhador residente em Foz do Iguaçu, Ponta Porã ou outros municípios da fronteira, que diariamente cruza a linha internacional para atuar em centros comerciais paraguaios, constitui a base operacional que sustenta a hospitalidade comercial consumida pelos turistas. Assim, o turista de lazer converte-se também em consumidor de fronteira, enquanto o trabalhador pendular atua como elo que viabiliza o funcionamento dessa engrenagem econômica regional.

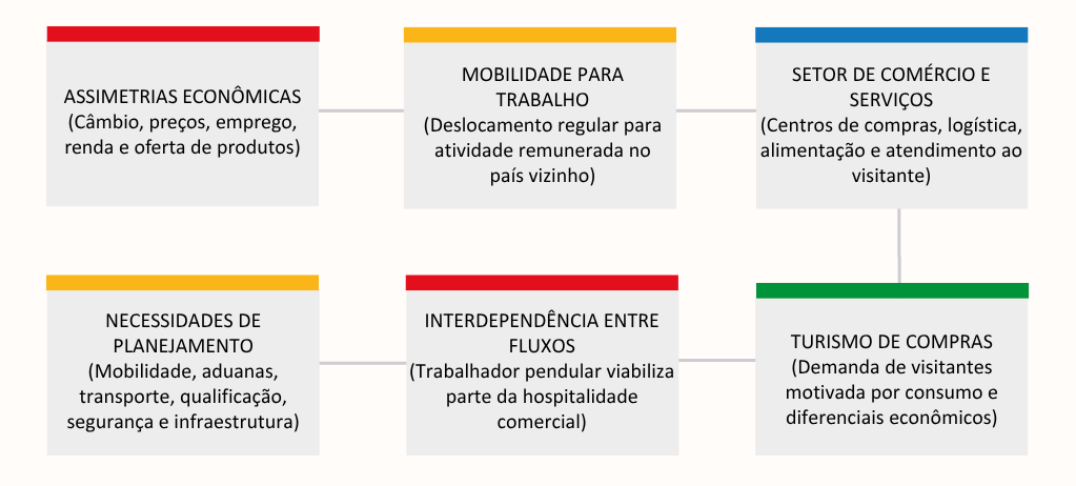
Essa relação cria um ciclo de retroalimentação entre turismo, comércio e mobilidade laboral. Fatores macroeconômicos, especialmente a variação cambial, influenciam diretamente tanto o fluxo turístico quanto os deslocamentos pendulares para trabalho. Em períodos de maior vantagem cambial para brasileiros, o aumento do consumo no Paraguai tende a impulsionar a demanda turística e, consequentemente, ampliar a necessidade de mão de obra vinculada ao setor comercial e logístico fronteiriço. Dessa forma, os fluxos turísticos e laborais compartilham a mesma infraestrutura, dependem das mesmas condições de circulação e respondem aos mesmos estímulos econômicos.

Ao mesmo tempo, investimentos estruturais reforçam essa integração funcional. No Arco Sul, a construção da Ponte da Integração entre Brasil e Paraguai, associada à Perimetral Leste e à modernização das aduanas, consolida um eixo logístico e turístico já intensamente articulado entre Foz do Iguaçu e os municípios paraguaios vizinhos. No Arco Central, a Rota Bioceânica e a nova ponte entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta apontam para novas possibilidades de integração regional, ampliando o potencial para o desenvolvimento de atividades turísticas, comerciais e culturais em áreas historicamente menos conectadas.

Conforme amplamente debatido no âmbito da Rede Universitária da Rota Bioceânica (UNIRILA) e pela Universidade Federal do Mato Grosso do Sul (UFMS), essas infraestruturas devem ser compreendidas como vetores capazes de estimular novas territorialidades turísticas e fortalecer a integração latino-americana. Nesse sentido, fortalecer a logística e a conectividade das fronteiras no Paraná e em Mato Grosso do Sul

significa também ampliar a competitividade turística regional, valorizar a força de trabalho local e consolidar esses municípios como espaços de consumo, lazer, mobilidade e intercâmbio cultural.

Figura 6 - Deslocamento fronteiriço para trabalho



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

3.3.5 Deslocamento Fronteiriço Cotidiano

Nesta subseção, a fronteira é tratada a partir dos cruzamentos cotidianos, tomando como base a perspectiva de Sohn (2014), para quem as regiões transfronteiriças devem ser compreendidas como espaços de interação intensiva, nos quais a mobilidade diária desempenha papel central. Diferentemente da mobilidade pendular estritamente voltada ao estudo ou ao trabalho, o foco recai sobre práticas cotidianas mais amplas, que envolvem consumo, acesso a serviços, moradia e sociabilidade, que revelam a fronteira como um recurso ativo no dia a dia da população.

A contribuição de Sohn, articulada à noção de “fronteira como recurso”, permite compreender que os benefícios associados às fronteiras não são automáticos, mas dependem de três condições fundamentais: a existência de oportunidades de interação, a redução das barreiras e a capacidade dos atores locais de explorar essas oportunidades. Quando essas condições estão presentes, especialmente em regiões urbanas e dinâmicas, a fronteira deixa de ser apenas um limite e passa a operar como um ativo estratégico, capaz de gerar vantagens concretas para quem a utiliza.

Nesse sentido, os achados do autor indicam que a fronteira pode ser apropriada em quatro dimensões principais. Em primeiro lugar, como benefício posicional, ao favorecer a proximidade com outro mercado e ampliar possibilidades de circulação. Em segundo, como benefício diferencial, ao permitir a exploração de assimetrias entre os territórios, como preços, serviços, legislações e qualidade de vida. Em terceiro, como espaço de hibridização, onde o contato cotidiano gera aprendizagens, adaptações e práticas sociais específicas. E, por fim, como recurso simbólico e político, associado à valorização da condição transfronteiriça.

Essa estrutura analítica é fundamental para compreender o deslocamento cotidiano, pois evidencia que esses fluxos não são aleatórios, mas respostas diretas às oportunidades criadas pela própria existência da fronteira. Quanto maior a abertura e a integração, maior tende a ser a intensidade desses deslocamentos, que passam a organizar o cotidiano dos habitantes.

Para observar empiricamente essas dinâmicas, as fronteiras do Paraná e do Mato Grosso do Sul, especialmente a região da Tríplice Fronteira (Brasil, Paraguai e Argentina), configuram um espaço privilegiado de análise. Trata-se de uma das áreas mais movimentadas da América do Sul, onde a porosidade da fronteira e a forte presença urbana potencializam exatamente as condições destacadas por Sohn: alta interação, barreiras relativamente reduzidas e forte capacidade de adaptação dos atores locais.

Nessa região, a partir das análises de Albuquerque (2011) ao pensar as experiências de brasiguaios ao se deslocarem para o Paraguai, é possível compreender o dinamismo das fronteiras em que há conflitos diversos, mas também atuam como espaços de integração, marcado por hibridismos culturais e mobilidades sociais. Essas assimetrias se apresentam no cotidiano fronteiriço, onde os atores sociais desenvolvem competências práticas para operar entre dois ou mais territórios. Essa competência transfronteiriça se manifesta na capacidade de monitorar continuamente variáveis como câmbio, preços, oferta de produtos e qualidade dos serviços, orientando decisões cotidianas sobre onde consumir, morar ou acessar direitos. Assim, a fronteira não apenas permite a circulação, mas passa a estruturar o modo de vida local, tornando as noções de espaço e nacionalidade mais fluídas e, muitas vezes, secundárias frente às práticas

concretas do cotidiano (Muller, 2005).

É nesse ponto que os exemplos empíricos ganham sentido dentro da teoria. A oscilação cambial, por exemplo, reforça o benefício diferencial destacado por Sohn, ao estimular deslocamentos em busca de melhores preços ou produtos específicos. Em determinados contextos, brasileiros atravessam para Puerto Iguazú em busca de itens mais baratos ou específicos; em outros, paraguaios se deslocam para Foz do Iguaçu atraídos pela diversidade de bens e serviços. Essa mobilidade cotidiana, muitas vezes chamada de "pendularidade do consumo", responde de forma quase imediata às variações econômicas.

A mesma racionalidade se aplica às estratégias de moradia, nas quais brasileiros optam por residir em Ciudad del Este ou Presidente Franco, aproveitando custos mais baixos, enquanto mantêm vínculos cotidianos com o Brasil. Trata-se de um exemplo claro do uso combinado dos benefícios posicionais e diferenciais da fronteira.

No acesso a serviços públicos, especialmente saúde, a fronteira também se consolida como recurso. Moradores atravessam diariamente em busca de atendimento, infraestrutura e maior resolutividade, evidenciando que as desigualdades entre sistemas nacionais geram fluxos constantes. Como apontam estudos sobre a gestão da saúde em contextos fronteiriços (Albuquerque, 2015; Aikes, 2017), há uma utilização recorrente dos serviços brasileiros por paraguaios e por brasileiros residentes no Paraguai, motivada não apenas pela gratuidade, mas pela percepção de maior qualidade e densidade tecnológica do sistema de saúde no Brasil.

No campo do turismo, essa lógica também se evidencia. Foz do Iguaçu tem registrado aumento significativo no fluxo de visitantes, em trajetória de recuperação e, em 2025, com registro superior ao patamar pré-pandemia no principal atrativo do destino, e estudos do Itaipu Parquetec mostram que uma parcela expressiva desses turistas realiza deslocamentos fronteiriços. Em levantamento realizado em janeiro de 2025 (Itaipu Parquetec, 2025), com 474 turistas em Foz do Iguaçu, 68,8% visitaram as Cataratas, enquanto 52,1% também foram ao comércio paraguaio e 32,1% ao comércio argentino. Esses dados evidenciam que mais da metade dos visitantes incorpora o Paraguai em sua experiência turística, reforçando que o destino não se limita ao território

nacional, mas se expande para além da fronteira, consolidando uma dinâmica de integração funcional baseada no aproveitamento das diferenças entre os países.

Por fim, os deslocamentos cotidianos também são impulsionados por relações sociais e culturais, como visitas familiares, práticas religiosas e lazer, reforçando a dimensão de hibridização destacada por Sohn. Nessas situações, a fronteira tende a ser naturalizada nas práticas cotidianas e o território passa a ser vivido de forma integrada.

Assim, ao articular a abordagem teórica de Sohn (2014) com a realidade empírica da Tríplice Fronteira, observa-se que o deslocamento cotidiano é simultaneamente resultado e motor da integração transfronteiriça. Ele expressa uma lógica de conveniência e adaptação, na qual os indivíduos organizam suas práticas espaciais a partir das oportunidades oferecidas por cada lado da fronteira, consolidando-a como um recurso central para a vida cotidiana.

Figura 7 - Deslocamento fronteiriço cotidiano



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

3.4 DESLOCAMENTO TURÍSTICO EM ÁREAS DE FRONTEIRA

A mobilidade em áreas de fronteira, anteriormente analisada a partir dos fluxos de estudo, de trabalho e cotidianos, adquire novas camadas de significado quando associada ao turismo. Nesses territórios, o deslocamento não se restringe a necessidades funcionais, mas passa a incorporar motivações simbólicas, econômicas e culturais. Como destacam Carneiro, Grechi e Silva (2022) e Cavalcante, Merlo e Raimundo (2024), o turismo em regiões fronteiriças é marcado justamente pela sobreposição entre práticas turísticas e não turísticas, evidenciando a existência de fluxos híbridos, nos quais atividades do cotidiano, como consumo, lazer e circulação, se articulam com dinâmicas próprias do turismo. Essa característica reforça a necessidade de compreender essas áreas a partir de suas especificidades territoriais.

Diferentemente do turismo internacional tradicional, geralmente associado a deslocamentos planejados, de maior duração e com distanciamento do cotidiano, a mobilidade turística em regiões de fronteira caracteriza-se por sua fluidez, frequência e curta duração. Contudo, a travessia de uma fronteira internacional, por si só, não configura automaticamente uma prática turística. Para que o deslocamento seja compreendido como turismo ou excursionismo internacional, é necessário que ocorra fora do ambiente habitual, sem exercício de atividade remunerada no destino, e que esteja associado a motivações como lazer, compras, gastronomia, negócios, eventos, cultura, natureza, saúde, visitação ou fruição de atrativos. Nesse sentido, os deslocamentos transfronteiriços frequentemente assumem a forma de excursionismo internacional, marcado por visitas rápidas, recorrentes e fortemente vinculadas à proximidade geográfica, às assimetrias econômicas e às facilidades de circulação entre países vizinhos (Nações Unidas, 2010; Organização Mundial do Turismo, 2019; Almeida *et al*., 2017).

Nesse contexto, a fronteira deixa de ser apenas um limite político-administrativo e passa a operar como interface de circulação e interação. Conforme discutido por Timothy (1995), as fronteiras não devem ser compreendidas exclusivamente como barreiras à mobilidade, mas também como espaços de contato entre diferentes sistemas culturais, econômicos e sociais. Essa dupla função faz com que influenciem diretamente

os fluxos turísticos, suas motivações e suas dinâmicas espaciais. Complementarmente, Timothy, Saarinen e Viken (2016) argumentam que as fronteiras e seus mecanismos associados, sejam eles políticos, econômicos ou socioculturais, exercem papel estruturante sobre a mobilidade humana e sobre o próprio desenvolvimento do turismo, organizando comportamentos, direcionando fluxos e configurando paisagens turísticas específicas nas regiões fronteiriças.

No contexto do MERCOSUL, essa dinâmica adquire relevância específica, pois a circulação regional é favorecida por instrumentos que reduzem barreiras documentais e operacionais ao deslocamento entre países. Os nacionais dos Estados Partes podem utilizar documentos de identificação pessoal como documentos de viagem hábeis para transitar pelos demais Estados Partes, sem necessidade de passaporte, e os residentes podem circular com veículos particulares em viagem de turismo. Além disso, o Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas reconhece a especificidade das comunidades de fronteira e prevê mecanismos como documento de trânsito vicinal fronteiriço, facilitação de acesso a serviços, circulação prioritária em postos de controle e simplificação de procedimentos cotidianos. Embora esses instrumentos não tenham finalidade exclusivamente turística, eles criam condições institucionais que impactam diretamente o excursionismo, o turismo de compras, os deslocamentos de curta duração, os eventos binacionais, a visitação a atrativos compartilhados e a construção de roteiros integrados entre países vizinhos (MERCOSUL, 2019; MERCOSUL, 2026).

Nas áreas de fronteira, os fluxos turísticos raramente aparecem de forma pura. Um mesmo deslocamento pode combinar compras, lazer, visitação a atrativos, alimentação, serviços, encontros familiares e experiência simbólica ao realizar a travessia da fronteira. Essa hibridização exige que o turismo fronteiriço seja analisado não apenas por segmentos tradicionais, mas também por motivações combinadas e práticas de curta duração. Por isso, categorias como turismo de compras, turismo cultural, turismo gastronômico, turismo de eventos e visitação a atrativos compartilhados devem ser tratadas como expressões possíveis de uma mesma dinâmica fronteiriça.

Essa condição confere às áreas de fronteira um conjunto particular de atratividades, diretamente relacionadas às assimetrias e complementaridades existentes

entre territórios vizinhos. Como destacam Teixeira e Conte (2025), essas regiões vêm ganhando relevância estratégica justamente por sua capacidade de articular diferentes territórios e promover processos de integração regional, transformando a fronteira em um espaço de conexão, cooperação e geração de oportunidades turísticas.

Por essa razão, os segmentos apresentados a seguir — compras, cultura, natureza, negócios e eventos, saúde, lazer e visitação — devem ser compreendidos não como categorias isoladas, mas como expressões articuladas de uma mesma dinâmica territorial fronteiriça.

3.4.1 Atratividade Baseada em Diferenciais Econômicos: O Turismo de Compras

Entre os principais vetores de mobilidade turística em regiões de fronteira, destaca-se o turismo de compras, fortemente impulsionado por diferenças cambiais, tributárias e de oferta de produtos entre países (Cavalcante; Merlo; Raimundo, 2024). Os autores enfatizam que essas desigualdades econômicas atuam como fatores determinantes na direção dos fluxos turísticos, atraindo visitantes para localidades onde há vantagens econômicas percebidas. Da mesma forma, Almeida *et al*. (2017) apontam que o turismo de compras se estrutura a partir da busca por conveniência, preços mais baixos, maior variedade de produtos e benefícios fiscais, sendo frequentemente associado à satisfação pessoal do turista, que integra o consumo à experiência de viagem.

A relevância desse segmento também é reconhecida pela Organização Mundial do Turismo. O *Global Report on Shopping Tourism* destaca que as compras deixaram de ser apenas uma atividade complementar da viagem e passaram a constituir, em muitos destinos, componente central da cadeia de valor do turismo, fator determinante na escolha do destino. Em áreas de fronteira, essa dinâmica é intensificada por diferenciais cambiais, tributários, regulatórios e comerciais, que transformam o consumo em motivação principal ou combinada do deslocamento turístico (UNWTO, 2014).

No contexto internacional, essa prática é frequentemente compreendida como cross-border shopping. Leick, Schewe e Kivedal (2020) destacam que esse fenômeno envolve todas as atividades relacionadas, direta ou indiretamente, à aquisição de bens e serviços em regiões fronteiriças. Dessa forma, o turismo de compras evidencia como a

fronteira pode funcionar como um espaço de oportunidades econômicas, estruturado a partir das diferenças entre sistemas nacionais.

A análise de Rabossi (2015) sobre Ciudad del Este permite aprofundar essa compreensão ao demonstrar que os mercados de fronteira operam por uma articulação específica entre mobilidade, territorialidade e temporalidade. Ao estudar a dinâmica comercial de Ciudad del Este, o autor mostra que a cidade não pode ser compreendida apenas como ponto de venda de mercadorias importadas, mas como um mercado de fronteira estruturado por compradores que atravessam o limite internacional, por trabalhadores e comerciantes que muitas vezes vivem em outro lado da fronteira e por circuitos de circulação que conectam mercadorias, pessoas, moedas, idiomas, horários e regras fiscais distintas. Essa análise mostra que o turismo de compras, ou consumo fronteiriço, depende da própria condição de fronteira: das diferenças tributárias e cambiais, dos controles aduaneiros, da infraestrutura de acesso, dos deslocamentos de curta duração e das práticas sociais que transformam a cidade em lugar de compras, passagem e oportunidades.

Nesta Tríplice Fronteira, Ciudad del Este consolidou-se como polo comercial associado aos fluxos turísticos de Foz do Iguaçu e Puerto Iguazú, articulando turismo de compras, comércio atacadista-exportador, hotelaria, transporte, alimentação e serviços turísticos de apoio. Gil (2020) destaca que, em Foz do Iguaçu, a relação entre visitação turística nas Cataratas e compras no Paraguai tornou-se historicamente tênue, com a Ponte da Amizade e a Zona Franca de Ciudad del Este contribuindo para a estruturação de uma economia turística transfronteiriça.

Essa complexidade também se observa em outras fronteiras do MERCOSUL, nas quais o turismo de compras assume expressões variadas, quase sempre relacionadas à combinação entre diferenciais econômicos, facilidades de acesso, oferta de produtos importados e complementaridade entre serviços dos dois lados da linha internacional. Dinâmica semelhante pode ser observada na fronteira Brasil–Uruguai, especialmente em Santana do Livramento–Rivera, onde os *free shops* uruguaios impulsionaram fluxos de compras, entretenimento, alimentação e hospedagem. Almeida *et al*. (2017) observam que, nesses casos, parte expressiva dos gastos ocorre no lado estrangeiro da fronteira,

enquanto as cidades brasileiras frequentemente oferecem estruturas de apoio, como hospedagem, alimentação, transporte e serviços complementares. O estudo também destaca que a instalação de lojas francas em cidades gêmeas brasileiras, autorizada pela Lei nº 12.723/2012, pode fortalecer o turismo de fronteira, desde que considere as interações locais e a complementaridade entre os dois lados da fronteira.

No eixo Brasil–Paraguai, além de Ciudad del Este, destacam-se Ponta Porã–Pedro Juan Caballero e Mundo Novo/Guaíra–Salto del Guairá. Em Mato Grosso do Sul, estudos sobre turismo na fronteira apontam que Ponta Porã e Pedro Juan Caballero recebem visitantes motivados pelo consumo de importados, enquanto outras cidades gêmeas do estado combinam turismo de compras, pesca, lazer e circulação comercial cotidiana. Essa diversidade demonstra que o turismo de compras não deve ser tratado apenas como deslocamento para consumo, mas como fenômeno territorial que mobiliza trabalho, serviços, infraestrutura urbana, regulação aduaneira, câmbio e redes comerciais transfronteiriças.

Embora o turismo de compras não dependa exclusivamente de atrativos naturais ou culturais singulares, sua consolidação em áreas de fronteira não ocorre de forma espontânea. Ele pode ser estimulado por políticas públicas, regimes fiscais diferenciados, zonas francas, lojas francas, infraestrutura de acesso, segurança, informação ao visitante e articulação entre comércio, hospedagem, alimentação, transporte e demais serviços turísticos. Ao mesmo tempo, exige planejamento territorial para evitar que os benefícios econômicos se concentrem apenas em um dos lados da fronteira ou se restrinjam ao consumo imediato. Quando articulado a experiências culturais, gastronômicas, eventos, lazer urbano e atrativos regionais, o turismo de compras pode ampliar a permanência do visitante e fortalecer a integração econômica entre cidades fronteiriças (Almeida *et al*., 2017; UNWTO, 2014; Gil, 2020).

3.4.2 Atratividade Cultural e Simbólica: A Fronteira Como Espaço de Experiência

Para além das motivações econômicas, as áreas de fronteira também se destacam como espaços de intensa interação cultural e simbólica. Conforme discutido por Almeida *et al*. (2017) e ONU Turismo (2026), o turismo cultural envolve a busca por vivências,

aprendizagens e trocas de experiências relacionadas aos modos de vida, valores e identidades de diferentes sociedades. Nesse sentido, as regiões fronteiriças apresentam um potencial singular, uma vez que concentram, em um mesmo espaço, múltiplas referências culturais que coexistem e se influenciam mutuamente.

Essa leitura cultural deve ser ampliada para considerar a presença de povos indígenas e comunidades tradicionais. Na região de Puerto Iguazú, por exemplo, estudos recentes sobre comunidades Mbya Guaraní evidenciam que o turismo comunitário indígena não deve ser compreendido apenas como oferta complementar ao turismo de grande escala, mas como espaço de disputa, agência e formulação de propostas próprias de trabalho, visibilidade e uso territorial (Lorenzetti *et al*., 2024).

Teixeira e Conte (2025) ressaltam que essas interações contribuem para a construção de experiências turísticas marcadas pela diversidade e pela convivência entre diferentes práticas culturais, o que amplia a atratividade desses destinos. A travessia da fronteira, nesse contexto, representa não apenas uma mudança espacial, mas uma transição simbólica entre universos culturais distintos, ainda que geograficamente próximos.

Além disso, a própria fronteira pode constituir-se como um atrativo turístico em si. Timothy (1995) observa que alguns viajantes atravessam fronteiras motivados pelo próprio ato de entrar em outro país, evidenciando o valor simbólico dessa experiência. Para o autor, as fronteiras representam transições entre diferentes esferas de experiência e, em muitos casos, configuram-se como atrativos turísticos, deixando de atuar apenas como elementos de separação e passando a integrar a vivência do visitante.

Um exemplo expressivo dessa dimensão cultural e simbólica nas fronteiras do MERCOSUL é o conjunto das Missões Jesuítico-Guarani, que articula patrimônio histórico, memória indígena, religiosidade, paisagem cultural e integração regional. As Missões Jesuíticas dos Guarani, reconhecidas pela UNESCO como patrimônio transnacional, incluem São Miguel das Missões, no Brasil, e San Ignacio Miní, Santa Ana, Nuestra Señora de Loreto e Santa María la Mayor, na Argentina, remanescentes de reduções jesuíticas construídas nos séculos XVII e XVIII em territórios originalmente ocupados por populações Guarani. Segundo a UNESCO, esses sítios expressam um sistema singular de relações espaciais, econômicas, sociais e culturais, estruturado em redes de assentamentos,

caminhos, áreas produtivas e cursos d'água que ultrapassavam os limites nacionais posteriormente estabelecidos. Nesse sentido, as Missões constituem exemplo relevante de turismo cultural fronteiriço, pois a experiência turística se organiza a partir de um patrimônio compartilhado, de uma memória regional transnacional e da possibilidade de articulação de roteiros entre Brasil, Argentina e Paraguai (UNESCO, 1983; Valverde, 2012).

No âmbito institucional do MERCOSUL, esse potencial foi incorporado à agenda do MERCOSUL Cultural, que reconhece o Itinerário Cultural das Missões Jesuíticas Guaraníes, Moxos e Chiquitos como patrimônio cultural regional. A própria estrutura do MERCOSUL Cultural associa o reconhecimento de bens culturais à promoção da integração entre os países, à valorização de referências culturais compartilhadas e ao fortalecimento da diversidade cultural do bloco. Além disso, iniciativas como a Ruta Jesuítica Internacional e o projeto de desenvolvimento turístico da Ruta Integrada Iguazú–Misiones, financiado parcialmente pelo FOCEM, demonstram como o patrimônio jesuítico-guarani pode ser mobilizado como produto turístico integrado, articulando visitação, interpretação patrimonial, infraestrutura de atendimento ao turista, qualificação da experiência e redução de assimetrias regionais (MERCOSUL, 2019; MERCOSUL, 2018).

Dessa forma, turismo cultural fronteiriço não envolve apenas convivência cotidiana entre culturas, mas também patrimônios compartilhados, rotas transnacionais, memória indígena, políticas culturais e produtos turísticos integrados.

3.4.3 Atratividade natural, ecoturismo e áreas protegidas de fronteira

O turismo de natureza e o ecoturismo constituem dimensões relevantes do turismo fronteiriço quando a atratividade do destino está associada a rios, cataratas, florestas, serras, pantanais, áreas protegidas, parques nacionais, corredores ecológicos ou paisagens naturais compartilhadas entre países. Conforme a definição da ONU Turismo, o ecoturismo corresponde a formas de turismo baseadas na natureza, nas quais a principal motivação do visitante é observar, aprender, descobrir, vivenciar e apreciar a natureza e as culturas tradicionais presentes em áreas naturais (ONU TURISMO, 2026). Nas fronteiras internacionais, essa definição ganha maior complexidade, pois os

ecossistemas não obedecem necessariamente aos limites político-administrativos dos Estados. Assim, a natureza pode funcionar simultaneamente como atrativo turístico, limite territorial, recurso de conservação, espaço de cooperação e elemento de integração transfronteiriça.

A literatura sobre áreas protegidas transfronteiriças reforça essa leitura ao demonstrar que territórios naturais situados junto a limites internacionais podem favorecer a conservação da biodiversidade, a cooperação institucional e o desenvolvimento regional sustentável. A Convenção sobre Diversidade Biológica, com base na *International Union for Conservation of Nature* (IUCN), define área protegida transfronteiriça como área terrestre ou marinha que atravessa uma ou mais fronteiras entre Estados ou unidades subnacionais, dedicada à proteção da diversidade biológica e dos recursos naturais e culturais associados, devendo ser manejada cooperativamente por meios legais ou outros meios eficazes (CBD, 2017). A IUCN também desenvolve a noção de Parks for Peace, aplicada a áreas protegidas transfronteiriças dedicadas simultaneamente à conservação da biodiversidade, à valorização de recursos naturais e culturais compartilhados, à promoção da cooperação entre países e ao desenvolvimento regional sustentável. Essa abordagem é relevante para o turismo fronteiriço porque demonstra que parques, rios, florestas e ecossistemas compartilhados podem funcionar não apenas como atrativos naturais, mas também como instrumentos de integração territorial, cooperação ambiental e planejamento turístico conjunto (Sandwith *et al*., 2001; CBD, 2017).

No caso brasileiro, os parques nacionais de fronteira evidenciam a articulação entre conservação, soberania territorial, visitação e desenvolvimento local. Carvalho (2024) analisa os Parques Nacionais Montanhas do Tumucumaque, Cabo Orange, Pico da Neblina, Monte Roraima, Serra do Divisor e Iguaçu, destacando que essas áreas apresentam potencial turístico, mas também desafios associados à recepção do visitante, à infraestrutura, aos conflitos socioambientais e aos ilícitos típicos de fronteira. A autora observa que o Parque Nacional do Iguaçu se diferencia pela consolidação da visitação, pela facilidade de acesso e pela estruturação dos serviços, sendo tratado como referência de ecoturismo no Brasil; já os parques amazônicos de fronteira apresentam grande

potencial ainda condicionado por limitações de infraestrutura, segurança e gestão compartilhada (Carvalho, 2024).

No contexto do MERCOSUL, a fronteira Brasil-Argentina oferece um dos exemplos mais expressivos dessa articulação entre natureza, paisagem e experiência turística. Os Parques Nacionais do Iguaçu e del Iguazú configuram uma das principais referências sul-americanas de atrativo natural transfronteiriço, tendo as Cataratas do Iguaçu como elemento estruturante da visitação, da imagem internacional do destino e da experiência de contato com uma paisagem compartilhada entre países. Esse caso demonstra que o turismo de natureza em fronteira não se limita à contemplação de um atrativo natural isolado, mas envolve ordenamento de uso público, conservação, infraestrutura, interpretação ambiental, mobilidade internacional e articulação entre destinos complementares (Souza, 2017; Carvalho, 2024).

A dimensão fluvial-lacustre também deve ser incorporada à definição de turismo fronteiriço. Na fronteira Brasil–Paraguai, o Lago de Itaipu constitui exemplo relevante de como corpos d'água compartilhados podem ser apropriados pelo turismo como paisagem, recurso ambiental, espaço de lazer e eixo de integração territorial. A experiência dos Caminhos do Turismo Integrado ao Lago de Itaipu demonstra que o lago pode funcionar como articulador de municípios lindeiros, roteiros regionais, práticas de lazer, pesca recreativa, esportes náuticos, contemplação, educação ambiental e valorização das comunidades locais. De modo complementar, na fronteira Brasil–Uruguai, a Lagoa Mirim evidencia como corpos hídricos compartilhados podem produzir experiências turísticas associadas à paisagem, às práticas locais e às representações territoriais. Assim, o turismo ecológico em fronteira não se limita à visitação de paisagens naturais, mas envolve a relação entre natureza, mobilidade, conservação, governança, experiência turística e usos sociais do território transfronteiriço (Moretto Neto; Agostini, 2005; Souza, s.d.; Kunz, 2022).

Desse modo, os exemplos do MERCOSUL demonstram que a dimensão ecológica do turismo fronteiriço envolve paisagens compartilhadas, rios, lagos, áreas úmidas, unidades de conservação e infraestruturas territoriais que articulam países vizinhos. Esses casos indicam que o turismo de natureza e o ecoturismo em fronteira devem ser

compreendidos como práticas que articulam conservação, uso público, lazer, mobilidade, paisagem, governança territorial e cooperação entre países, exigindo planejamento integrado para evitar tanto a fragmentação institucional quanto a exploração desordenada dos recursos naturais.

3.4.4 Turismo de saúde e mobilidade sanitária transfronteiriça

O turismo de saúde deve ser considerado uma modalidade possível do turismo fronteiriço quando o deslocamento internacional tem como motivação principal o cuidado, a prevenção, o bem-estar, a realização de procedimentos, o diagnóstico, o tratamento ou a reabilitação em território vizinho. A Organização Mundial do Turismo compreende o turismo de saúde como categoria ampla que envolve atividades médicas e de bem-estar voltadas à saúde física, mental ou espiritual, incluindo o turismo médico e o turismo de bem-estar. O turismo médico, especificamente, refere-se ao uso de recursos e serviços médicos baseados em evidências, como diagnóstico, tratamento, cura, prevenção e reabilitação (OMT, 2019; ETC; UNWTO, 2018).

Em áreas de fronteira, contudo, é necessário distinguir turismo de saúde de mobilidade sanitária transfronteiriça. A literatura internacional recomenda cautela no uso da expressão “turismo médico”, pois nem todo deslocamento para atendimento em saúde possui caráter turístico, recreativo ou mercantil. A mobilidade transfronteiriça de pacientes pode ser motivada por acessibilidade, disponibilidade de serviços, familiaridade cultural, qualidade percebida, custos, tempo de espera e formas de financiamento, envolvendo tanto serviços públicos quanto privados (Glinos *et al*., 2010; Lemões; Berzi; Oddone, 2021).

No contexto Brasil–Paraguai, a saúde constitui uma dimensão expressiva da mobilidade transfronteiriça. Na Região Transfronteiriça Brasil–Paraguai, formada por Foz do Iguaçu, Ciudad del Este, Presidente Franco e Hernandarias, os fluxos cotidianos de saúde e educação revelam um território interdependente, marcado por relações sociais, econômicas e culturais que ultrapassam os limites legais dos Estados nacionais. No eixo da saúde, os deslocamentos ocorrem tanto para a rede pública quanto para a rede privada, motivados por proximidade, qualidade percebida, disponibilidade de serviços,

custos, especialidades médicas e insuficiência da oferta no país de origem (Oliveira *et al.*, 2022).

Essa dinâmica também se observa em Ponta Porã e Pedro Juan Caballero, cidades gêmeas de fronteira seca nas quais os serviços privados de saúde são compartilhados pela população dos dois lados. Dokko (2014) demonstra que Pedro Juan Caballero atrai usuários brasileiros de Ponta Porã para serviços privados, em razão de diferenciais de preço, escolha do médico, redes de confiança e presença de convênios binacionais. A pesquisa identificou que cerca de 35,71% da amostra dos serviços privados de Pedro Juan Caballero era composta por população pagante de Ponta Porã, evidenciando um circuito privado de consumo de serviços médicos que pode se aproximar do turismo de saúde quando organizado como deslocamento planejado e associado ao consumo de serviços no destino (Dokko, 2014).

Nos municípios paranaenses margeados pelo Lago de Itaipu, Azevedo (2015) também evidencia que a mobilidade populacional transfronteiriça é marcada pela busca de serviços de saúde no Brasil, especialmente em razão da proximidade geográfica, da percepção de qualidade e gratuidade do SUS e das limitações do sistema de saúde paraguaio. A autora destaca que o SIS-Fronteiras buscou fortalecer os sistemas locais de saúde em municípios fronteiriços, mas a ausência de instrumentos estáveis de contabilização da população flutuante e de financiamento específico permanece como desafio para a gestão pública (Azevedo, 2015).

No âmbito institucional, o Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas do MERCOSUL reconhece a especificidade dessas localidades e prevê a possibilidade de acesso a serviços públicos, inclusive atendimento médico em sistemas públicos de saúde fronteiriços, em condições de reciprocidade e complementaridade. Também estimula a cooperação em prevenção, vigilância epidemiológica e sanitária e atendimento da população fronteiriça (MERCOSUL, 2019). Apesar disso, estudos sobre o MERCOSUL apontam obstáculos administrativos, legais, financeiros, informacionais e de infraestrutura que ainda dificultam a mobilidade de pacientes e a cooperação sanitária entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai (Lemões; Berzi; Oddone, 2021).

Portanto, para fins deste estudo, o turismo de saúde integra o turismo fronteiriço

apenas quando o deslocamento atende aos critérios de visitante, ocorre fora do ambiente habitual, não envolve exercício remunerado no destino e se organiza em torno do consumo planejado de serviços médicos, odontológicos, terapêuticos, preventivos ou de bem-estar, podendo mobilizar transporte, hospedagem, alimentação e experiências complementares. Já os deslocamentos para atendimento de urgência, tratamento continuado, acesso ao sistema público de saúde ou busca funcional por serviços essenciais devem ser classificados como mobilidade sanitária transfronteiriça, salvo quando se organizarem como prática turística planejada associada ao consumo de serviços médicos, terapêuticos ou de bem-estar no destino.

3.4.5 Eventos, negócios e lazer

A mobilidade turística em áreas de fronteira também abrange deslocamentos associados a eventos, negócios encontros institucionais, feiras, congressos, reuniões técnicas, atividades acadêmicas, eventos culturais, esportivos e comerciais. Segundo o Ministério do Turismo (2018), o turismo de negócios e eventos envolve a participação em encontros profissionais, científicos e institucionais, constituindo um segmento relevante para a dinamização econômica dos destinos.

Em regiões fronteiriças, o turismo de negócios e eventos é favorecido pela proximidade geográfica entre países, o que facilita a participação de diferentes públicos e amplia o alcance dessas atividades. Além disso, as dinâmicas de integração territorial e de circulação transfronteiriça contribuem para intensificar os fluxos de pessoas e fortalecer as interações entre destinos (Ministério do Turismo, 2018; Timothy; Saarinen; Viken, 2016; Teixeira; Conte, 2025).

Nesses contextos, negócios e eventos não devem ser compreendidos apenas como segmentos de mercado, mas também como instrumentos de integração territorial. Feiras, rodadas de negócios, workshops, missões técnicas, encontros acadêmicos, eventos culturais e agendas institucionais podem aproximar gestores públicos, empresários, universidades, operadores turísticos, entidades de classe e organizações locais de ambos os lados da fronteira.

Para fins conceituais, entretanto, é necessário distinguir os eventos que apenas

ocorrem em cidades fronteiriças daqueles que efetivamente integram o turismo fronteiriço. Um congresso, feira ou reunião realizada em município de fronteira só deve ser classificado como turismo fronteiriço quando a condição fronteiriça interfere na motivação, na organização, na composição do público, na circulação dos participantes, na programação complementar, na estratégia de promoção ou no consumo turístico associado. Assim, eventos binacionais, feiras comerciais transfronteiriças, encontros institucionais entre países, congressos acadêmicos sobre temas regionais, festivais culturais de integração, rodadas de negócios internacionais e eventos esportivos ou ambientais compartilhados constituem exemplos mais diretamente vinculados ao turismo fronteiriço.

3.4.6 A Fronteira Como Espaço De Articulação Turística

A partir dessas diferentes motivações, observa-se que as áreas de fronteira se configuram como espaços de articulação entre fluxos, interesses e práticas, nos quais o turismo emerge de forma híbrida, combinando elementos do cotidiano e do lazer (Carneiro, Grechi; Silva, 2022). Essas regiões deixam de ser percebidas como periferias e passam a assumir um papel estratégico no desenvolvimento turístico, ao conectar territórios e potencializar complementaridades (Teixeira e Conte, 2025).

Além de operar como recurso posicional, diferencial, simbólico e político, a própria linha de fronteira pode ser apropriada como recurso turístico. Nesse caso, o limite internacional deixa de ser apenas uma abstração jurídica ou um dispositivo de controle e passa a ser materializado em atrativos, produtos e experiências visitáveis, como marcos fronteiriços, mirantes, pontes internacionais, monumentos, praças binacionais, linhas demarcatórias em fronteiras secas, centros de interpretação e pontos de contemplação da paisagem transfronteiriça. Timothy (1995) já destacava que fronteiras políticas podem constituir atrativos turísticos, especialmente quando associadas a monumentos, parques, paisagens naturais ou à experiência simbólica de atravessar ou observar diferentes países em um mesmo percurso. Na Tríplice Fronteira, o Marco das Três Fronteiras exemplifica essa apropriação turística da linha e da paisagem fronteiriça, ao transformar o encontro entre Brasil, Argentina e Paraguai em experiência de visitação, contemplação, fotografia,

narrativa histórica e consumo cultural. Essa leitura permite compreender que, no turismo fronteiriço, a fronteira não é apenas condição de deslocamento, mas também pode constituir o próprio objeto da experiência turística.

Essa perspectiva também dialoga com a estratégia regional de posicionamento do MERCOSUL como multidestino turístico, na medida em que atrativos de fronteira podem funcionar como portas de entrada para roteiros integrados e experiências compartilhadas entre países vizinhos (MERCOSUL, 2024).

Nesse sentido, os chamados *borderlands*, entendidos não apenas como linhas, mas como zonas de interação, constituem paisagens turísticas específicas, nas quais relações transnacionais se entrelaçam com dinâmicas locais (Prokkola *et al*., 2024). A mobilidade que atravessa esses espaços é, portanto, ao mesmo tempo condicionada pelas estruturas políticas e econômicas e impulsionada pelas oportunidades que elas geram (Timothy; Saarinen; Viken, 2016). Ou seja, não são apenas linhas de bloqueio, mas zonas de fluxo onde pode haver restrições, mas igualmente, incentivo ao desenvolvimento regional e ao turismo.

Contudo, essa complexidade também evidencia a necessidade de gestão integrada e cooperação entre países, uma vez que o turismo em áreas de fronteira depende diretamente de fatores institucionais, regulatórios e infraestruturais que ultrapassam os limites nacionais (Salouw; Aji; Tahalea, 2023).

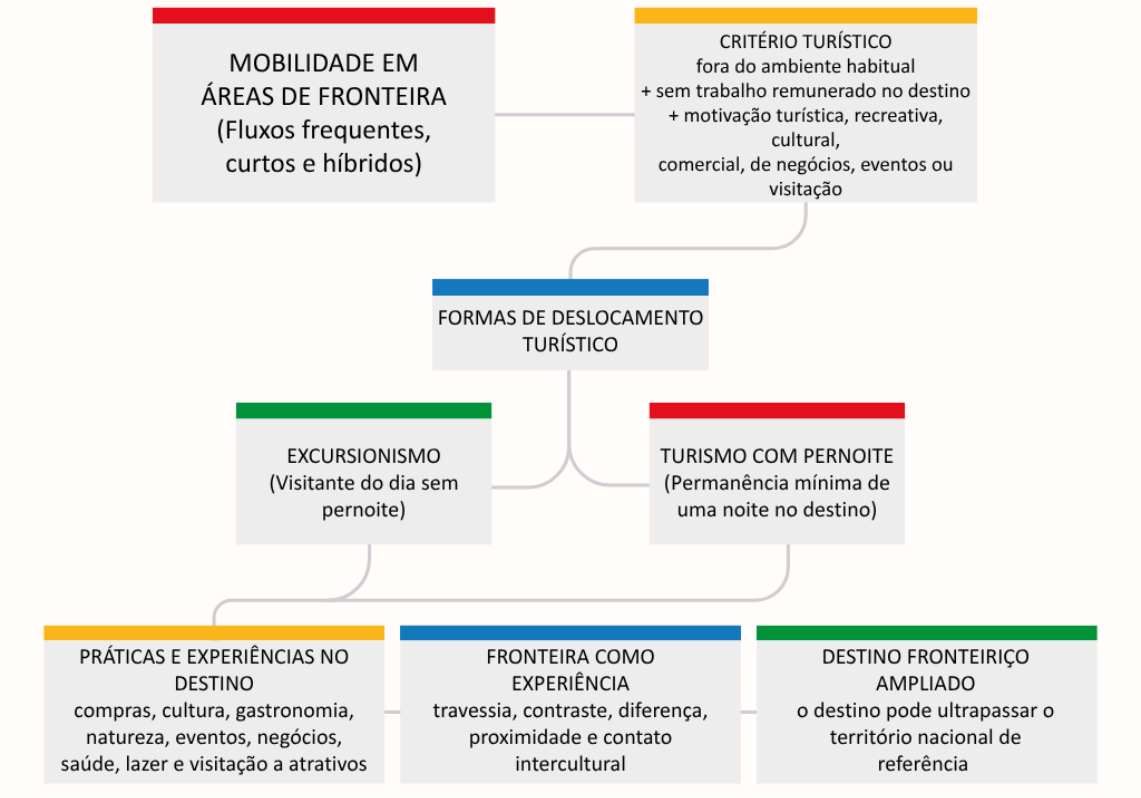
A partir dessa perspectiva, deve ser compreendido como parte de uma dinâmica territorial mais ampla, que envolve fluxos econômicos, sociais, culturais, institucionais e simbólicos entre países vizinhos. Mais do que observar o movimento em si, interessa compreender como esses territórios são organizados, apropriados, regulados e promovidos como destinos turísticos.

No caso do MERCOSUL, essa articulação também se expressa na agenda institucional de turismo do bloco, como demonstram as Reuniões Especializadas e as Reuniões de Ministros do Turismo, voltadas à cooperação regional, à promoção de roteiros integrados e à valorização de destinos transfronteiriços. A Declaração de Interesse Turístico do MERCOSUL da Tríplice Fronteira, envolvendo Argentina, Brasil e Paraguai, é exemplo dessa tentativa de reconhecer a fronteira como espaço turístico

regional e não apenas como limite nacional (MERCOSUL, 2015).

Nesse sentido, ao considerar que tais deslocamentos são condicionados por normas, controles e acordos bilaterais ou multilaterais, torna-se necessário avançar a análise para o próprio turismo em áreas de fronteira enquanto fenômeno estruturado. Assim, mais do que o movimento em si, interessa compreender como esses territórios são organizados, apropriados e promovidos como destinos turísticos, evidenciando especificidades, potencialidades e desafios que caracterizam o turismo fronteiriço.

Figura 8 - Deslocamento turístico em áreas de fronteira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

3.4.7 Turismo E Cooperação Em Áreas De Fronteira

A construção da fronteira como espaço de separação, ambiguidade e tensões, conforme discutido anteriormente, não esgota suas possibilidades analíticas. Ao contrário, quando observada a partir do turismo, a fronteira passa a ser também compreendida como espaço de conexão, intercâmbio e articulação entre territórios,

assumindo um papel ativo na promoção da integração regional. Essa dinâmica é impulsionada por motivações variadas, como turismo de compras, negócios, eventos, lazer e intercâmbio cultural, conforme discutido na seção anterior.

Em questão de Relações Internacionais, cooperação e integração são dimensões relacionadas, mas não equivalentes. A integração refere-se ao processo mais amplo de aproximação entre territórios, mercados, instituições e sociedades, podendo ocorrer em escala regional, nacional ou local. A cooperação, por sua vez, corresponde às práticas, instrumentos e arranjos pelos quais diferentes atores coordenam ações para enfrentar problemas comuns ou aproveitar oportunidades compartilhadas. Assim, a cooperação transfronteiriça pode ser compreendida como o conjunto de relações formais e informais estabelecidas entre atores situados em lados distintos da fronteira, com o objetivo de organizar fluxos, serviços, produtos, políticas, informações, infraestrutura, promoção turística e governança territorial (Tomazzoni; Abrahão; Lumertz, 2020; Martínez; Vieira, 2022).

Nessa perspectiva, o turismo em áreas de fronteira se consolida como uma atividade que ultrapassa sua dimensão estritamente econômica, assumindo também funções sociais e culturais relevantes (Senhoras, 2015). Trata-se de um fenômeno dinâmico que se manifesta por meio da circulação de pessoas, mas igualmente através da troca de experiências e da conexão entre diferentes territorialidades, contribuindo para a formação de espaços de interação e comunicação entre sociedades distintas. Essa leitura amplia a compreensão do turismo fronteiriço, que deixa de ser visto apenas como fluxo de consumo ou como turismo de compras, e passa a ser entendido como um processo mais amplo de integração territorial e cultural.

Sob esse enfoque, o turismo pode ser analisado tanto a partir de uma lógica mais restrita, vinculada às transações econômicas e à movimentação de serviços, quanto a partir de uma abordagem mais abrangente, que considera seus impactos sociais, culturais e simbólicos (Senhoras, 2015). Nesta segunda perspectiva, o turismo atua como mediador de relações interculturais, possibilitando o contato direto entre diferentes modos de vida, valores e identidades, o que contribui para a redução de barreiras simbólicas e para o fortalecimento de vínculos entre populações fronteiriças. Assim, a fronteira deixa de ser

apenas um espaço de diferenças e passa a ser também um território de encontros.

No entanto, para que esse potencial se concretize, o turismo em regiões de fronteira depende diretamente de processos de cooperação entre localidades e países envolvidos. A articulação entre Estados e diferentes atores institucionais é apontada como condição fundamental para o avanço da integração, especialmente em um contexto em que os fluxos transfronteiriços têm se intensificado (Tomazzoni; Abrahão; Lumertz, 2020). Nesse sentido, a cooperação, envolve a soma das relações entre as organizações parceiras que articulam esforços para a realização de objetivos comuns, constituindo-se por meio de interações transnacionais diretas entre os cidadãos e os grupos, por canais como a mídia, as redes, as empresas e os próprios fluxos turísticos (Tomazzoni; Abrahão; Lumertz, 2020). Essa cooperação não se limita aos governos nacionais. Em regiões fronteiriças, municípios, províncias, estados, universidades, conselhos de desenvolvimento, entidades empresariais, organizações do terceiro setor, comunidades locais e organismos internacionais compõem uma rede de governança multinível. Na Região Trinacional do Iguaçu, por exemplo, a literatura identifica que a cooperação envolve entendimentos interestatais, nacionais, locais e interinstitucionais, articulando poder público, setor privado, academia e sociedade civil em torno de problemas e oportunidades compartilhadas (Martínez; Vieira, 2022). Essa necessidade de cooperação decorre da própria complexidade das regiões de fronteira, marcadas por diversidades culturais, interseções territoriais e fluxos econômicos intensos, fatores que demandam ações coordenadas em múltiplas escalas, do nível local até os processos de integração regional, como o MERCOSUL (Tomazzoni; Abrahão; Lumertz, 2020).

Nesse contexto, os autores destacam que o turismo mobiliza dinâmicas econômicas, sociais e culturais associadas à demanda por serviços, infraestrutura e circulação de pessoas. A partir dessa perspectiva, o turismo pode ser compreendido como um campo estratégico de articulação territorial, cuja consolidação depende não apenas da integração entre diferentes atores, mas também da formulação de políticas públicas coordenadas capazes de sustentar e organizar essas dinâmicas transfronteiriças.

Neste sentido, a necessidade de cooperação também se evidencia na formulação de estratégias específicas para o desenvolvimento do turismo fronteiriço. Machado

(2020) aponta que a integração em regiões de fronteira depende de ações coordenadas entre países vizinhos, envolvendo desde a promoção compartilhada de roteiros até a facilitação do trânsito de pessoas e o reconhecimento mútuo de políticas. Teixeira e Conte (2025) destacam que a cooperação transfronteiriça, quando bem articulada, tende a gerar resultados concretos, como a formação de circuitos turísticos integrados, o reconhecimento compartilhado dos atrativos locais e o desenvolvimento de um senso de pertencimento regional entre as populações envolvidas. Por outro lado, a ausência de coordenação limita o alcance dessas iniciativas e tende a reproduzir assimetrias históricas entre os territórios (Machado, 2020).

Assim, a governança transfronteiriça assume um papel estratégico. Teixeira e Conte (2025) ressaltam que mecanismos de governança transfronteiriça voltados ao turismo, como consórcios, acordos binacionais e roteiros integrados, têm sido reconhecidos como ferramentas eficazes de inclusão social e cooperação entre territórios. Os autores enfatizam que essa articulação deve abranger diferentes níveis de governo (do municipal ao federal), além dos países vizinhos. A essa dimensão institucional, soma-se a necessidade de incorporar atores privados e sociais, configurando uma abordagem multiescalar.

Essa leitura é reforçada pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), que compreende o desenvolvimento de regiões transfronteiriças como tema crescente de políticas públicas e destaca que esses territórios frequentemente enfrentam barreiras legais, regulatórias, administrativas, culturais, linguísticas e de governança. Para enfrentar tais obstáculos, o relatório *Building More Resilient Cross-border Region*s propõe uma estrutura de governança baseada em quatro dimensões complementares: arquitetura institucional, planejamento estratégico, financiamento e promoção para o desenvolvimento transfronteiriço. Aplicada ao turismo, essa abordagem reforça que a cooperação fronteiriça não se resume à circulação de visitantes, mas exige instâncias estáveis de coordenação, projetos compartilhados, recursos financeiros e capacidade de representação política dos interesses territoriais (OECD, 2024).

A integração promovida pelo turismo também se insere em um contexto mais

amplo de regionalização, como no caso do MERCOSUL. Inicialmente estruturado a partir de objetivos econômicos, o bloco passou a reconhecer que a integração regional depende também de aspectos culturais, sociais e ambientais (Santos *et al*., 2025). Nesse cenário, os autores ressaltam que o turismo é apontado como um elemento favorecido por políticas de mobilidade e capaz de atuar como instrumento de integração diplomática e cultural no âmbito do bloco.

Além disso, as regiões de fronteira podem ser compreendidas como verdadeiros laboratórios da integração regional, onde soluções são construídas tanto por meio de acordos formais quanto por iniciativas descentralizadas, como a paradiplomacia. Historicamente, muitas questões fronteiriças foram resolvidas por meio de negociações diretas entre territórios vizinhos, o que resultou na construção de marcos jurídicos e institucionais próprios (Neto; Penha, 2017). A partir dessas contribuições, entende-se que a cooperação transfronteiriça não se limita a uma demanda contemporânea, constituindo-se como um processo contínuo e historicamente construído.

Destaca-se também a relevância da atuação dos governos locais e regionais na consolidação da cooperação transfronteiriça. Neto e Penha (2017) apontam que soluções para as questões fronteiriças têm surgido historicamente pela via bilateral, por meio da paradiplomacia e da cooperação descentralizada. No campo do turismo, essa lógica se expressa por meio da paradiplomacia turística, compreendida como o conjunto de ações internacionais de diferentes atores (turistas, agências, hotéis e governos subnacionais como municípios e estados) que materializam um campo de poder multirecortado entre as lógicas de demanda e oferta turística (Senhoras, 2015). Por meio dessas práticas, governos locais passam a articular iniciativas conjuntas em turismo, cultura e desenvolvimento econômico (Tomazzoni; Abrahão; Lumertz, 2022).

A experiência europeia oferece exemplos diretamente ligados à cooperação territorial aplicada ao turismo. O programa Interreg, no âmbito da política de cooperação territorial europeia, apoia iniciativas entre regiões e países para enfrentar desafios impostos pelas fronteiras, incluindo desenvolvimento econômico e social, conectividade, patrimônio cultural, turismo sustentável, governança e relações com países vizinhos (Comissão Europeia, 2026). Para o contexto Brasil–MERCOSUL, essa experiência é útil

como referência para pensar projetos integrados, rotas transfronteiriças, promoção conjunta, qualificação de infraestrutura e articulação entre atores locais.

Nesse contexto, a experiência do Espaço Schengen é frequentemente apontada como uma referência consolidada de integração regional que pode oferecer elementos analíticos relevantes para outros blocos, como o MERCOSUL. Estruturado a partir da eliminação progressiva dos controles nas fronteiras internas, o modelo europeu possibilitou a livre circulação de pessoas em larga escala, favorecendo a intensificação dos fluxos turísticos, econômicos e culturais.

Segundo o Conselho da União Europeia (2026) o Espaço Schengen permite que mais de 450 milhões de pessoas viagem livremente entre países membros (atualmente 29 países) sem passar por controles de fronteira. Estima-se, também, que os europeus realizam anualmente 1,25 milhões de viagens dentro desse espaço, beneficiando os setores turístico e cultural (Conselho da União Europeia, 2026).

O Espaço Schengen consolidou-se como um avanço fundamental no processo de integração europeia ao transformar a livre circulação de pessoas de uma mera aspiração política em uma norma jurídica vinculativa, integrada ao Direito da União Europeia. Esse "laboratório de análise" ao permitir a supressão progressiva dos controles nas fronteiras internas, impulsionou a adoção de medidas compensatórias cruciais, como a harmonização de normas de segurança e o fortalecimento da cooperação policial e judiciária entre os Estados-membros. Esses avanços estruturaram um sistema integrado de gestão de fronteiras externas e de partilha de informações.

Por outro lado, a literatura também aponta que a experiência europeia não está isenta de limitações. O equilíbrio entre liberdade de circulação e segurança constitui um dos principais desafios, especialmente diante de crises migratórias, ameaças à segurança e situações excepcionais, como a pandemia de COVID-19, que levaram à reintrodução temporária de controles fronteiriços internos. Além disso, os custos administrativos, as assimetrias entre países e a necessidade de coordenação contínua entre diferentes sistemas nacionais evidenciam a complexidade de manutenção desse modelo (Parlamento Europeu, 2025).

Conforme analisam Laureano e Rento (2013), o sucesso do modelo de Schengen

foi viabilizado pela implementação de medidas compensatórias rigorosas, como a cooperação policial e judiciária, que fundamentam a confiança mútua necessária à integração. Nesse sentido, pode-se compreender que a facilitação da circulação atua como um pilar estratégico para o turismo, visto que a redução de barreiras burocráticas potencializa a competitividade regional. Contudo, a transposição desses mecanismos para o MERCOSUL não deve ocorrer de forma automática; ela exige a observação das assimetrias econômicas e das especificidades institucionais da América Latina. Em última análise, a experiência europeia oferece lições valiosas sobre o gradualismo e a harmonização normativa como caminhos para fortalecer tanto a coesão política quanto o desenvolvimento turístico latino-americano (Laureano; Rento, 2013).

A América do Norte oferece um contraponto analítico relevante. Diferentemente da experiência europeia, os fluxos transfronteiriços entre Estados Unidos, México e Canadá ocorrem em contexto de forte circulação, mas com controles documentais, securitários e migratórios mais marcados. Dados históricos do Bureau of Transportation Statistics indicam que cerca de 80% das viagens transfronteiriças entre Estados Unidos, Canadá e México eram viagens de ida e volta no mesmo dia, evidenciando a importância do excursionismo, das compras e dos deslocamentos de curta duração na dinâmica turística fronteiriça. Estudos sobre a fronteira EUA–México demonstram, ainda, que mudanças nos regimes de segurança e documentação podem reduzir significativamente as viagens de um dia e impactar negativamente o turismo e o comércio nas cidades de fronteira. Esse contraponto reforça que a facilitação do trânsito, a previsibilidade dos procedimentos e a gestão equilibrada entre segurança e mobilidade são dimensões centrais para qualquer política de turismo fronteiriço (BTS, 2011; Berdell; Ghoshal, 2015).

Nessa mesma direção, e reforçando que processos de integração não se manifestam de forma homogênea nas fronteiras, a noção de díade, desenvolvida por Michel Foucher (1991), contribui para compreender que as fronteiras não constituem unidades homogêneas, mas se organizam em segmentos marcados por relações bilaterais específicas (Foucher, 1991 apud Cataia, 2010). Essa perspectiva permite reconhecer que as dinâmicas de cooperação e integração variam conforme os pares de países envolvidos, refletindo diferenças políticas, econômicas e institucionais. No campo do turismo

fronteiriço, isso se expressa na diversidade de fluxos turísticos, nos distintos arranjos institucionais e nas condições de circulação entre territórios. Em contextos como o da Tríplice Fronteira, essa abordagem evidencia configurações diferenciadas entre as relações Brasil–Argentina e Brasil–Paraguai, com implicações diretas para a formulação de estratégias de integração e desenvolvimento turístico.

Outro aspecto relevante diz respeito ao papel do turismo no enfrentamento das desigualdades territoriais. As regiões de fronteira frequentemente concentram assimetrias econômicas e sociais, que tendem a se intensificar na ausência de políticas integradas. Nesse contexto, o turismo pode atuar como vetor de interiorização do desenvolvimento, contribuindo para a dinamização de áreas historicamente periféricas (Neto; Penha, 2017). No entanto, para que o turismo atue como esse vetor, é fundamental que haja o reconhecimento da autonomia dos atores locais e das soluções construídas via paradiplomacia. A valorização das comunidades locais é, nesse sentido, um elemento central. Abordagens como o turismo de base comunitária reforçam a importância de compreender a fronteira como espaço de vida e identidade, e não apenas como área de circulação (Amarilio, 2023). O desenvolvimento do turismo deve partir de uma lógica endógena, incorporando os saberes locais, promovendo a participação social e garantindo que os benefícios da atividade sejam distribuídos de forma mais equitativa (Amarilio, 2023). Dessa forma, o fortalecimento da integração regional, embora dependente de acordos institucionais e marcos jurídicos como os de Schengen e do MERCOSUL, só atinge a sua plenitude quando as políticas de mobilidade convergem para o desenvolvimento sustentável.

Por fim, embora o potencial do turismo como vetor de integração e desenvolvimento em áreas de fronteira seja amplamente reconhecido, a literatura também evidencia limitações estruturais que impedem sua plenitude. A fragmentação das políticas públicas e a descontinuidade das diretrizes de promoção turística são apontadas como entraves que resultam na escassez de dados estatísticos precisos e na fragilidade das ações conjuntas (Santos *et al*., 2025). Somam-se a isso a insuficiência de infraestrutura física e a baixa sensibilização da própria população regional quanto à sua identidade sul-americana, o que dificulta o fortalecimento de um senso de pertencimento

ao bloco (Santos *et al*., 2025; Tomazzoni; Abrahão; Lumertz, 2020).

Para sistematizar essa discussão e tornar a análise mais operacional, é possível organizar a cooperação transfronteiriça aplicada ao turismo em dimensões complementares. O quadro 2 sintetiza essas dimensões, seus exemplos de aplicação e os principais atores envolvidos, com base na literatura sobre cooperação transfronteiriça, paradiplomacia e governança turística em regiões de fronteira (Tomazzoni; Abrahão; Lumertz, 2020; Martínez; Vieira, 2022; Aguiar; Szekut; Gherlandi, 2021).

Quadro 4 - Dimensões operacionais da cooperação transfronteiriça aplicada ao turismo fronteiriço

Dimensão da cooperação	Exemplos aplicáveis ao turismo fronteiriço	Atores envolvidos
Facilitação de mobilidade	Informação ao visitante, redução de entraves, orientação documental, integração aduaneira	Órgãos migratórios, aduanas, segurança pública, municípios
Promoção turística conjunta	Rotas binacionais/trinacionais, campanhas integradas, marca regional	Órgãos de turismo, trade, agências, entidades de promoção
Promoção turística conjunta	Rotas binacionais/trinacionais, campanhas integradas, marca regional	Órgãos de turismo, trade, agências, entidades de promoção
Governança territorial	Comitês de fronteira, conselhos, redes de cidades, fóruns regionais	Municípios, estados/províncias, MERCOSUL, sociedade civil
Infraestrutura e conectividade	Pontes, acessos, sinalização, transporte, centros de atendimento	Governos, concessionárias, órgãos de transporte
Patrimônio natural e cultural	Parques compartilhados, roteiros culturais, turismo indígena/comunitário	Órgãos ambientais, comunidades, UNESCO, instituições culturais
Inteligência e dados	Monitoramento de fluxos, perfil de demanda, dados integrados	Observatórios, universidades, MTur, Embratur, órgãos estatísticos

Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em Tomazzoni, Abrahão e Lumertz (2020), Martínez e Vieira (2022) e Aguiar, Szekut e Gherlandi (2021).

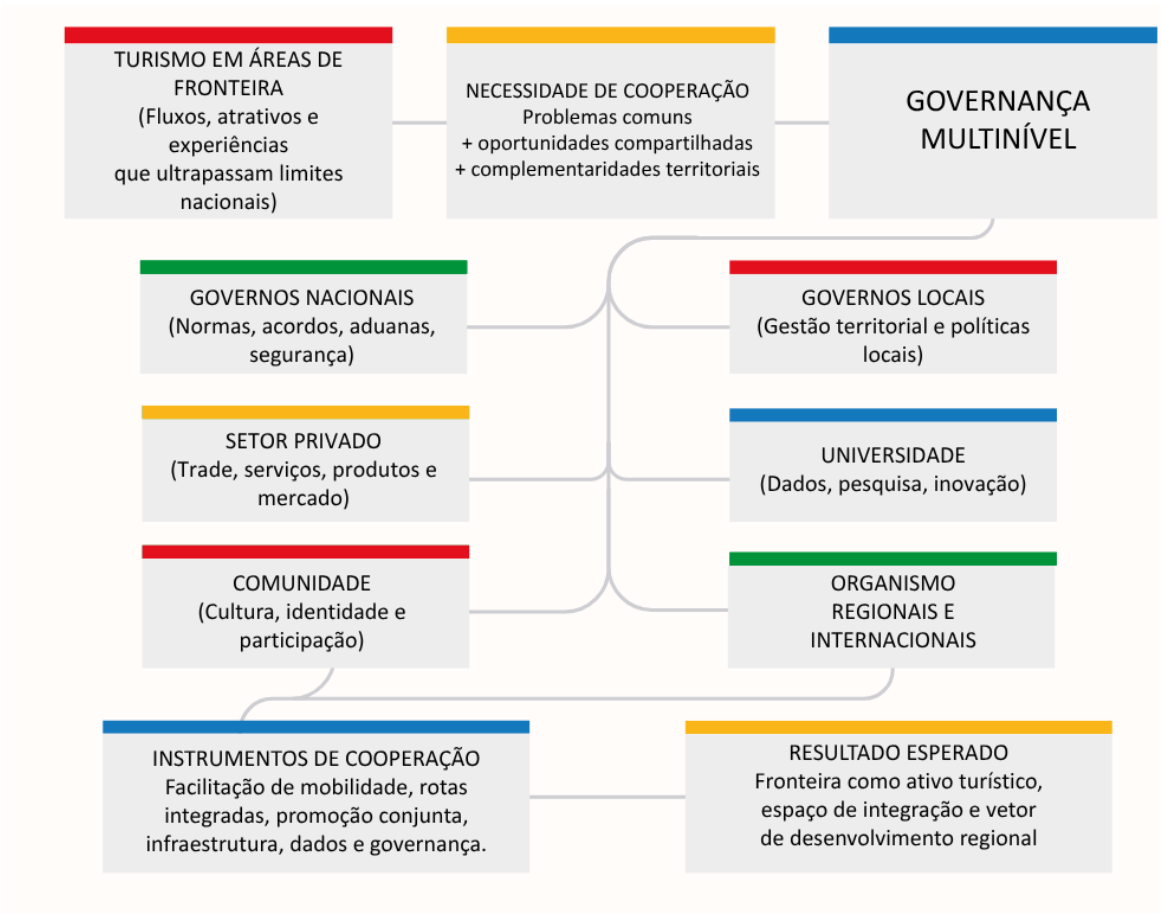
Assim, a cooperação transfronteiriça deve ser compreendida como um elemento constitutivo do turismo fronteiriço, e não apenas como uma condição externa de gestão. Sem algum grau de cooperação - formal ou informal, institucional ou cotidiana - a fronteira tende a operar apenas como limite, controle ou passagem. Quando há articulação entre atores, informação compartilhada, facilitação de fluxos, integração de

produtos e reconhecimento das complementaridades territoriais, a fronteira passa a funcionar como ativo turístico e como espaço de desenvolvimento regional (Martínez; Vieira, 2022; Tomazzoni; Abrahão; Lumertz, 2020).

Dessa forma, o turismo em áreas de fronteira pode atuar como vetor de integração econômica, cultural e social. No plano econômico, dinamiza comércio, serviços, transporte, hospedagem, alimentação, eventos e cadeias produtivas locais. No plano cultural, favorece trocas simbólicas, valorização de identidades, experiências interculturais e reconhecimento de patrimônios compartilhados. No plano social, amplia vínculos entre populações vizinhas, fortalece redes de cooperação e contribui para a construção de pertencimentos regionais. Para que esse potencial se concretize, entretanto, é necessário que a fronteira seja planejada como território de cooperação, governança, facilitação de fluxos e desenvolvimento integrado.

Dessa forma, ao ser analisado sob a ótica da cooperação, o turismo revela-se como um instrumento potente de ressignificação das fronteiras, evidenciando que a cooperação fronteiriça é, acima de tudo, um processo coletivo e contínuo. Diante dessa complexidade, torna-se imperativo avançar na delimitação conceitual desse fenômeno para consolidar suas especificidades analíticas. Assim, na seção seguinte, busca-se sistematizar tais discussões mediante a proposição de uma definição de turismo fronteiriço, articulando seus elementos estruturantes, desafios e potencialidades.

Figura 9 - Fronteira e assimetrias



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

3.4.8 Proposição De Definição De Turismo Fronteiriço

Com base no percurso teórico desenvolvido ao longo deste estudo, que se propôs a formular o conceito de turismo fronteiriço, partiu-se inicialmente da compreensão do turismo como um fenômeno que congrega um conjunto de práticas associadas ao deslocamento de indivíduos para fora de seu ambiente habitual, envolvendo motivações diversas e articulando dimensões sociais, culturais e econômicas (OMT, 2010).

Contudo, conforme discutido, o deslocamento, embora constitua elemento central, não é suficiente para explicar o fenômeno em sua totalidade. Autores como Moesch e Beni (2015) demonstram que o turismo deve ser compreendido como um sistema complexo, estruturado pela articulação entre mobilidade, infraestrutura e experiência, o que permite situá-lo como fenômeno simultaneamente espacial, relacional

e territorial.

No que diz respeito à compreensão do turismo em áreas de fronteira, torna-se, portanto, fundamental ultrapassar definições tradicionais que se restringem não apenas ao deslocamento, mas também à sua leitura estritamente econômica, frequentemente centrada no consumo. Nesse sentido, o presente estudo buscou construir uma abordagem ampliada, capaz de incorporar dinâmicas territoriais, as relações de poder, as práticas sociais e os processos de integração que caracterizam esses espaços. A análise desenvolvida evidenciou que o turismo não ocorre de forma isolada, mas está profundamente imbricado às formas de organização do território e às dinâmicas de mobilidade, sendo, no caso do turismo fronteiriço, intrinsecamente vinculado às especificidades das regiões de fronteira.

Neste levantamento, conceitua-se o turismo fronteiriço como um fenômeno territorial, relacional e multiescalar, cuja especificidade decorre da proximidade entre países vizinhos, das assimetrias e complementaridades territoriais e dos processos de integração transfronteiriça. Nesse contexto, a fronteira passa a atuar como recurso estratégico, interface de circulação, espaço de interação e elemento constitutivo da experiência turística.

Operacionalmente, considera-se turismo fronteiriço o conjunto de práticas turísticas ou excursionistas realizadas em áreas de fronteira internacional que apresentem pelo menos uma das seguintes características: atravessamento internacional para fins de lazer, compras, negócios, turismo de saúde planejado, eventos, cultura, gastronomia, natureza; fruição turística de atrativos compartilhados ou complementares entre países vizinhos; consumo de bens e serviços motivado por diferenciais econômicos, cambiais, culturais, ambientais ou territoriais; visitação à própria linha de fronteira como atrativo, incluindo marcos, pontes, mirantes, monumentos, praças binacionais ou pontos de encontro entre países; participação em roteiros, circuitos ou eventos integrados; ou dependência direta de condições institucionais de fronteira, como controle migratório, procedimentos aduaneiros, facilitação de trânsito, cooperação entre atores e infraestrutura de conectividade (Nações Unidas, 2010; Paixão, 2006; Almeida *et al*., 2017; Sohn, 2014; Timothy, 1995).

A definição proposta abrange três situações complementares. A primeira é o turismo pela fronteira, quando a fronteira atua principalmente como ponto de passagem para acesso a outro destino. A segunda é o turismo na fronteira, quando a visita ocorre em localidades fronteiriças e se beneficia da proximidade internacional, ainda que sem integração plena dos produtos turísticos. A terceira é o turismo de fronteira, quando a própria condição fronteiriça constitui elemento estruturante da experiência, do produto ou da estratégia territorial, como ocorre em destinos binacionais ou trinacionais, rotas integradas, turismo de compras, atrativos compartilhados, eventos transfronteiriços e experiências culturais baseadas na convivência entre diferentes nacionalidades (Paixão, 2006).

Ressalta-se que nem toda mobilidade transfronteiriça deve ser classificada como turismo fronteiriço. Deslocamentos regulares para trabalho, estudo, tratamento de saúde continuado, acesso a serviços essenciais ou cumprimento de obrigações cotidianas devem ser analisados como mobilidade fronteiriça, ainda que possam gerar efeitos indiretos sobre o turismo. No caso específico da saúde, deslocamentos para atendimento de urgência, tratamento continuado, acesso ao sistema público de saúde ou busca funcional por serviços essenciais devem ser classificados como mobilidade sanitária transfronteiriça, salvo quando se organizarem como prática turística planejada associada ao consumo de serviços médicos, terapêuticos ou de bem-estar no destino. Essa distinção é fundamental para que o conceito seja útil à formulação de políticas públicas, à mensuração estatística e à proposição de medidas de facilitação turística (Nações Unidas, 2010; OMT, 2019; Almeida *et al*., 2017).

Essa perspectiva conduz à compreensão de que o turismo fronteiriço deve ser analisado à luz da própria constituição dos territórios, entendidos, conforme Raffestin (1993) e Foucault (1979), como construções sociais permeadas por relações de poder e continuamente (re)produzidas pelas práticas e interações dos diferentes atores. Nessa direção, as fronteiras emergem como expressões específicas dessas territorialidades, não se limitando à condição de linhas de separação, mas configurando-se como espaços dinâmicos de interação, regulação e disputa.

A partir das contribuições de Timothy (1995) e Timothy, Saarinen e Viken (2016),

compreende-se que tais espaços são marcados por uma natureza ambivalente, na qual a fronteira atua simultaneamente como barreira e como interface, condicionando e, ao mesmo tempo, promovendo a mobilidade. Essa dualidade revela-se fundamental para a compreensão do turismo fronteiriço, uma vez que os mecanismos de controle, a seletividade dos fluxos e as diferenças institucionais influenciam diretamente tanto as motivações quanto as experiências dos visitantes.

É nesse contexto que a mobilidade assume um papel estruturante ampliado. Diferentemente do turismo internacional convencional, caracterizado por deslocamentos mais esporádicos e planejados, o turismo fronteiriço insere-se em fluxos contínuos, frequentes e multifuncionais. Conforme apontam Carneiro, Grechi e Silva (2022) e Almeida *et al*. (2017), esses fluxos são marcados por uma natureza híbrida, na qual práticas de consumo, trabalho, lazer e sociabilidade se sobrepõem, tornando porosas as distinções entre o cotidiano e o turístico. Essa leitura dialoga diretamente com a abordagem de Sohn (2014), que compreende a fronteira como um recurso estratégico, apropriado pelos atores a partir das oportunidades geradas pelas assimetrias territoriais e pela proximidade entre diferentes sistemas nacionais.

Nesse sentido, a mobilidade que sustenta o turismo fronteiriço não deve ser entendida apenas como deslocamento físico, mas como prática social situada, orientada por racionalidades territoriais específicas e por estratégias de aproveitamento das diferenças entre territórios. As assimetrias econômicas, institucionais, infraestruturais e culturais constituem um dos principais motores do fenômeno, estruturando os fluxos e configurando a atratividade das regiões de fronteira, conforme evidenciado por Cavalcante, Merlo e Raimundo (2024) e Leick, Schewe e Kivedal (2021).

A partir dessa leitura, é possível afirmar que a experiência turística em áreas de fronteira não se restringe ao destino em si, mas incorpora, de forma constitutiva, a travessia e o contato entre territórios. Conforme destaca Timothy (1995), a própria passagem entre países pode configurar-se como elemento de atração, conferindo à fronteira um valor simbólico e experiencial que ultrapassa sua função político-administrativa.

Adicionalmente, ao considerar as contribuições de Haesbaert (2010), essas

dinâmicas podem ser interpretadas como expressões de múltiplas territorialidades, nas quais indivíduos e grupos operam simultaneamente em diferentes espaços, articulando práticas e pertencimentos diversos. O turismo fronteiriço insere-se, assim, em um contexto de multiterritorialidade, no qual a experiência do visitante se constrói a partir da circulação e da interação entre territórios contíguos.

Essa condição reforça, ainda, o caráter multiescalar do fenômeno. O turismo fronteiriço não se limita à escala local, pois depende de decisões e processos que se desenvolvem em níveis nacionais e regionais, incluindo políticas migratórias, acordos de cooperação e estratégias de integração, como observado no âmbito do MERCOSUL. Conforme argumentam Tomazzoni, Abrahão e Lumertz (2020) e Teixeira e Conte (2025), o desenvolvimento do turismo em áreas de fronteira está diretamente associado à capacidade de articulação entre diferentes atores e escalas de governança.

Assim, a definição de turismo fronteiriço proposta neste estudo busca responder à lacuna conceitual identificada na literatura e no planejamento público, oferecendo uma categoria capaz de abarcar as múltiplas formas de turismo presentes nas regiões estudadas: turismo de compras, cultural, gastronômico, de natureza, ecoturismo, visitação em áreas protegidas, turismo fluvial-lacustre, turismo de saúde planejado, negócios e eventos, turismo comunitário, turismo indígena, visitação a atrativos compartilhados, visitação à linha de fronteira como atrativo, excursionismo internacional e roteiros integrados. Ao mesmo tempo, a definição reconhece que o turismo fronteiriço depende de condições específicas de governança, facilitação de trânsito, cooperação transfronteiriça, infraestrutura, segurança, informação ao visitante e articulação entre atores locais, nacionais e regionais.

3.5 DESAFIOS E OPORTUNIDADES

A análise do turismo fronteiriço, à luz do referencial teórico mobilizado, evidencia que seu desenvolvimento se estrutura a partir de uma tensão permanente entre potencialidades e limitações inerentes à própria condição das regiões de fronteira. Longe de constituir um campo homogêneo, esse tipo de turismo é marcado por uma combinação singular de oportunidades decorrentes da interação territorial e de desafios

associados à fragmentação institucional e às assimetrias estruturais.

Entre as oportunidades, destaca-se o papel do turismo fronteiriço como vetor de integração regional, conforme sugerem Senhoras (2015) e Santos *et al*. (2025). Ao promover a circulação de pessoas e o contato entre diferentes contextos socioculturais, o turismo contribui para a construção de espaços de convivência e para o fortalecimento de laços entre sociedades vizinhas. Essa dimensão relacional aproxima-se da ideia de fronteira como "entre-lugar" (Bhabha, 1998), no qual novas práticas e identidades emergem da interação contínua entre diferentes referências culturais.

Do ponto de vista econômico, o turismo fronteiriço apresenta significativo potencial de dinamização, especialmente em regiões periféricas, conforme argumentam Neto e Penha (2017). Ao explorar complementaridades territoriais e assimetrias de mercado, a atividade pode estimular a geração de renda, diversificar economias locais e fortalecer cadeias produtivas transfronteiriças. No entanto, essas mesmas assimetrias podem também produzir dependências estruturais e relações desiguais entre territórios, sobretudo quando não acompanhadas por políticas integradas de desenvolvimento.

Nesse contexto, a ausência de coordenação institucional se configura como um dos principais desafios. Conforme ressaltam Salouw *et al*. (2023) e Tomazzoni, Abrahão e Lumertz (2020), o turismo em áreas de fronteira depende diretamente da articulação entre políticas públicas de diferentes países, o que exige mecanismos de governança capazes de superar a lógica fragmentada dos Estados nacionais. A inexistência ou fragilidade desses mecanismos tende a limitar o desenvolvimento do turismo fronteiriço, reduzindo sua capacidade de gerar benefícios amplos e sustentáveis.

A literatura internacional reforça que esses obstáculos não decorrem apenas de falta de vontade política. Estudos sobre governança turística transfronteiriça apontam que a colaboração entre destinos situados em diferentes jurisdições costuma enfrentar disputas multiescalares, assimetrias institucionais, diferenças de prioridades públicas, baixa integração entre atores e fragilidade de mecanismos permanentes de coordenação. Nessa mesma direção, abordagens recentes sobre *cross-border tourism and innovation system failures* indicam que o turismo pode favorecer fluxos de conhecimento, aprendizagem e inovação entre regiões vizinhas, mas esses efeitos tendem a ser limitados

quando há falhas de interação, baixa confiança, ausência de governança conjunta e insuficiência de financiamento para projetos integrados (Stoffelen; Ioannides; Vanneste, 2017; Makkonen; Williams, 2024).

Adicionalmente, a coexistência entre fluxos formais e informais, amplamente discutida por Dittrich (2012), evidencia a complexidade da gestão desses territórios. A necessidade de equilibrar controle e fluidez, segurança e integração, constitui um dos principais dilemas das políticas públicas para regiões de fronteira. Intervenções excessivamente restritivas podem comprometer a dinâmica econômica e turística, enquanto a ausência de controle pode favorecer práticas ilícitas e comprometer a sustentabilidade do desenvolvimento regional.

Outro elemento crítico refere-se à infraestrutura e à capacidade de suporte dos destinos, frequentemente insuficientes para atender à intensidade dos fluxos transfronteiriços. Essa limitação reforça a necessidade de investimentos coordenados e de planejamento integrado, capazes de acompanhar a dinâmica das mobilidades e garantir a qualidade da experiência turística sem sobrecarregar os serviços locais, os equipamentos urbanos e os atrativos visitados.

Diante desse cenário, a governança transfronteiriça emerge como condição estruturante para o desenvolvimento do turismo fronteiriço. Mais do que um instrumento técnico, ela representa um campo de negociação e articulação entre diferentes interesses, escalas e atores, exigindo abordagens flexíveis e adaptativas que reconheçam a complexidade desses territórios.

Em síntese, os desafios do turismo fronteiriço não se restringem à existência da linha internacional, mas dizem respeito à capacidade dos territórios de transformar proximidade geográfica em cooperação efetiva. A experiência internacional indica que regiões de fronteira dependem de governança multinível, planejamento compartilhado, financiamento estável, informação integrada, facilitação de mobilidade e mecanismos permanentes de diálogo entre atores públicos, privados e comunitários. Dessa forma, a agenda de desenvolvimento do turismo fronteiriço deve combinar atratividade turística, gestão territorial, segurança jurídica, facilitação de trânsito, valorização cultural e sustentabilidade, evitando tanto a redução da fronteira a um problema de controle

quanto sua idealização como espaço naturalmente integrado.

3.6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da articulação entre os referenciais da geografia, do turismo e das relações internacionais, este estudo contribui para a consolidação do turismo fronteiriço como uma categoria analítica própria, superando abordagens que o reduzem a uma mera extensão do turismo internacional. Ao evidenciar a centralidade das dimensões territorial, relacional e multiescalar, o estudo amplia a compreensão do fenômeno e oferece subsídios para sua análise em diferentes contextos fronteiriços.

A principal contribuição teórica reside na problematização da fronteira enquanto elemento ativo na produção da experiência turística, como recurso turístico, deslocando sua compreensão de uma lógica exclusivamente associada à separação e ao controle para uma perspectiva de interação, mediação e construção territorial. Nesse sentido, o turismo fronteiriço revela-se não apenas como prática econômica, mas como processo social que participa da (re)configuração dos espaços, dos fluxos e das relações entre territórios.

Do ponto de vista prático, os resultados indicam que o desenvolvimento do turismo fronteiriço exige o reconhecimento de suas especificidades pelas políticas públicas. A complexidade desses espaços demanda abordagens integradas, capazes de articular mobilidade, infraestrutura, segurança, facilitação de trânsito, governança e cooperação transfronteiriça, ao mesmo tempo em que valorizam as dinâmicas locais, e as iniciativas de base territorial e as múltiplas territorialidades presentes nas regiões de fronteira.

Além disso, a ausência de dados sistematizados sobre as dinâmicas turísticas em regiões fronteiriças permanece como um entrave significativo para o planejamento e a avaliação de políticas. A construção de sistemas de informação integrados e a produção de indicadores específicos e o monitoramento contínuo dos fluxos turísticos e excursionistas constituem, portanto, desafios estratégicos para o avanço do setor.

A definição conceitual e operacional proposta responde à lacuna identificada no campo do turismo fronteiriço ao reconhecer que esse fenômeno não se limita à travessia de uma fronteira internacional. Trata-se de um conjunto de práticas turísticas,

excursionistas e de visitação condicionadas pela proximidade, pelas assimetrias e pelas complementaridades entre países vizinhos.

Essa definição abrange modalidades como turismo cultural, turismo de compras, turismo de natureza, ecoturismo, visitação em áreas protegidas, turismo fluvial, turismo gastronômico, turismo comunitário e indígena, turismo de negócios e eventos, turismo de saúde quando configurado como prática turística ou excursionista, excursionismo internacional, atrativos compartilhados e roteiros integrados. Ao mesmo tempo, incorpora desafios específicos das regiões fronteiriças, como infraestrutura, conectividade, facilitação de trânsito, controle migratório e aduaneiro, segurança, governança multinível e cooperação transfronteiriça.

Por fim, reforça-se que o turismo fronteiriço deve ser compreendido como vetor potencial de integração econômica, cultural, social, institucional e ambiental. Sua efetividade, contudo, depende da capacidade dos territórios de transformar a fronteira em espaço de cooperação, e não apenas de controle ou passagem. Essa transformação não ocorre de forma espontânea: exige planejamento articulado, reconhecimento das assimetrias, fortalecimento da governança e atuação coordenada entre atores locais, subnacionais, nacionais e regionais.

4 ATIVIDADE 2.2 - Levantamento e análise de dados, estatísticas do turismo entre o Brasil – Estados do Mato Grosso do Sul e Paraná e países fronteiriços do Mercosul (Argentina, Paraguai e Bolívia) – Embratur (chegadas internacionais), Ministério do Turismo (CADASTUR, dados do mapa do Turismo, Perfil de demanda turística 2004-2015, Fungetur), IPEA, ONU Turismo, ANAC (passageiros modo aéreo) ANTT (passageiros terrestres) - levantamentos dos fluxos de turistas internacionais nos estados: mencionando origem, destino e objetivo de viagem; Dados da Polícia Federal e Receita Federal.

4.1 O FLUXO INTERNACIONAL FRONTEIRIÇO

Com o intuito de evidenciar o caráter dinâmico das fronteiras, esta subseção apresenta dados de estudos realizados pelo Centro Universitário Dinâmica das Cataratas (UDC, 2024a), que promoveu levantamentos quantitativos intensivos do fluxo de veículos e pessoas na Ponte Internacional da Amizade (UDC, 2024a), na fronteira entre Brasil e Paraguai, e na Ponte Internacional da Fraternidade (UDC, 2024b), entre o Brasil e a Argentina, no período de 14 e 18 de novembro de 2024, totalizando 102 horas contínuas de observação.

A pesquisa foi conduzida por docentes e acadêmicos previamente treinados, por meio de contagem manual sistemática dos fluxos em ambos os sentidos das fronteiras (Brasil-Paraguai e Brasil-Argentina), com apoio de instituições como a Receita Federal e a Polícia Federal. O levantamento contemplou diferentes categorias de veículos, como carros, vans, ônibus, caminhões, táxis e mototáxis, além do número de ocupantes em cada modalidade.

De abordagem quantitativa, a metodologia utilizou registro informatizado em tempo real e análise estatística descritiva, possibilitando identificar padrões, volumes de deslocamento e horários de pico. O período selecionado coincidiu com feriado prolongado da Proclamação da República e com a realização da Black Friday em Ciudad del Este, Paraguai, fatores que intensificaram o fluxo fronteiriço e permitiram captar um cenário de elevada demanda transfronteiriça.

Na Ponte da Fraternidade foram registrados 50.595 veículos durante os cinco dias

de coleta, evidenciando um fluxo intenso de mobilidade transfronteiriça. Os automóveis representaram a maior parcela da circulação, com 32.962 registros (65,1%), seguidos pelos táxis, com 8.594 veículos (17%). Também foram contabilizadas 4.534 motocicletas e mototáxis (9%), 2.385 vans (4,7%), 1.495 ônibus (3%) e 625 caminhões (1,2%). Esses dados demonstram o predomínio de deslocamentos individuais, associados tanto às atividades cotidianas quanto às práticas turísticas e comerciais características das áreas de fronteira.

Em relação à origem dos veículos, observou-se predominância de placas brasileiras, com 24.973 registros, seguidas pelas argentinas, com 21.908, e paraguaias, com 3.636. Além disso, foram identificados 78 veículos provenientes de outros países fora da tríplice fronteira. No total, contabilizaram-se 83.054 pessoas transportadas nos veículos ao longo do período analisado, resultando em uma média diária de aproximadamente 16.686 pessoas atravessando a fronteira por essa ponte. Os resultados reforçam a relevância da conexão Brasil–Argentina como eixo de circulação regional, marcado por fluxos pendulares, turísticos e de integração econômica.

Já na Ponte Internacional da Amizade, o fluxo registrado foi significativamente superior, totalizando 216.792 veículos em apenas cinco dias de observação. O maior volume correspondeu às motocicletas e mototáxis, com 91.725 registros (42,3%), seguidos pelos automóveis, com 88.293 veículos (40,7%). Também foram contabilizados 16.601 táxis (7,7%), 15.926 vans (7,3%), 3.200 caminhões (1,5%) e 1.047 ônibus (0,5%). A predominância de motocicletas e veículos leves evidencia a intensidade da circulação cotidiana e da mobilidade de curta duração na fronteira Brasil–Paraguai, fortemente associada ao comércio, ao turismo de compras e às dinâmicas de trabalho transfronteiriço.

Quanto à origem dos veículos, predominam as placas paraguaias, com 129.079 registros, seguidas pelas brasileiras, com 76.812, e argentinas, com 7.494. Foram ainda contabilizados 207 veículos de outros países. No total, 465.474 pessoas foram registradas durante o período da pesquisa, revelando a elevada intensidade do fluxo humano na Ponte da Amizade. O maior movimento ocorreu no dia 15 de novembro, feriado da Proclamação da República, quando foram contabilizadas 121.478 pessoas, seguido do dia

16 de novembro, com 113.639 registros. Considerando os sentidos de travessia, observou-se relativo equilíbrio entre os deslocamentos Brasil–Paraguai, com 223.411 pessoas, e Paraguai–Brasil, com 242.063 pessoas.

Os dados sobre a circulação de pedestres reforçam a elevada dinamicidade da tríplice fronteira e sua centralidade nas relações cotidianas, comerciais e turísticas. A intensificação do fluxo durante o feriado prolongado evidencia como a fronteira se configura como um espaço de circulação contínua e multifuncional, no qual milhares de pessoas atravessam diariamente motivadas principalmente pelo comércio e pelo turismo de compras em Ciudad del Este, mas também por motivações cotidianas.

Nesse contexto, os dados demonstram não apenas a magnitude da mobilidade de pessoas e veículos na fronteira Brasil–Paraguai e Brasil-Argentina, mas também a complexidade e diversidade de usos desse território fronteiriço. Embora não tenham sido identificados estudos semelhantes, com esse nível de detalhamento quantitativo, nas fronteiras sul-mato-grossenses, os resultados apresentados permitem ilustrar a intensa dinamicidade que caracteriza as fronteiras brasileiras. Ainda que cada fronteira possua especificidades próprias, observa-se que diferentes territórios fronteiriços compartilham lógicas de circulação marcadas pela interação entre mobilidade cotidiana, atividades econômicas, turismo e relações transfronteiriças.

Em algumas localidades, como na fronteira entre Guaíra e Salto del Guairá, a atratividade comercial exerce papel central na intensificação dos fluxos, de maneira semelhante ao observado entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este. Em outras fronteiras, contudo, os deslocamentos podem ser impulsionados por elementos distintos, como vínculos culturais, turismo de natureza, circulação laboral, serviços de saúde, eventos, relações familiares ou práticas de integração regional. Essas diferenças reforçam a compreensão de que o turismo fronteiriço não pode ser analisado de forma homogênea, uma vez que se constitui como um fenômeno territorial, relacional e multiescalar, produzido pela interação entre mobilidade transfronteiriça, assimetrias territoriais, dinâmicas cotidianas e processos de integração, conforme conceito apresentado anteriormente.

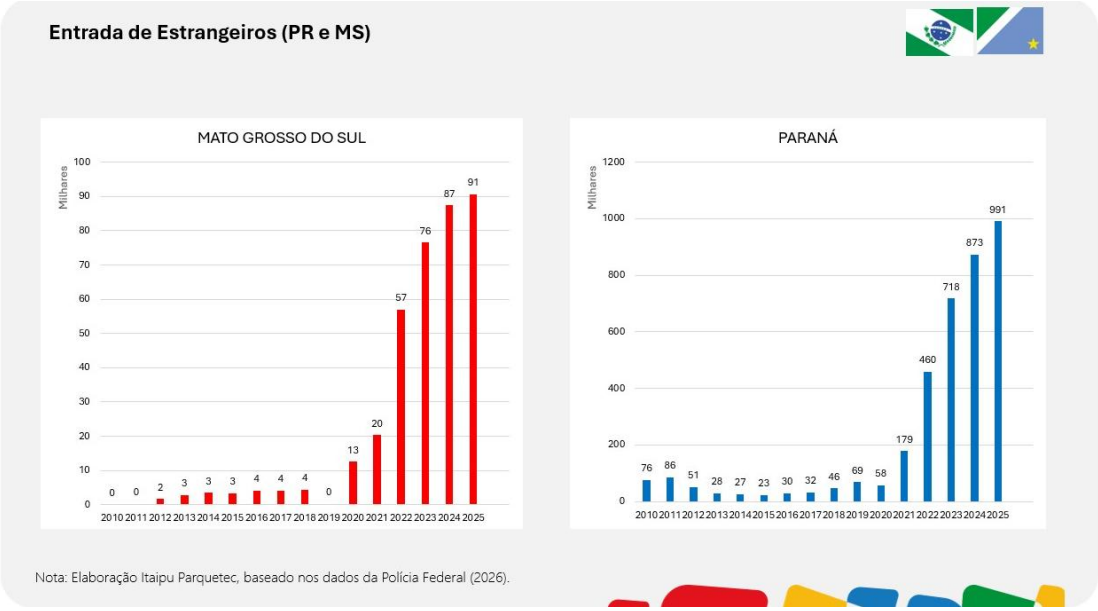
Sob essa perspectiva, a fronteira deixa de ser compreendida apenas como limite político-administrativo e passa a atuar simultaneamente como recurso estratégico, interface de interação e elemento constitutivo da experiência turística. Os fluxos observados evidenciam, ainda, a forte hibridização entre práticas turísticas e não turísticas, nas quais deslocamentos motivados por compras, trabalho, consumo de serviços ou circulação cotidiana frequentemente se articulam a experiências de lazer e visitação. Ao mesmo tempo, as diferentes configurações territoriais demonstram que as assimetrias econômicas, as complementaridades regionais e os mecanismos de cooperação e governança exercem papel fundamental na estruturação dessas mobilidades.

Nesse contexto, os dados demonstram a complexidade e diversidade de usos desse território fronteiriço, aspecto que dialoga diretamente com a análise dos fluxos turísticos internacionais apresentada na seção seguinte.

4.2 ENTRADA DE ESTRANGEIROS NO PARANÁ E MATO GROSSO DO SUL

Nesta seção, apresenta-se a evolução das entradas de estrangeiros registradas pela Polícia Federal no Paraná e no Mato Grosso do Sul, possibilitando observar a intensidade dos fluxos internacionais e as diferenças de dinâmica entre os dois estados fronteiriços.

Figura 10 - Entrada de estrangeiros (PR e MS)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em Polícia Federal (OBMigra, 2026).

A análise comparativa da entrada de estrangeiros no Paraná e em Mato Grosso do Sul evidencia diferenças significativas de escala, intensidade e evolução dos fluxos internacionais ao longo do período entre 2010 e 2026, segundo dados da Polícia Federal. Cabe destacar que esses números correspondem ao registro migratório que tem como base no Sistema de Tráfego Internacional, que registra entradas e saídas de pessoas no país através dos postos de controle de fronteiras terrestres, portos e aeroportos.

No Paraná, observa-se um volume historicamente muito superior ao registrado em Mato Grosso do Sul, refletindo a elevada dinamicidade da fronteira paranaense, especialmente na região da tríplice fronteira entre Brasil, Paraguai e Argentina. Entre 2010 e 2020, os registros oscilaram entre aproximadamente 23 mil e 86 mil entradas anuais, mantendo relativa estabilidade, ainda que com pequenas variações ao longo da década. A partir de 2021, contudo, verifica-se um crescimento extremamente acelerado, passando de 179 mil registros para 460 mil em 2022, 718 mil em 2023, 873 mil em 2024 e atingindo o pico de 991 mil atendimentos em 2025.

Esse crescimento expressivo no Paraná pode ser associado à retomada da mobilidade internacional após as restrições impostas pela pandemia de COVID-19, mas também à própria centralidade da tríplice fronteira como espaço de intensa circulação

regional. A combinação entre turismo de compras, turismo de lazer, circulação cotidiana transfronteiriça, atividades comerciais e fluxos pendulares contribui para transformar a região em um dos principais corredores de mobilidade internacional do país. Além disso, a forte integração urbana entre Foz do Iguaçu, Ciudad del Este e Puerto Iguazú amplia significativamente a circulação de pessoas, tanto para fins turísticos quanto não turísticos, reforçando o caráter híbrido desses deslocamentos.

Em Mato Grosso do Sul, embora os volumes sejam consideravelmente menores, também se observa crescimento relevante a partir de 2020. Entre 2010 e 2019, os registros permaneceram relativamente baixos e estáveis, variando entre menos de mil e cerca de quatro mil atendimentos anuais. A partir de 2020, entretanto, há uma inflexão importante na curva, com crescimento progressivo para 13 mil em 2020, 20 mil em 2021, 57 mil em 2022, 76 mil em 2023, 87 mil em 2024 e 91 mil em 2025.

Apesar da diferença de escala entre os estados, as trajetórias demonstram tendências semelhantes de intensificação dos fluxos internacionais após a pandemia, indicando a retomada da mobilidade regional e do turismo fronteiriço. Contudo, as especificidades territoriais de cada fronteira influenciam diretamente o volume e o perfil desses deslocamentos. Enquanto o Paraná apresenta forte centralidade associada à tríplice fronteira, ao turismo internacional consolidado e ao intenso comércio transfronteiriço, Mato Grosso do Sul possui dinâmicas mais dispersas, distribuídas ao longo de extensa faixa fronteiriça com Paraguai e Bolívia, marcada por diferentes tipos de circulação, como comércio regional, trabalho, turismo de pesca, turismo de compras e deslocamentos cotidianos.

Os dados reforçam, portanto, que as fronteiras brasileiras constituem espaços altamente dinâmicos e multifuncionais, nos quais os fluxos migratórios, turísticos, econômicos e cotidianos frequentemente se sobrepõem. o caso do Paraná, especialmente em Foz do Iguaçu, a magnitude dos registros evidencia a centralidade da tríplice fronteira como um dos principais espaços de circulação internacional do país. Essa interpretação torna-se ainda mais evidente quando os dados da Polícia Federal são relacionados ao levantamento realizado pela UDC (2024), que identificou, em apenas cinco dias de observação, a circulação de mais de 216 mil veículos e aproximadamente

465 mil pessoas na Ponte Internacional da Amizade, além de mais de 50 mil veículos e 83 mil pessoas na Ponte Internacional da Fraternidade.

A comparação entre os dois conjuntos de dados demonstra que o fluxo efetivo de pessoas e veículos que atravessam diariamente essas fronteiras é muito superior ao quantitativo de atendimentos registrados pela Polícia Federal. Isso ocorre porque as estatísticas do órgão correspondem aos atendimentos realizados, seja por procura espontânea, seja por ações de fiscalização migratória, e não ao total absoluto de pessoas em circulação. Ainda assim, os números da Polícia Federal funcionam como importante indicador da intensidade da mobilidade internacional e confirmam o elevado dinamismo da região. Nesse sentido, a fronteira de Foz do Iguaçu evidencia uma configuração singular, marcada por intensa integração regional, circulação cotidiana transfronteiriça, turismo internacional, comércio e múltiplas práticas de mobilidade que fazem da tríplice fronteira uma das áreas mais movimentadas e complexas do território brasileiro.

A partir desse panorama de intensa mobilidade transfronteiriça, torna-se pertinente analisar, na sequência, o fluxo turístico internacional no Paraná e em Mato Grosso do Sul, a fim de compreender como essas dinâmicas se refletem nos deslocamentos turísticos internacionais em ambos os estados.

4.3 FLUXO TURÍSTICO INTERNACIONAL NO PARANÁ E MATO GROSSO DO SUL

Nesta seção são apresentados painéis e análises referentes ao quantitativo de chegadas internacionais ao Paraná e ao Mato Grosso do Sul, considerando os fluxos oriundos dos países fronteiriços: Argentina, Paraguai e Bolívia. Também são analisados os modais disponíveis para acessar cada um dos estados analisados, com destaque para os transportes aéreo e terrestre, bem como a série histórica de chegadas internacionais por modal e suas respectivas participações percentuais ao longo do período estudado. A partir desses dados, busca-se compreender a dinâmica dos fluxos turísticos internacionais nestas áreas de fronteira, identificando padrões de mobilidade, características da circulação regional e os principais elementos que estruturam o turismo internacional nos territórios analisados.

Figura 11 – Chegadas Internacionais (PR e MS)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), baseado em Ministério do Turismo & FIPE (2026).

A base de dados do Ministério do Turismo possui série histórica de 2004 a 2025 referente às chegadas internacionais ao Brasil. Na figura 11, foi elaborado um recorte das chegadas aéreas e terrestres (rodoviárias) registradas nos estados do Paraná e Mato Grosso do Sul, evidenciando diferenças significativas na dinâmica de fluxos fronteiriços entre essas unidades federativas.

Os dados demonstram que o Paraná concentra volumes mais elevados de chegadas internacionais ao longo de toda a série histórica, especialmente provenientes da Argentina e do Paraguai. Em 2025, o estado registrou 366.742 entradas de argentinos e 425.678 de paraguaios (maior marca da série), revelando a forte integração regional e a intensa mobilidade transfronteiriça associada a atividades turísticas, comerciais, de trabalho e de serviços. Observa-se ainda que, embora as chegadas de argentinos mantenham participação expressiva, os fluxos oriundos do Paraguai assumem maior destaque nos anos mais recentes, indicando a relevância da fronteira paranaense na circulação regional sul-americana.

No Mato Grosso do Sul, por sua vez, as chegadas internacionais apresentam menor volume absoluto, porém revelam uma dinâmica fronteiriça específica, marcada principalmente pelos fluxos provenientes da Bolívia e do Paraguai. O destaque recai sobre as entradas de bolivianos, em que o maior registro ocorreu em 2018, com 55.569 chegadas ao estado e em 2025 alcançaram 50.032 registros, evidenciando a importância

das conexões territoriais e econômicas estabelecidas na faixa de fronteira sul-mato-grossense. Diferentemente do Paraná, onde há maior concentração e intensidade dos fluxos internacionais, o Mato Grosso do Sul apresenta um comportamento mais estável ao longo da série, ainda que com crescimento gradual em determinados períodos.

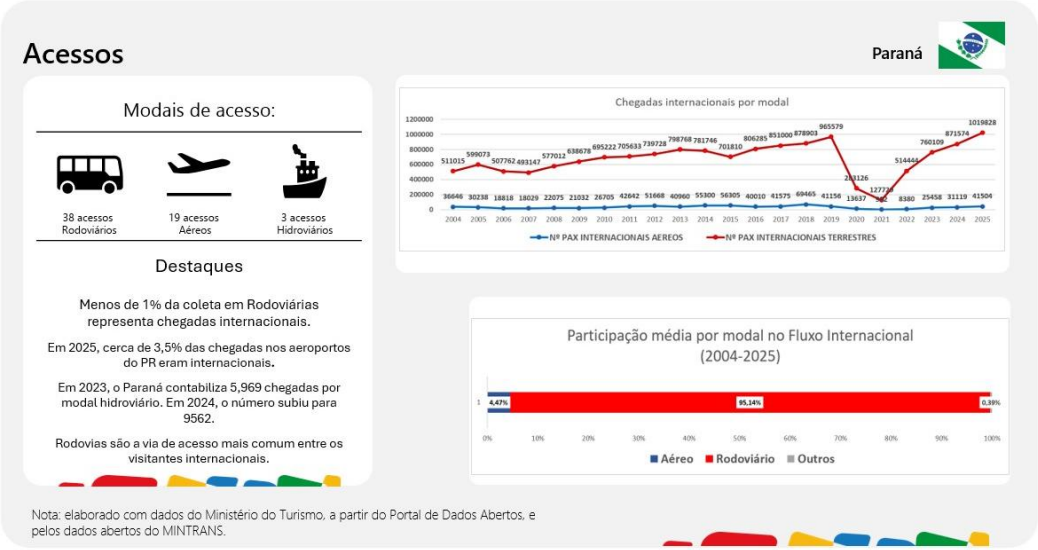
A análise comparativa também permite identificar oscilações ao longo dos anos, especialmente entre 2020 e 2021, período em que houve redução acentuada das chegadas internacionais, associada às restrições de mobilidade impostas pela pandemia de COVID-19. Nos anos subsequentes, observa-se retomada gradual dos fluxos, culminando em volumes elevados em 2024 e 2025, sobretudo no Paraná. Esse movimento acompanha a recuperação do setor aéreo brasileiro observada nos dados da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR, 2026), que apontam queda de aproximadamente 119 milhões de passageiros transportados em 2019 para cerca de 51 milhões em 2020, seguida de crescimento contínuo até atingir aproximadamente 129 milhões de passageiros em 2025, superando os níveis pré-pandemia.

Os indicadores de demanda, oferta e ocupação das aeronaves também demonstram fortalecimento progressivo do mercado aéreo nacional, tanto no segmento doméstico quanto internacional, refletindo diretamente na retomada da circulação turística e dos deslocamentos regionais. Nesse contexto, o Paraná destaca-se pela maior inserção na malha aérea brasileira, concentrando mais de 3 milhões de assentos ofertados em 2024 e participação de 5,01% da oferta doméstica nacional (ABEAR, 2026), ocupando a 8ª posição nacional no índice de passageiros/habitante, reforçando sua relevância como importante eixo de mobilidade turística e fronteiriça no Sul do Brasil. O Mato Grosso do Sul, embora apresente participação mais modesta no mercado nacional, também registrou crescimento de 10% da oferta aérea de assentos em 2024 em comparação com 2023, além da ampliação gradual da conectividade regional, evidenciando a retomada dos fluxos associados às dinâmicas econômicas, turísticas e fronteiriças do estado.

Dessa forma, os dados reforçam a importância das fronteiras terrestres brasileiras como espaços de intensa circulação regional e demonstram como diferentes arranjos territoriais, níveis de conectividade e relações socioeconômicas influenciam a

configuração da mobilidade internacional nas áreas de fronteira.

Figura 12 - Acessos (PR)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), baseado em Ministério do Turismo (2026).

Na figura 12, observa-se a configuração dos modais de acesso utilizados pelos visitantes internacionais no estado do Paraná, evidenciando a predominância do modal rodoviário tanto na oferta de acessos quanto na efetiva movimentação de passageiros. Dos 59 acessos identificados, 38 correspondem ao modal rodoviário, 19 ao aéreo e apenas 3 ao hidroviário[4], demonstrando uma estrutura de conectividade fortemente orientada pelas vias terrestres, característica diretamente relacionada à posição geográfica fronteiriça do estado e à intensa circulação transfronteiriça com países vizinhos.

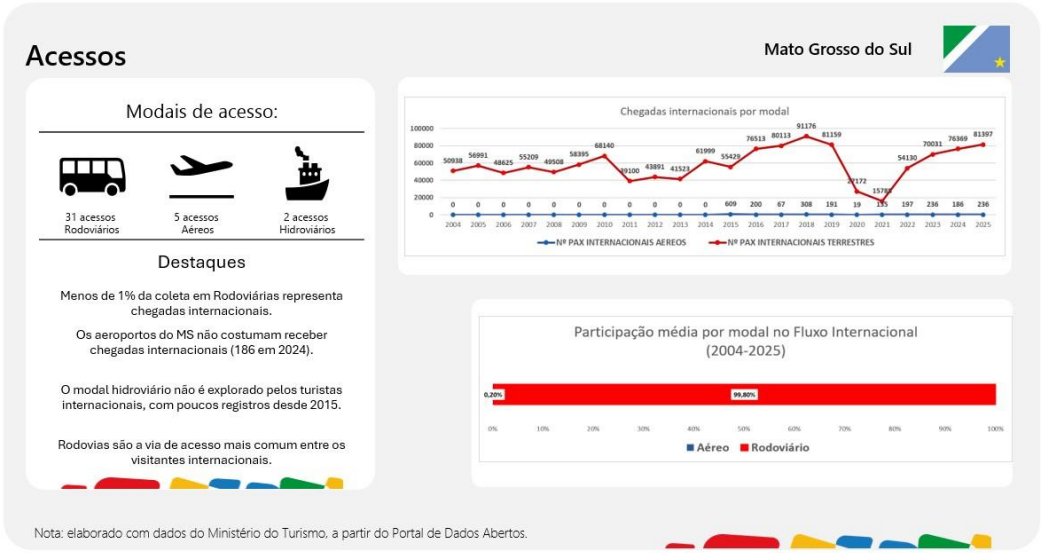
Essa predominância torna-se ainda mais evidente ao analisar a participação média dos modais no fluxo internacional entre 2004 e 2025. O modal rodoviário concentra aproximadamente 95,14% das chegadas internacionais, enquanto o aéreo representa cerca de 4,47% e os demais modais possuem participação residual. Esses dados reforçam que o deslocamento terrestre constitui o principal meio de entrada de visitantes

[4] Vale ressaltar que para fins de contabilização e classificação operacional, o Ministério dos Transportes (MINTRANS) considera os serviços de travessia por balsas integrados ao sistema de transporte rodoviário, através dos denominados corredores logísticos rodo-hidroviários. “

internacionais no Paraná, indicando não apenas a relevância da infraestrutura rodoviária, mas também a forte influência das dinâmicas de fronteira, especialmente associadas aos deslocamentos de curta e média distância, turismo de compras, visitas a familiares, negócios, lazer e circulação cotidiana entre cidades transfronteiriças.

O gráfico de evolução das chegadas internacionais por modal evidencia a predominância do transporte rodoviário ao longo de toda a série histórica, com volumes muito superiores aos demais modais. Durante a pandemia de COVID-19, observa-se uma queda acentuada nas chegadas internacionais, especialmente no modal terrestre, diretamente afetado pelas restrições sanitárias e pelo fechamento das fronteiras. Após esse período, contudo, verifica-se rápida recuperação dos fluxos rodoviários, alcançando em 2024 e 2025 patamares elevados, o que demonstra a retomada das dinâmicas turísticas, econômicas e sociais transfronteiriças no Paraná. O modal aéreo apresenta crescimento mais moderado e maior estabilidade proporcional, enquanto o hidroviário mantém participação reduzida, apesar do aumento recente nas chegadas. De forma geral, os dados reforçam o papel da fronteira como espaço de intensa mobilidade cotidiana, no qual o transporte rodoviário se destaca por atender deslocamentos frequentes e fortemente integrados à dinâmica regional.

Figura 13 - Acessos (MS)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), baseado em Ministério do Turismo (2026).

No caso do Mato Grosso do Sul, os dados demonstram uma predominância ainda mais acentuada do modal rodoviário nas chegadas internacionais quando comparado ao Paraná. Entre 2004 e 2025, o modal terrestre concentrou aproximadamente 99,8% da participação média no fluxo internacional, enquanto o modal aéreo registrou participação praticamente residual. Essa configuração evidencia a forte dependência da mobilidade terrestre nas dinâmicas transfronteiriças sul-mato-grossenses, associadas principalmente à circulação regional com países vizinhos, especialmente Bolívia e Paraguai.

O comportamento temporal das chegadas internacionais apresenta dinâmica semelhante à observada no Paraná. O modal rodoviário mantém volumes predominantes ao longo de toda a série histórica, sofre queda expressiva durante a pandemia de COVID-19 e posteriormente apresenta rápida recuperação dos fluxos. Contudo, mesmo com essa retomada, os volumes absolutos registrados no Mato Grosso do Sul permanecem inferiores aos observados no Paraná, indicando menor intensidade de circulação internacional quando comparada às dinâmicas fronteiriças paranaenses.

Outro aspecto relevante refere-se à reduzida participação do modal aéreo. Diferentemente do Paraná, que apresenta certa movimentação internacional, o Mato Grosso do Sul registra números extremamente baixos de passageiros internacionais por via aérea, demonstrando que a inserção do estado nas redes internacionais de transporte

aéreo permanece limitada. O modal hidroviário também apresenta participação pouco significativa, com poucos registros ao longo da série histórica, reforçando o caráter predominantemente terrestre da mobilidade internacional no estado.

Esses resultados dialogam diretamente com a configuração da matriz de transportes brasileira. Segundo dados do Conselho Nacional de Trânsito (CNT, 2026), o Brasil possui mais de 1,7 milhão de quilômetros de malha rodoviária, frota próxima de 130 milhões de veículos registrados e transportou cerca de 39,13 milhões de passageiros interestaduais em 2025, evidenciando a centralidade histórica do modal rodoviário na mobilidade nacional.

No transporte aéreo, o país conta com 501 aeródromos públicos e 26 aeroportos internacionais, transportou 130,58 milhões de passageiros em 2025, dos quais 29,26 milhões internacionais, evidenciando a predominância da mobilidade aérea nacional no Brasil.

Já os modais ferroviário e aquaviário possuem participação mais reduzida, especialmente no transporte de passageiros. O Brasil dispõe de 41.795 km de vias navegáveis e 31.389 km de malha ferroviária, porém a maior parte dessas estruturas é direcionada ao transporte de cargas. No caso aquaviário, predominam embarcações voltadas à travessia e ao transporte longitudinal de mercadorias, realizado ao longo da costa marítima ou de vias navegáveis interiores, conectando diferentes portos ou localidades dentro do próprio país, enquanto no ferroviário a participação de trens de passageiros permanece limitada, apesar do potencial de expansão turística e regional de determinadas linhas férreas.

Nesse contexto, a predominância do modal rodoviário observada tanto no Paraná quanto no Mato Grosso do Sul não constitui um fenômeno isolado, mas reflete a própria estrutura histórica da matriz de transportes brasileira, fortemente concentrada no transporte terrestre. Essa configuração influencia diretamente os fluxos turísticos internacionais nas áreas de fronteira, favorecendo deslocamentos terrestres de curta e média distância e reforçando a importância das rodovias como principal infraestrutura de integração regional e circulação transfronteiriça.

No caso sul-mato-grossense, esse cenário torna-se ainda mais relevante diante da

consolidação da Rota Bioceânica, que embora concebida prioritariamente para o escoamento de cargas e fortalecimento logístico regional, a rota também apresenta potencial para ampliar fluxos turísticos internacionais, aproveitando uma tradição já consolidada de mobilidade rodoviária no estado. Nesse sentido, a infraestrutura voltada ao transporte terrestre pode favorecer novos circuitos turísticos, deslocamentos regionais integrados e o fortalecimento do turismo transfronteiriço.

Entretanto, apesar da centralidade do modal rodoviário, torna-se igualmente importante ampliar e diversificar os modais de transporte disponíveis, considerando que diferentes perfis de turistas demandam formas distintas de deslocamento. O fortalecimento da conectividade aérea, o aproveitamento turístico de estruturas ferroviárias e hidroviárias e a integração intermodal podem contribuir para ampliar a acessibilidade, diversificar experiências turísticas e reduzir a dependência excessiva do transporte rodoviário nas regiões de fronteira.

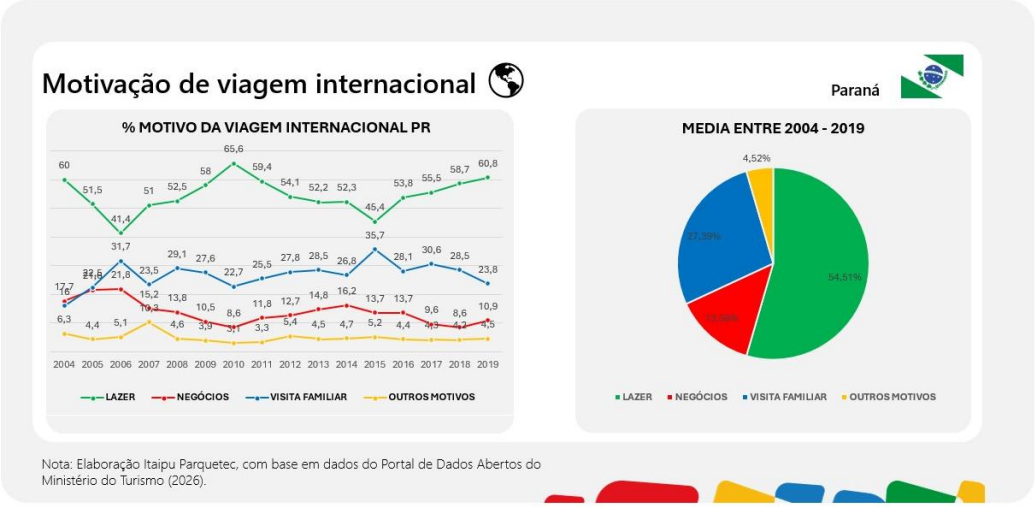
Diante desse cenário, observa-se que a estrutura da matriz de transportes e a predominância do modal rodoviário não influenciam apenas a forma como os visitantes internacionais se deslocam, mas também se relacionam diretamente às motivações e dinâmicas desses fluxos turísticos nas áreas de fronteira. Assim, compreender os modais utilizados constitui etapa importante para analisar, na sequência, os principais motivos de viagem dos visitantes internacionais que ingressaram pelo Paraná e Mato Grosso do Sul, especialmente nas categorias lazer, negócios, visita a familiares e outros motivos, permitindo identificar como essas dinâmicas se articulam às características territoriais e à infraestrutura de mobilidade desses estados.

4.4 MOTIVAÇÕES DOS FLUXOS INTERNACIONAIS NO PARANÁ E MATO GROSSO DO SUL

O turismo, especialmente em áreas de fronteira, frequentemente se articula a outras práticas, como comércio, visitas familiares, trabalho, saúde e deslocamentos cotidianos. Nessas regiões, marcadas por fluxos contínuos, frequentes e multifuncionais, as distinções entre práticas turísticas e mobilidade fronteiriça tornam-se mais complexas, uma vez que diferentes motivações podem coexistir no mesmo deslocamento. Assim,

identificar a motivação principal da viagem torna-se fundamental para a correta interpretação e mensuração dos fluxos turísticos internacionais, evitando mobilidades de natureza funcional ou cotidiana sejam automaticamente classificadas como turismo. Nesse contexto, a partir da série história do Estudo da Demanda Turística Internacional (MTUR & FIPE), entre 2004 e 2019, as figuras a seguir apresentam os dados de motivação de viagem dos viajantes internacionais, considerando as três principais motivações identificadas no período.

Figura 14 - Porcentagem (%) de motivação de viagem do turista internacional (PR)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), baseado em Ministério do Turismo (2026).

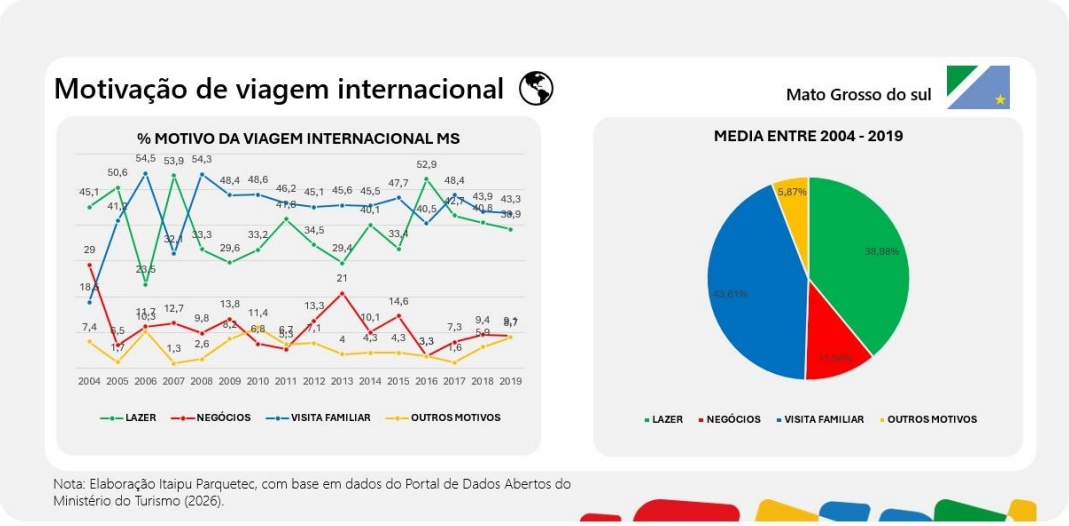
A Figura 14, referente ao estado do Paraná, apresenta a distribuição das motivações de viagem dos viajantes internacionais entre as categorias à “Lazer”, “Visita Familiar”, “Negócios” e “Outros Motivos”. Os dados evidenciam a predominância das viagens motivadas por lazer durante toda a série histórica analisada, indicando que os fluxos internacionais direcionados ao estado podem estar associados com práticas recreativas, atrativos turísticos consolidados e experiências vinculadas ao consumo turístico. A estabilidade desse segmento ao longo dos anos evidencia a permanência do lazer como principal elemento estruturador da demanda turística paranaense. Nesse contexto, a prevalência do lazer sugere que, apesar da complexidade característica das regiões fronteiriças, o Paraná consegue consolidar-se como destino efetivamente associado ao turismo internacional.

A segunda motivação mais recorrente corresponde à visita familiar. O Censo Demográfico de 2022 – Fecundidade e Migração (IBGE, 2022) identificou a presença de 71.483 estrangeiros residindo no Paraná, além de 32.394 estrangeiros naturalizados brasileiros. Os dados também indicam que 112.188 residentes no estado nasceram fora do Brasil. Esse contingente populacional contribui para a manutenção de redes sociais, familiares e transnacionais capazes de estimular deslocamentos internacionais motivados pelo reencontro familiar, refletidos nos 27,4% das viagens classificadas nessa categoria.

Os dados demonstram que os movimentos migratórios exercem influência significativa sobre a dinâmica turística estadual, especialmente em áreas de fronteira, onde vínculos familiares e sociais frequentemente ultrapassam os limites político-administrativos nacionais. Nessas regiões, as práticas de mobilidade cotidiana e os deslocamentos turísticos tendem a se sobrepor, tornando a visita familiar um componente relevante dos fluxos turísticos internacionais. Esse cenário também deve ser interpretado à luz da intensa circulação permanente observada nas cidades fronteiriças paraenses, marcadas por travessias frequentes e pela existência de redes transfronteiriças de sociabilidade.

As viagens motivadas por negócios apresentaram maior participação entre 2005 e 2006, período em que ultrapassam 20% do total de visitantes internacionais. Esse comportamento pode estar associado ao dinamismo da economia regional paranaense naquele contexto, marcado pela expansão econômica brasileira, pelo fortalecimento das relações comerciais no âmbito do MERCOSUL e pela consolidação da internacionalização produtiva do estado, especialmente nos setores automotivo, logístico e agroexportador (BCB, 2005). Cidades como Curitiba, Londrina, Maringá e Cascavel passaram a concentrar fluxos constantes de profissionais, investidores e participantes de eventos, fortalecendo sua posição como polos regionais de negócios (IPARDES, 2008). A relevância econômica dessas cidades contribuiu para explicar a participação expressiva do turismo de negócios relativamente elevada do turismo de negócios no período, ainda que inferior à predominância observada nas viagens motivadas por lazer.

Figura 15 - Porcentagem (%) da motivação de viagem do turista internacional (MS)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Por sua vez, o Estado do Mato Grosso do Sul apresenta maior variação nas motivações dos visitantes internacionais ao longo da série histórica analisada. Os dados do Estudo da Demanda Turística Internacional (MTUR & FIPE) evidenciam oscilações entre as categorias “Visita Familiar” e “Lazer” como principais motivos dos viajantes estrangeiros, indicam uma configuração distinta daquela observada no Paraná.

As viagens motivadas por visita familiar mantiveram predominância na média final da amostra, correspondendo a 43,61% das motivações registradas. Trata-se de um percentual elevado e significativamente distinto do perfil médio da demanda turística internacional brasileira, historicamente mais associada às viagens de lazer. Esse comportamento sugere uma configuração regionalizada da demanda internacional sul-mato-grossense, fortemente condicionada pelas dinâmicas transfronteiriças e pela circulação cotidiana entre Brasil, Paraguai e Bolívia.

Cabe destacar que mais de 99% das chegadas internacionais ao estado ocorreram por vias rodoviárias (MTUR, 2004-2025), evidenciando a centralidade da mobilidade terrestre regional na composição desses fluxos. Nesse contexto, a motivação “visita familiar” extrapola parcialmente a lógica tradicional do turismo receptivo, aproximando-se de deslocamentos vinculados às relações sociais transfronteiriças, às territorialidades compartilhadas e aos vínculos familiares estabelecidos historicamente nas cidades de fronteira. Municípios como Ponta Porã, articulado diretamente com Pedro Juan Caballero

(PY), exemplificam uma dinâmica urbana integrada na qual os fluxos populacionais ocorrem de maneira contínua e cotidiana, reduzindo, em muitos casos, a rigidez da própria fronteira nacional.

A expressividade dessa motivação evidencia que parcela significativa da demanda internacional do estado está menos associada ao turismo convencional e mais vinculada às redes sociais, econômicas e culturais produzidas no espaço fronteiriço. Tal cenário reforça a complexidade de estudos de caso específicos capazes de aprofundar a compreensão dessas circulações internacionais regionalizadas.

Mesmo com o evidente protagonismo dos fluxos fronteiriços na composição da demanda internacional, o Lazer figurou como principal motivação de viagem nos anos de 2004, 2005, 2007, e, posteriormente, em 2016. Com média de 38,98% das motivações, os dados também evidenciam a relevância da oferta turística sul-mato-grossense no contexto internacional. A recorrência do lazer como principal motivação em determinados períodos sugere que parte da demanda internacional do estado ultrapassa a lógica estritamente fronteiriça, relacionando-se à inserção de produtos turísticos especializados no mercado internacional, especialmente aqueles relacionados ao turismo de natureza, segmento historicamente consolidado na oferta estadual.

Nesse contexto, destacam-se destinos como Bonito e o Pantanal Sul-Mato-Grossense, cuja atratividade está associada ao ecoturismo, às atividades recreativas em ambientes naturais e à valorização contemporânea de experiências ambientais e de contato com a natureza. A consolidação desses destinos contribui para ampliar a diversidade funcional da demanda internacional do estado, demonstrando que o território sul-mato-grossense articula simultaneamente fluxos turísticos especializados e mobilidades transfronteiriças cotidianas.

Com relação às viagens motivadas por negócios, a série histórica revela dois momentos de maior destaque em meio ao baixo percentual dessa motivação: os anos de 2004 e 2013. Conforme discutido por Lamoso (2016), o início dos anos 2000 foi marcado pela intensificação da inserção internacional da economia sul-mato-grossense, impulsionado pela ampliação dos investimentos estrangeiros diretos, pela expansão das cadeias agroindustriais exportadoras e pelo fortalecimento das relações comerciais

transfronteiriças. Nesse contexto, destacam-se os investimentos em mineração na região de Corumbá, a expansão do setor sucroenergético, a consolidação do Gasoduto Bolívia-Brasil (GASBOL) e o crescimento acelerado do setor primário estadual em 2003, fatores que ampliaram a circulação de empresários, técnicos e investidores internacionais no território.

A autora também aponta que a aproximação comercial com a China e a consolidação de grupos multinacionais ligados ao agronegócio alteraram significativamente a dinâmica econômica regional ao longo da década. Já em 2013, o aumento das exportações estaduais, associado à consolidação da indústria de celulose em Três Lagoas e à atuação de empresas transnacionais vinculadas às commodities, parece acompanhar um novo momento de intensificação da mobilidade internacional motivada por negócios no estado (Lamoso, 2016).

De maneira geral, os dados evidenciam diferenças importantes entre os perfis da demanda internacional do Paraná e do Mato Grosso do Sul. Enquanto o Paraná apresenta predominância mais estável das viagens motivadas por lazer, associadas à consolidação de destinos turísticos internacionalmente reconhecidos, o Mato Grosso do Sul revela uma dinâmica mais fortemente condicionada pelas relações transfronteiriças cotidianas, com elevada participação das visitas familiares e maior influência das territorialidades compartilhadas nas cidades de fronteira. Apesar dessas diferenças, ambos os estados demonstram como as regiões fronteiriças articulam simultaneamente práticas turísticas, mobilidades cotidianas, redes sociais e dinâmicas econômicas, evidenciando o caráter híbrido e multifuncional do turismo fronteiriço.

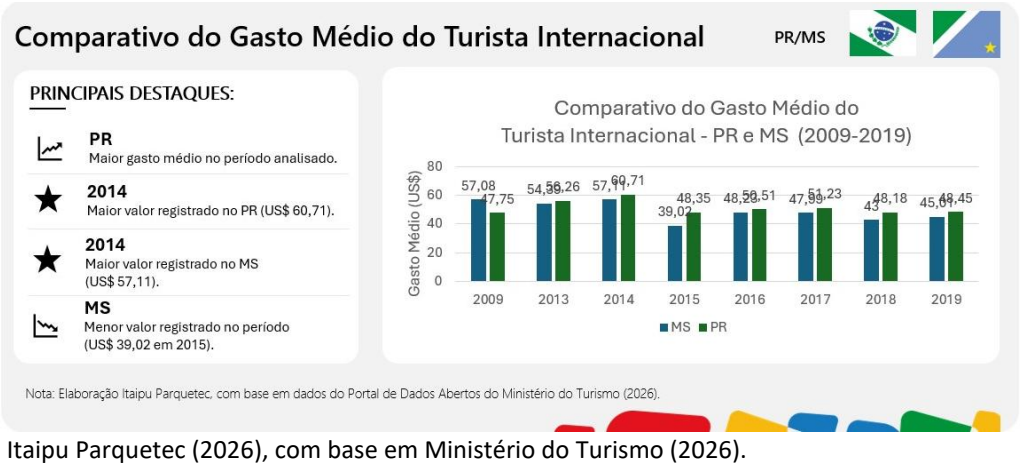
Nesse contexto, compreender apenas as motivações de viagem não é suficiente para apreender integralmente os impactos da circulação internacional nos territórios analisados. Torna-se igualmente necessário observar os padrões de consumo associados a esses deslocamentos, especialmente no que se refere aos gastos realizados pelos visitantes internacionais, aspecto analisado na seção seguinte.

4.5 GASTO MÉDIO INDIVIDUAL DO TURISTA INTERNACIONAL

O Estudo da Demanda Turística Internacional (MTUR & FIPE, 2004-2019) também realizou o levantamento do gasto médio diário individual por turista internacional, expresso em dólares (US$). Este indicador possui elevada relevância analítica, pois permite compreender o perfil de consumo dos visitantes, estimar a receita gerada pela atividade turística e identificar padrões econômicos associados aos diferentes tipos de deslocamento internacional. Além disso, o gasto médio constitui importante subsídio para o planejamento turístico, orientando ações relacionadas à infraestrutura, qualificação de serviços, promoção de destinos e formulação de políticas públicas voltadas ao desenvolvimento regional.

No contexto das áreas de fronteira, esse indicador torna-se ainda mais relevante, uma vez que os fluxos internacionais podem apresentar perfis bastante distintos entre turismo de lazer, negócios, visitas familiares e mobilidades transfronteiriças cotidianas. Dessa forma, a análise do gasto médio individual auxilia na compreensão dos impactos econômicos efetivos produzidos pelos diferentes padrões de circulação internacional observados nos estados analisados.

Figura 16 - Comparativo do Gasto Médio do Turista Internacional (PR/MS)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em Ministério do Turismo (2026).

A Figura 16 apresenta a evolução do gasto médio do turista internacional no Paraná e em Mato Grosso do Sul entre 2009 e 2019. Em ambos os estados se observa

crescimento gradual até 2014, seguido de retração a partir de 2015. Ainda que os estados possuam estruturas turísticas distintas, a semelhança entre as trajetórias sugere influência de fatores conjunturais associados ao turismo receptivo brasileiro em escala nacional, especialmente aqueles relacionados ao ciclo de megaeventos esportivos e à posterior deterioração do cenário político-econômico brasileiro.

No Paraná, o crescimento observado até 2014 pode ser parcialmente associado aos efeitos da Copa do Mundo FIFA, já que Curitiba integrou o conjunto de cidades-sede do evento. A realização da Copa provocou impactos econômicos sobre os fluxos turísticos, infraestrutura, transportes, hospedagem e circulação internacional de visitantes (Santos, 2017). Ramos (2019) destaca que o megaevento impulsionou ações voltadas à expansão da atividade turística e à ampliação da visibilidade internacional do país, sobretudo nas cidades diretamente vinculadas à sua estrutura organizacional. O aumento do gasto médio internacional no estado pode ser interpretado, portanto, como parte do aquecimento temporário da atividade turística receptiva durante o ciclo de megaeventos esportivos.

A trajetória de Mato Grosso do Sul também apresenta crescimento até 2014, apesar de o estado não ter sediado partidas da Copa do Mundo. O comportamento sugere que os efeitos daquele período ultrapassaram as cidades-sede e atingiram outros destinos articulados à circulação turística regional e internacional. Em Santos *et al*. (2019), se observa que megaeventos esportivos produzem alterações significativas nos fluxos receptivos e nos padrões de circulação internacional durante e após sua realização. Nesse caso, o crescimento do gasto médio internacional parece estar associado ao contexto nacional de expansão temporária do turismo receptivo brasileiro e ao fortalecimento da visibilidade internacional do país naquele período.

A partir de 2015, os dois estados passam a registrar retração do gasto médio internacional, movimento que coincide com o aprofundamento da crise econômica e política brasileira. Pinto e Moquete Guzmán (2021) argumentam que o turismo brasileiro apresenta elevada vulnerabilidade às instabilidades domésticas, sendo fortemente afetado por oscilações econômicas e políticas internas. Os autores identificam esses fatores como elementos centrais para compreender o comportamento do fluxo turístico

no país ao longo das últimas décadas. Em Rabahy (2020), essa interpretação é reforçada ao demonstrar que o turismo receptivo internacional responde diretamente às variações de renda, preços e taxa de câmbio, sobretudo nos fluxos provenientes de países sul-americanos e fronteiriços.

Após o encerramento do ciclo de megaeventos, o país voltou a apresentar predominância de turistas oriundos da América do Sul, grupo que tende a registrar menor gasto per capita em razão da proximidade geográfica e da maior sensibilidade às oscilações cambiais e aos custos de viagem (Rabahy, 2020). Esse processo contribui para compreender a redução do gasto médio internacional observada nos dois estados após 2015. Em Mato Grosso do Sul, cuja dinâmica turística internacional mantém forte relação com a circulação fronteiriça regional, a retração ocorre de forma mais intensa. No Paraná, embora também se observe redução após 2014, o comportamento posterior apresenta maior estabilidade, possivelmente associada à diversificação da estrutura turística estadual e à presença de atividades urbanas e corporativas concentradas em Curitiba ou outros destinos de destaque, como Foz do Iguaçu, que será analisado em maior profundidade no produto 3.

De maneira geral, as análises desenvolvidas até aqui evidenciam que os fluxos turísticos internacionais no Paraná e em Mato Grosso do Sul apresentam comportamentos distintos, diretamente relacionados às especificidades territoriais, econômicas e fronteiriças de cada estado. Enquanto o Paraná demonstra maior estabilidade na predominância das viagens motivadas por lazer, associadas à consolidação de destinos turísticos internacionalmente reconhecidos e a uma estrutura turística mais diversificada, o Mato Grosso do Sul revela dinâmica mais fortemente vinculada às territorialidades transfronteiriças, às redes sociais regionais e à circulação cotidiana entre países vizinhos. Ainda assim, ambos os estados evidenciam que o turismo fronteiriço não pode ser interpretado apenas sob a lógica tradicional do turismo receptivo convencional, uma vez que os deslocamentos internacionais observados articulam simultaneamente práticas de lazer, negócios, visitas familiares e mobilidades associadas às relações sociais e econômicas produzidas no espaço fronteiriço.

Os dados relativos ao gasto médio internacional reforçam essa complexidade ao demonstrar que os fluxos turísticos fronteiriços também respondem a condicionantes econômicos, políticos e conjunturais em múltiplas escalas. A influência dos megaeventos esportivos, das oscilações econômicas nacionais e das dinâmicas cambiais regionais evidenciam que a circulação internacional nos estados analisados está inserida em processos mais amplos de integração econômica e mobilidade sul-americana. Ao mesmo tempo, as diferenças observadas entre os estados indicam que a composição da demanda internacional interfere diretamente no comportamento do consumo turístico, especialmente em contextos marcados pela predominância de fluxos regionais de curta distância e elevada circulação terrestre. Nesse sentido, as análises reforçam a compreensão do turismo fronteiriço como fenômeno territorial, híbrido e multiescalar, condicionado simultaneamente pelas estruturas turísticas consolidadas, pelas relações transfronteiriças cotidianas e pelas assimetrias econômicas e territoriais existentes entre os países vizinhos.

5 ATIVIDADE 2.3 - Levantamento e análise de dados de aspectos sociais da fronteira estudada – IBGE (PNAD), Ministério do Desenvolvimento Social (BPC, Bolsa Família), Ministério do Trabalho e emprego (RAIS e CAGED do Turismo), Variação do Volume de receitas das atividades turísticas e demais dados identificados como relevantes para o desenvolvimento do estudo.

Este capítulo buscou examinar aspectos econômicos e sociais dos estados do Mato Grosso do Sul e do Paraná, considerando suas características gerais e as intersecções existentes com o turismo nas regiões de fronteira.

O levantamento abordou características da população e dos domicílios, utilizando como principal base os resultados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADC) para as duas unidades da federação. Dessa maneira, foram levantados e analisados indicadores socioeconômicos essenciais à compreensão da dinâmica populacional, como taxa de desocupação, proporção de pessoas abaixo da linha da pobreza, cobertura de programas de transferência de renda, Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) e Índice de Gini[5]. Os dados permitem observar os efeitos das crises ocorridas no recorte temporal definido entre os anos de 2012 e 2024, evidenciando ciclos distintos nos dois estados.

No que se refere às condições domiciliares, o levantamento tomou como referência os dados da PNADC e do IBGE, contemplando indicadores como média de moradores por domicílio e cobertura dos principais serviços de infraestrutura: energia elétrica, abastecimento de água encanada, coleta de resíduos sólidos e esgotamento sanitário. Esses indicadores permitem balizar o padrão de vida domiciliar nos dois estados, bem como identificar assimetrias relacionadas ao acesso a serviços essenciais às condições de vida humana digna.

Os dados sobre contas regionais foram baseados nas divulgações do IBGE e evidenciam aspectos estruturais das economias estaduais estudadas. De maneira geral, o

[5] O Índice de Gini é um indicador utilizado para medir o grau de desigualdade na distribuição de renda de uma população. Seus valores variam entre 0 e 1, sendo que valores mais próximos de 0 indicam maior igualdade na distribuição de renda, enquanto valores mais próximos de 1 representam maior concentração de renda e desigualdade social.

setor de serviços representa a maior parte do valor adicionado bruto para ambos os estados. Em Mato Grosso do Sul, a agropecuária ocupa a segunda posição entre os principais setores econômicos, enquanto no Paraná essa posição é desempenhada pela indústria. Complementarmente, as estatísticas do mercado de trabalho, projetadas com base na PNADC com publicação anual, refletem essas características estruturais, demonstrando que o setor de serviços constitui o principal empregados em ambas as unidades da federação.

Na sequência, foi analisado o mercado de trabalho relacionado às Atividades Características do Turismo (ACTs). Os resultados demonstraram que os trabalhadores ocupados nas ACTs ainda apresentam maior grau de informalidade e rendimentos médios mais baixos em ambos os estados. Por outro lado, observou-se crescimento na quantidade de postos de trabalho vinculados a essas atividades ao longo do período analisado. Esse aumento também foi identificado na análise do número de estabelecimentos atuantes nas ACTs, que igualmente apresentou expansão.

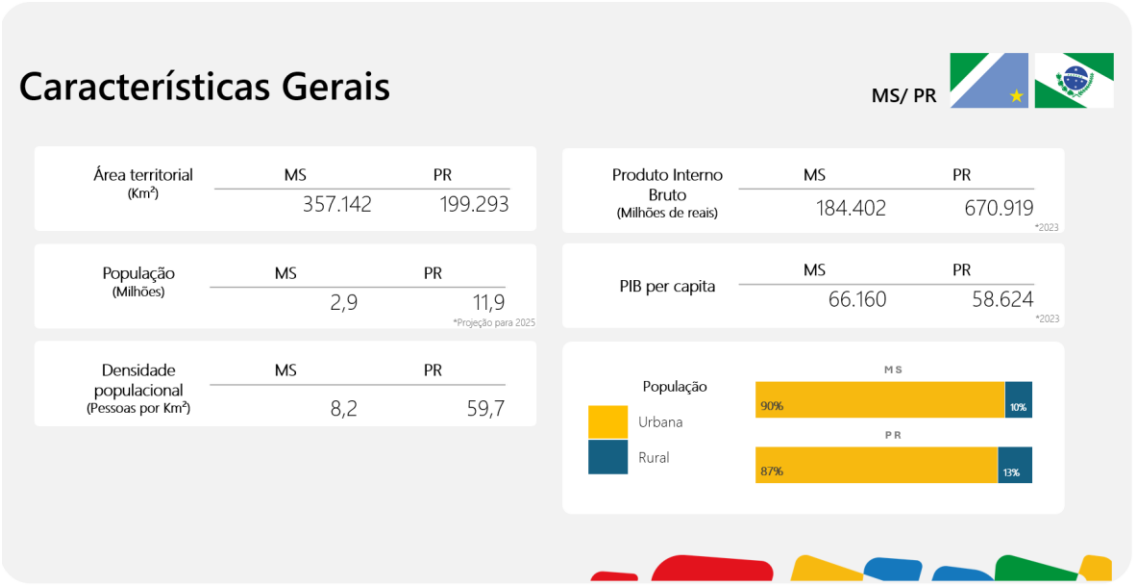
Além disso, foram identificados os investimentos federais destinados ao turismo e as funções correlatas nas duas regiões. Os resultados indicam um padrão mais descentralizado de investimentos em Mato Grosso do Sul, enquanto o Paraná recebeu maior volume de recursos em termos absolutos. Por fim, a análise das relações comerciais com os países vizinhos demonstrou que a pauta comercial sul-mato-grossense é fortemente impactada pelas importações de gás natural boliviano, ao mesmo tempo em que apresenta pequenos déficits comerciais com o Paraguai e superávits igualmente pouco expressivos com a Argentina. Já o Paraná mantém relações mais intensas com a Argentina, especialmente relacionadas aos produtos da indústria da transformação, tanto nas importações quanto nas exportações, razão pela qual o estado alterna entre déficits e superávits com o país vizinho.

5.1 CARACTERÍSTICAS GERAIS

Inicialmente os dois estados são contextualizados demograficamente com relação a sua área territorial, quantitativo populacional e a concentração de habitantes por área na perspectiva total e proporcional de habitantes urbana e rural. Junto a isso, foi levantado

e analisado os dados referentes à produção estadual pelo Produto Interno Bruto (PIB) com intuito de mensuração geral. A figura 17 traz a síntese desses dados.

Figura 17 - Demografia (MS/PR)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), baseado em IBGE (2026b, 2026c, 2026d); SEMADESC (2025); IPARDES (2026).

O Mato Grosso do Sul é um estado da Região Centro-Oeste do Brasil, com área territorial de 357.142 km^2, dividido em 79 municípios. De acordo com o Censo Demográfico 2022 do IBGE, sua população era de 2.757.013 habitantes, dentre os quais 2.572 quilombolas e 116.469 indígenas. Esse quantitativo coloca o estado entre os maiores contingentes indígenas do país, ocupando a terceira posição em números absolutos. Com características rurais marcantes, o território sul-mato-grossense possui 216 assentamentos rurais, que concentram 30.351 famílias (Brasil, 2026c).

O estado foi criado em 11 de outubro de 1977, com implantação efetivada em 1979. A emancipação do então sul do Mato Grosso constituiu o desfecho da chamada da dinâmica de “um estado dentro de outro” (Moreno, 2007). Esse processo teve origem na capacidade da porção sul-mato-grossense de desenvolver dinâmicas produtivas próprias, fato que intensificou gradualmente, ao longo do século XX, as disputas políticas e econômicas entre a região Sul e Cuiabá (Missio; Rodrigues Rivas, 2019; Figueiredo *et al*. 2025).

No ano de 2023, o Mato Grosso do Sul atingiu um PIB de R$ 184,4 bilhões, ou um PIB per capita de aproximadamente R$ 66.160. Esse indicador representa a razão entre a riqueza produzida e o total da população, não refletindo, necessariamente, a distribuição real da renda entre os habitantes. No estado, o PIB é fortemente impactado pelo agronegócio[6], setor intensivo em capital, mecanização e grandes propriedades, mas pouco intensivo em mão de obra numerosa[7]. Nesse sentido, observa-se que parcela significativa da riqueza permanece concentrada em segmentos ligados à produção agroexportadora, enquanto trabalhadores rurais dos assentamentos, mulheres que trabalham sem registro nos lotes e trabalhadores informais do campo possuem participação muito mais reduzida nessa renda gerada (Santos apud Santos; Seixas, 2022).

Ao analisar a distribuição populacional, verifica-se que aproximadamente 90% da população reside em áreas urbanas, enquanto e apenas 10%, o equivalente a cerca de 290 mil pessoas, permanece no meio rural. A distinção entre urbano e rural, adotada nos indicadores da PNADC utilizados nesta análise, consta no glossário da Síntese de Indicadores Sociais do IBGE, como ‘’a situação urbana abrange as áreas correspondentes às cidades (sedes municipais), às vilas (sedes distritais) ou às áreas urbanas isoladas. A situação rural abrange toda a área situada fora desses limites’’ (IBGE, 2022, p. 130).

A distinção entre o urbano e o rural não se restringe apenas aos aspectos físico-espaciais, mas também reflete as desigualdades históricas que permanecem presentes na atualidade. Isso, contudo, não significa ausência de vulnerabilidade social no meio urbano. Pelo ao contrário, o Índice de Vulnerabilidade Social (IVS) de Infraestrutura Urbana, indicador que considera aspectos relacionados ao saneamento, coleta de resíduos sólidos e tempo de deslocamento ao trabalho, elevou-se de 0,22 para 0,53, atingindo a categoria "muito alta" (Abrita et al., 2025).

[6] 25,9% do valor adicionado bruto do estado em 2023 foi realizado pelas atividades agropecuárias (IBGE, 2026).

[7] A partir dos anos 1960, a implantação de novas tecnologias passou a permitir a melhoria das terras do cerrado para fins de pastagem de bovinos e lavoura. Adicionalmente, ocorreu a promulgação do Estatuto da Terra ao final de 1964, acompanhada da oficialização do Sistema Nacional de Crédito Rural (SNCR) no ano seguinte. Com base no Censo Agropecuário do IBGE, Figueiredo et al. (2025) descrevem ainda como entre 1970 e 1980, o pessoal ocupado em estabelecimentos agropecuários familiares reduziu de cerca de 80% do total para menos da metade (43%) na região. Adicionalmente, os autores apontam que a soja avança e finaliza o decênio analisado ultrapassando o arroz e se consolidando como cultura dominante na região.

Para a população rural, essas condições tendem a ser ainda mais precárias. Pinto (2018 apud Santos, Seixas, 2022, p. 117), ao analisar assentamentos rurais localizados em Corumbá e Ladário, descreve como problemas recorrentes:

> a) infraestrutura precária; b) difíceis condições das estradas de acesso; c) deficiências no atendimento da educação — falta de escolas, falta da possibilidade de dar continuidade aos estudos; d) precariedade do atendimento à saúde; e) o aspecto mais gritante, a falta de água doce para consumo e produção.

A densidade populacional do estado é de 8,2 habitantes por km^2, evidenciando que, apesar de sua ampla extensão territorial, o Mato Grosso do Sul não é intensamente povoado. Quando a população está muito dispersa no território, os custos per capita para implementação e manutenção de infraestrutura e serviços públicos como escolas, postos de saúde, estradas pavimentadas, saneamento básico e assistência social tendem a ser mais elevados para o poder público. Nesse contexto, observa-se a concentração desses serviços nos núcleos urbanos, enquanto parte significativa das áreas rurais permanece com acesso limitado a políticas públicas e serviços essenciais. Como consequência, muitos moradores precisam percorrer grandes distâncias para acessar atendimentos básicos necessários à sua sobrevivência e reprodução social.

Ao relacionar o PIB estadual com a baixa densidade demográfica, infere-se que há relativamente poucos habitantes para compartilhar a riqueza produzida, especialmente por um setor concentrador como o agronegócio, intensivo em capital e pouco dependente em mão de obra numerosa. Neste modelo, a riqueza é gerada majoritariamente por meio da mecanização e de grandes propriedades rurais, sem que isso implique, necessariamente, ampla distribuição de renda entre a população trabalhadora. A baixa densidade populacional reforça e evidencia essa dinâmica territorial e produtiva.

O Paraná é um estado do sul do país, com área territorial de 199.293,6 km^2, dividido em 399 municípios. Conforme o Censo Demográfico 2022 do IBGE, sua população era de 11.444.380 habitantes. Dentre essa população, 7.113 pessoas se autodeclararam quilombolas e 30.466 indígenas, quantitativo que coloca o estado entre os maiores

contingentes indígenas do país. Com características rurais marcantes, o território paranaense possui 350 assentamentos rurais, que concentram 17.357 famílias (Brasil, 2026c).

A região onde atualmente se localiza o estado também passou por um processo de emancipação territorial, ocorrido anteriormente, ainda no século XIX. Na ocasião, parte da Província de São Paulo foi desmembrada, dando origem à então Província do Paraná. As dinâmicas econômicas desenvolvidas no território tiveram início no litoral e gradualmente avançaram para o interior, acompanhando o processo de ocupação e povoamento em direção ao oeste do estado. De acordo com Magalhães Filho (1996), a ocupação da região já alcançava o terceiro planalto ao final do século XVIII.

Com um PIB de R$670,9 bilhões em 2023, o Paraná apresenta PIB per capita de aproximadamente de R$ 58.624. Esse valor posiciona o estado acima da média nacional (R$ 51.694) e entre as economias mais dinâmicas do país. Contudo, como apontam Scheneider et al. (2021), o PIB per capita constitui uma média estatística que não reflete, necessariamente, a distribuição de renda entre a população, podendo ocultar desigualdades significativas. Neste sentido, os autores ressaltam que a pobreza de rendimento apresenta apenas uma das múltiplas expressões de pobreza, associada também às limitações de acesso à estrutura de oportunidades e de exercício pleno da cidadania.

O Paraná produz significativa riqueza agrícola, figurando entre os maiores produtores brasileiros de grãos, carne e produtos agroindustriais. Contudo, a geração dessa riqueza não implica, necessariamente, sua distribuição equitativa entre os diferentes grupos sociais envolvidos nas atividades rurais. Embora a pobreza rural no estado apresente menor intensidade quando comparada a outras regiões do país, ela se caracteriza pela baixa mobilidade social, situação em que muitas famílias permanecem cronicamente próximas à linha da pobreza, sem conseguir superá-la de forma consistente.

A densidade demográfica de 59,7 habitantes por km^2 constitui uma média que perde representatividade quando analisada à luz da distribuição entre população urbana e rural (Veiga, 2022). Com aproximadamente 87% da população residindo em áreas

urbanas e 13% no campo, e considerando que as áreas rurais ocupam parcela significativamente maior do território, a provisão de infraestrutura e serviços públicos torna-se mais complexa. Nesse contexto, a população rural (cerca de 1,55 milhão de habitantes), não configura um grupo homogêneo. Entre esses segmentos, os assentamentos rurais vinculados ao Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) representam uma condição adicional de vulnerabilidade social. Em grande parte, as famílias assentadas apresentam acesso restrito a crédito, infraestrutura, assistência técnica e serviços básicos, fator que as torna público prioritário para programas de transferência de renda, como o Bolsa Família.

Embora distintos em extensão e densidade populacional, Mato Grosso do Sul e Paraná compartilham uma estrutura econômica fortemente centrada no agronegócio que, não se traduz, necessariamente, em distribuição equitativa de riqueza produzida. O Mato Grosso do Sul possui área territorial quase duas vezes maior que a do Paraná, porém abriga aproximadamente um quarto de sua população, resultando em uma densidade demográfica significativamente inferior - 8.2 habitantes por km^2, fator que amplia os desafios relacionados à prestação de serviços públicos, especialmente nas áreas rurais. Ainda que o PIB paranaense seja 3,6 vezes superior em termos absolutos, o PIB sul-mato-grossense apresenta valor ligeiramente maior (R$ 184,4 bilhões), reflexo de uma economia baseada em atividades agroexportadoras intensivas em capital, com elevado grau de mecanização e concentração fundiária. Nesse contexto, a riqueza gerada tende a permanecer concentrada em segmentos restritos da população, sem se distribuir de forma ampla entre os trabalhadores rurais e os demais grupos sociais.

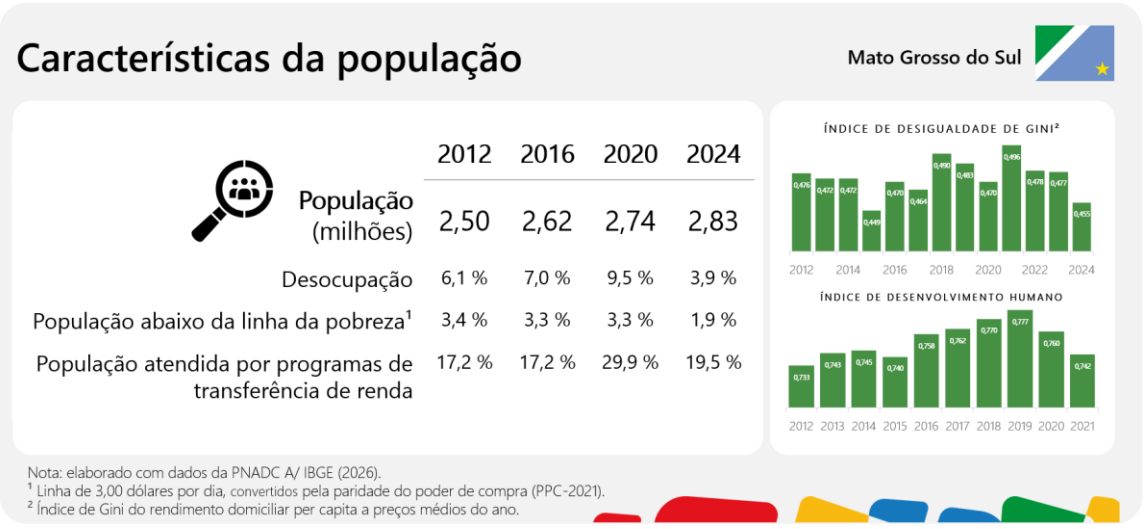
No que se refere à estrutura agrária e à vulnerabilidade social, os dois estados apresentam realidades relativamente próximas, a despeito de preservarem especificidades próprias. O Paraná possui maior número de assentamentos rurais (350, frente a 216 no Mato Grosso do Sul), porém com menor quantitativo de famílias por assentamento. Já no Mato Grosso do Sul observa-se maior concentração de famílias em assentamentos de maior porte (Brasil, 2026c). Em ambos os estados, parcela significativa da população rural convive com condições de vulnerabilidade social associadas ao acesso limitado à infraestrutura, saúde, educação e saneamento básico.

No campo da diversidade étnica, contudo, os perfis apresentam diferenças mais expressivas. O Mato Grosso do Sul se destaca pela significativa presença indígena, com aproximadamente 116 mil pessoas, configurando o terceiro maior contingente indígena do país. O Paraná, por sua vez, apresenta presença população quilombola proporcionalmente mais expressiva no contexto regional analisado, totalizando 7.113 pessoas autodeclaradas quilombolas segundo o Censo Demográfico 2022 do IBGE.

5.2 CARACTERÍSTICAS DA POPULAÇÃO

No que tange aspectos populacionais, é necessário um destaque sobre essas análises para um melhor descritivo histórico sobre os estados. Assim, a figura 18 destaca a população do estado do Mato Grosso do Sul com o proporcional de desocupação, população abaixo da linha da pobreza e sobre o percentual alcançado pelos programas de transferência de renda. Junto a isso destacam-se os indicadores de desigualdade como Índice de Gini e o IDH.

Figura 18 - Características da população (MS)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em IBGE (2026c, 2026n, 2026f, 2024) e PNUD (2021)

A população do Mato Grosso do Sul apresentou crescimento ao longo de todo o período analisado, ainda que em ritmos distintos, com desaceleração em 2016 e retomada do crescimento nos anos seguintes. Esse indicador funciona como referência

de escala para a interpretação dos demais dados socioeconômicos, permitindo compreender que as variações observadas na desocupação, na pobreza e nos programas de transferência de renda ocorreram sobre uma base populacional relativamente estável.

A taxa de desocupação descreve uma trajetória em arco ao longo da série histórica, com elevação progressiva até o pico em 2020 e posterior retração até 2024. Em 2012 (6,1%), o percentual registrado refletia um mercado de trabalho ainda influenciado pelo ciclo de crescimento econômico dos anos anteriores. Já em 2016, a elevação da desocupação foi de 7%, o que evidencia os feitos da recessão de 2015-2016, marcada pela redução de postos de trabalho formais e pela ampliação da informalidade (Corseuil *et al.*, 2021).

O ponto mais elevado da série (9,5%) ocorre em 2020, refletindo os impactos imediatos da pandemia de Covid-19 sobre o mercado de trabalho, especialmente nos setores de serviços e nas atividades que concentravam empregos de menor qualificação e menor proteção previdenciária. Ainda assim, não obstante o aumento da desocupação tenha sido expressivo, seus efeitos foram relativamente menos intensos do que em outras regiões do país, situação que pode estar associada ao peso do agronegócio na economia sul-mato-grossense, setor que apresentou menor interrupção de suas atividades durante a pandemia (Mattei; Heinein, 2022).

A redução da desocupação até 2024 para 3,9% representa uma recuperação significativa do mercado de trabalho estadual, levando o indicador ao menor patamar de toda a série histórica. Assim, ao longo dos doze anos analisados, observa-se um ciclo marcado por expansão econômica inicial, deterioração associada à recessão e à pandemia, seguido por retomada e recuperação do emprego.

A população abaixo da linha da pobreza apresenta o comportamento mais singular entre os indicadores analisados. Diferentemente da desocupação, que respondeu de maneira mais imediata às crises econômicas, a pobreza extrema manteve relativa estabilidade entre 2012 e 2020 (variando de 3,4% em 2012 para 3,3% em 2016 e permanecendo em 3,3% em 2020), período que engloba tanto a recessão de 2015–2016 quanto os impactos da pandemia. Essa estabilidade sugere que, mesmo diante do agravamento das condições do mercado de trabalho, mecanismos de proteção social e

transferência de renda contribuíram para conter um crescimento mais acentuado de vulnerabilidade extrema.

A “estabilidade” indicada em 2020, que poderia parecer positiva no primeiro momento, deve ser interpretada com cautela. Ela não indica ausência de vulnerabilidade, mas que as transferências emergenciais, especialmente o Auxílio Emergencial, impediram que a crise pandêmica se traduzisse em aumento da pobreza extrema, tal como demonstrou o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) na Nota Técnica número 120, da Diretoria de Estudos e Políticas Sociais (DISOC, 2020), as transferências assistenciais chegaram a 4,6% do PIB, sustentando artificialmente a renda da base da distribuição (Souza; Hecksher, 2025).

A ruptura expressiva ocorre apenas em 2024, quando a taxa recua para 1,9% após uma queda de 1,4 ponto percentual em relação a 2020, alcançando o menor valor da série. Esse movimento, tardio, mas significativo, é consistente com a recuperação do mercado de trabalho e a consolidação das transferências assistenciais em patamar mais elevado após a reestruturação do Programa Bolsa Família (PBF), a partir de 2023.

No período compreendido entre 2012 e 2016, a cobertura por programas de transferência de renda é idêntica (17,2%). Tal estabilidade ao longo de quatro anos indica que, em Mato Grosso do Sul, a expansão ou retração dos programas no período foi mínima. O valor fixo de 17,2% em 2016, em contexto de alta do desemprego (7%), sugere que a deterioração do mercado de trabalho não foi suficiente para ampliar significativamente o acesso aos programas regulares de transferência□, cujos critérios de elegibilidade eram mais restritos (Corseuil et al., 2021).

O salto para 29,9%, em 2020, representa quase o dobro do patamar anterior e se explica pela implementação emergencial do Auxílio Emergencial durante a pandemia, que estendeu a cobertura a trabalhadores informais, autônomos e desempregados que antes não se qualificavam para os programas regulares. Esse movimento expõe uma vulnerabilidade latente no estado, ao passo que quase 30% da população dependia de algum tipo de transferência para manter o consumo mínimo naquele ano (Souza; Hecksher, 2025).

Em 2024, a cobertura recuou para 19,5%, valor superior ao patamar pré-pandemia (17,2%). Esse novo equilíbrio reflete a consolidação de uma rede de proteção social mais ampla, incorporando parte das famílias que foram incluídas no período pandêmico e que permaneceram elegíveis após a reestruturação do Bolsa Família.

O IDH (PNUD, 2024) e o Índice de Gini (IPECE, 2015) medem dimensões complementares, porém distintas, do bem-estar social. O IDH, calculado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), combina indicadores de longevidade, educação e renda em uma escala de 0 a 1, na qual valores mais próximos de 1 indicam maior desenvolvimento humano. O Índice de Gini, por sua vez, mede a desigualdade na distribuição de renda em uma escala igualmente de 0 a 1: o valor 0 representa a igualdade perfeita, em que todos têm a mesma renda, e o valor 1 representa a desigualdade máxima, em que uma única pessoa concentra toda a renda (Wolffenbuttel, 2004). Analisados em conjunto, esses dois índices permitem avaliar não apenas se uma sociedade está progredindo em média, mas se esse progresso se distribui de forma mais ou menos equitativa entre sua população.

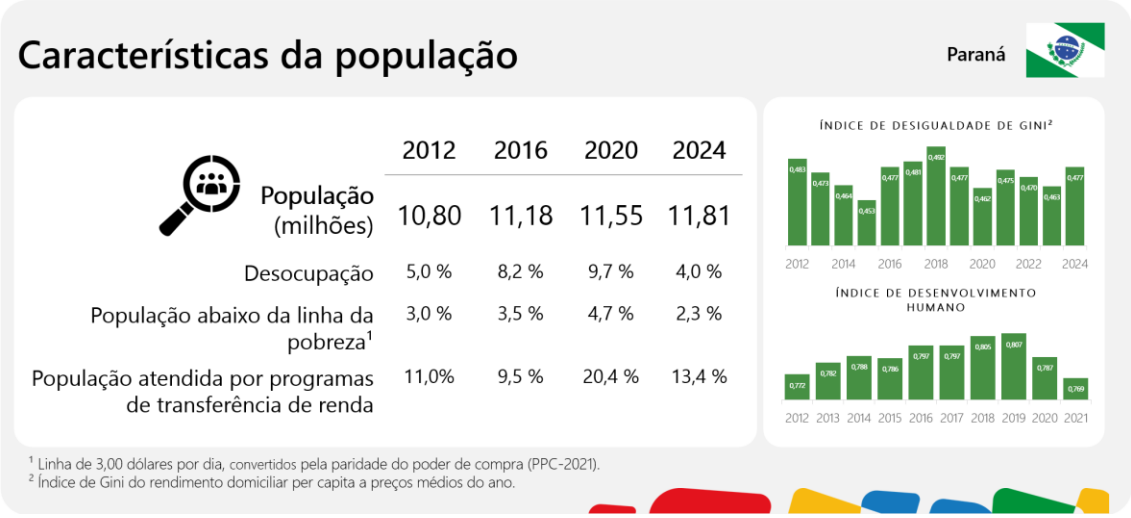
No período de 2012 e 2016, O IDH avançou de 0,733 para 0,758, ganho de 0,025 em quatro anos e o maior salto do indicador dentro dos pontos do painel, ao passo que o Índice de Gini recuou apenas de 0,476 para 0,470, variação de 0,006. Essa assimetria é socialmente significativa: embora as condições médias de renda, saúde e educação melhorem de forma perceptível (PNUD, 2024), a distância relativa entre os estratos da distribuição praticamente não se alterou. Observa-se, assim, avanço no desenvolvimento humano, porém com limitado progresso em termos de equidade social. Esse cenário reflete um padrão de crescimento centrado na média, sem redução efetiva das desigualdades.

Em 2020, os dois indicadores se deterioraram simultaneamente. O IDH recuou para 0,760, patamar aquém do esperado diante da marca de 0,777 atingida em 2019, enquanto o Índice de Gini se manteve em 0,470, sem antecipar a deterioração observada em 2021, quando o indicador atingiu 0,496. Ambos, portanto, refletem o mesmo contexto adverso, ainda que com intensidades e temporalidades distintas (Souza; Hecksher, 2025).

Em 2024, o Índice de Gini atingiu 0,455, seu mínimo histórico na série disponível. O IDH, por sua vez, não dispõe de dado publicado até o momento de finalização desse documento, o que impede a confirmação direta da convergência esperada entre queda da desigualdade e avanço do desenvolvimento humano. Os demais indicadores do painel, contudo, são consistentes com tal hipótese: a taxa de pobreza recuou para 1,9% e a desocupação, para 3,9% (Souza; Hecksher, 2025).

Seguindo a mesma linha de análises populacionais, a figura 19 retrata sobre o estado do Paraná.

Figura 19 - Características da População (PR)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em IBGE (2026).

A população do Paraná cresceu de forma contínua ao longo de todo o período analisado, com um incremento de aproximadamente 1 milhão de habitantes em doze anos, equivalente a uma expansão de 9,3%. O ritmo gradual desse crescimento é relevante como escala de referência: todos os demais indicadores do painel se desenvolvem sobre uma base populacional ascendente.

Com relação a taxa de desocupação, assim como no Mato Grosso do Sul, a trajetória da série se deu em arco, com uma elevação progressiva até o pico em 2020, seguida de queda significativa até 2024. Em 2012, a taxa de 5% refletia o mercado de trabalho ainda aquecido, herança do ciclo de crescimento dos anos anteriores. Em 2016,

a alta para 8,2% já sinalizava os efeitos da recessão de 2015-2016, que corroeu postos de trabalho formais e empurrou trabalhadores para a informalidade (Corseuil et al., 2021).

O ponto mais alto da série (9,7%) ocorre em 2020, resultado imediato dos impactos da pandemia de Covid-19 sobre o mercado de trabalho, serviços e atividades que concentravam empregos de menor qualificação e menor proteção previdenciária. Esse nível, embora elevado, não representou o mesmo impacto agravante que em outras regiões do país, o que pode ser atribuído ao peso do agronegócio no estado, atividade econômica com efeito relativamente reduzido sobre suas operações durante a pandemia (Mattei; Heinein, 2022). A queda na desocupação para 4% em 2024 é o valor mais baixo da série e representa uma boa recuperação do mercado de trabalho. Em doze anos, o indicador descreve, portanto, um ciclo completo: crescimento, deterioração (pandemia) e superação.

A população abaixo da linha da pobreza é o indicador de comportamento mais singular do painel. Entre 2012 e 2020, período que inclui a recessão de 2015–2016 e da pandemia, a taxa de pobreza extrema permaneceu relativamente estável: parte de 3% em 2012 para 3,5% em 2016 e alcançou 4,7% em 2020. Em 2024, o índice caiu para 2,3% representando uma redução de aproximadamente metade na proporção de pessoas em situação de pobreza extrema.

A população atendida por programas de transferência de renda apresenta trajetória distinta. Em 2020, saltou para 20,4%, mais que o dobro do patamar de 2016, reflexo direto da expansão emergencial promovida durante a pandemia. Em 2024, recuou para 13,4%, valor ainda superior aos registrados antes da pandemia: 11% em 2012 e 9,5% em 2016. Esse novo patamar reflete a consolidação de uma rede de proteção social ampliada após a reestruturação do Bolsa Família, ao incorporar parte das famílias incluídas no período pandêmico que permanecem elegíveis ao programa (Souza; Hecksher, 2025).

No período de 2012 a 2016, o IDH avançou de 0,772 para 0,797, ganho de 0,025 em quatro anos, equivalente a aproximadamente 3,1%, mas o Índice de Gini apresenta trajetória instável: recua de 0,483 para 0,453 em 2015, porém volta a subir para 0,477 em 2016, praticamente anulando o avanço anterior. Essa assimetria é socialmente

significativa: embora as condições médias de renda, saúde e educação melhorem de forma perceptível (PNUD, 2024), a distância relativa entre os estratos da distribuição não se consolida em queda. O estado avança no desenvolvimento humano, mas não avança na equidade, retratando um crescimento que eleva a média sem reduzir a desigualdade de forma sustentada.

Em 2020, os dois indicadores pioraram simultaneamente. O IDH recuou para 0,787, valor abaixo do esperado, dado que havia subido para 0,807 em 2019, enquanto o Índice de Gini recuou para 0,462. Ambos registram, portanto, o mesmo momento adverso, porém com intensidades e defasagens distintas (Souza; Hecksher, 2025).

Em 2024, o Índice de Gini retornou a 0,477, valor idêntico ao registrado em 2016 e 2019, sinalizando que a desigualdade não avançou nem recuou em relação a esses anos de referência. Como já ressaltado, ainda não há publicação até o momento, o que impede uma análise relacional entre os dois índices. Os demais indicadores do painel, contudo, são consistentes com a hipótese de avanço no desenvolvimento humano: a taxa de pobreza recuou para 2,3% e a desocupação para 4% (Souza; Hecksher, 2025).

Ao comparar os estados do Paraná e Mato Grosso do Sul, observam-se trajetórias semelhantes em alguns aspectos, mas com pontos de partida distintos. O Paraná, com população que gira em torno de quatro vezes acima e IDH mais elevado no período inicial analisado (0,772 versus 0,733 do Mato Grosso do Sul), demonstrou maior sensibilidade a momentos de recessão: sua taxa de desocupação saltou de 5% para 8,2% entre 2012 e 2016, variação de 3,2 pontos percentuais, enquanto o Mato Grosso do Sul saiu de 6,1% para 7%, incremento de apenas 0,9% ponto percentual. O mesmo padrão se repetiu durante a pandemia: o Paraná atingiu o pico de 9,7% de desocupação e viu a pobreza subir de 3% para 4,7%, ao passo que o Mato Grosso do Sul chegou a 9,5% de desocupação, mas manteve a pobreza praticamente estável em 3,3%. Esse comportamento está possivelmente associado ao peso do agronegócio na economia sul-mato-grossense, setor com menor disrupção durante a crise sanitária (Mattei; Heinein, 2022).

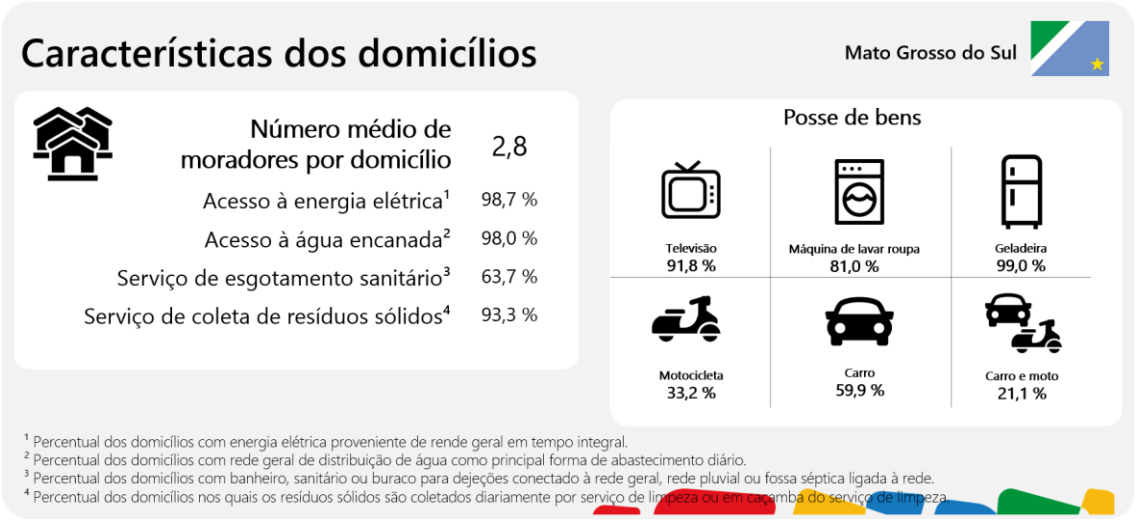
A recuperação pós-pandemia foi expressiva nos dois estados, mas com efeitos distributivos distintos. Em 2024, o Paraná alcançou 4% de desocupação e 2,3% de pobreza extrema, enquanto o Mato Grosso do Sul registrou 3,9% e 1,9% respectivamente, ambos

os mínimos da série histórica analisada. O comportamento do Índice Gini, contudo, diferencia os dois estados de forma relevante: o Mato Grosso do Sul atingiu 0,455 em 2024, seu menor valor da série, ao passo que o Paraná retornou a 0,477, valor idêntico ao de 2016, indicando que os ganhos distributivos observados durante a pandemia não se consolidaram. A cobertura de programas de transferência de renda reforça essa diferença estrutural: em 2024, o Mato Grosso do Sul mantinha 19,5% da população atendida, patamar superior ao de antes da pandemia, contra 13,4% no Paraná.

5.3 CARACTERÍSTICAS DOS DOMICÍLIOS

Continuando as análises sobre os estados sul-mato-grossense e paranaense, destacam-se características dos domicílios como número médio de moradores, população com acesso à energia elétrica, à água encanada e ao saneamento básico (esgotamento sanitário e coleta de resíduos sólidos). Junto a isso, são feitas análises sobre as posses de bens como televisores, máquinas de lavar roupa, geladeiras e veículos próprios (motocicletas, carros e ambos). A figura 20, portanto, apresenta os dados referentes ao Mato Grosso do Sul.

Figura 20 - Características dos domicílios – (MS)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em IBGE (2026h, 2026i, 2026j, 2026k, 2026l).

O número médio de 2,8 moradores por domicílio é o ponto de partida da análise relacional, pois determina a intensidade de uso de cada serviço de infraestrutura. Cada

domicílio gera simultaneamente demanda por energia elétrica, água, destinação de esgoto e coleta de lixo, e quando esse volume de demanda é cruzado com as coberturas declaradas, emerge uma contradição central: os quatro serviços atendem ao mesmo universo de domicílios, mas com eficiências diferentes.

A energia elétrica (98,7%) e a água encanada (98%) apresentam déficits de apenas 1,3 e 2 pontos percentuais, respectivamente. Esses dois serviços compartilham décadas de investimento federal concentrado, concessões organizadas e redes de distribuição com capilaridade consolidada em todo o território estadual. A parcela ainda descoberta corresponde, provavelmente, a domicílios em áreas rurais de difícil acesso ou em situação de irregularidade fundiária (Castro; Cezerini, 2023).

A coleta de resíduos sólidos (93,3%) apresenta cobertura elevada, mas ainda acusa déficit operacional relevante: 6,7% dos domicílios permanecem sem atendimento, o que representa um contingente expressivo de pessoas cujos resíduos não têm destinação regular. O serviço depende de malha viária acessível e de adequada frequência de rotas, o que explica por que o déficit residual se concentra em domicílios periurbanos ou rurais distantes dos centros de coleta (Brasil, 2022).

O esgotamento sanitário (63,7%), por sua vez, configura o déficit estrutural mais severo do painel – isolado dos demais por uma diferença de 29,6 pontos percentuais em relação ao segundo pior indicador (coleta de resíduos). Esse abismo é o dado mais significativo de toda a análise relacional, e tem uma explicação ao mesmo tempo técnica ao mesmo tempo sistêmica: o esgotamento sanitário é o único dos quatro serviços cuja eficácia depende dos demais funcionando em conjunto.

A água encanada, quase universalizada em 98% dos domicílios, implica a geração de efluentes em volume proporcional ao consumo. Ou seja, quanto maior a cobertura do abastecimento de água, maior a produção de efluentes que demandam destinação adequada. A combinação de um sistema de abastecimento consolidado com cobertura sanitária deficiente em mais de um terço dos lares cria, portanto, uma situação paradoxal: a infraestrutura de entrada está resolvida, mas a infraestrutura de saída permanece incompleta. Os efluentes sem destinação adequada, escoando em fossas rudimentares,

valas ou diretamente no solo, representam risco ambiental e sanitário proporcional à própria universalização da água.

No âmbito nacional, esse problema é reconhecido pelo setor: são amplamente conhecidas "a falta de qualidade dos projetos, [a] dificuldade para obter licenciamento ambiental e [a] regularização dos terrenos onde serão construídas as unidades operacionais dos sistemas projetados" (Brasil, 2023, p. 93).

O perfil relacional dos quatro serviços descreve um estado que avançou de forma notável na provisão dos serviços de maior visibilidade política (energia e água), mas que acumula uma dívida histórica no serviço de menor visibilidade cotidiana e maior complexidade técnica: o esgoto. Essa assimetria não é uma questão técnica abstrata, ela se manifesta concretamente no cotidiano de mais de um terço das famílias do estado, que vivem com energia, água e coleta de lixo funcionando, mas sem destinação sanitária adequada para os resíduos que inevitavelmente produzem.

Com 59,9% de domicílios com automóvel, 33,2% com motocicleta e 21,1% com ambos, apenas 27,9% não dispõem de nenhum veículo motorizado, o que evidencia que a mobilidade individual é um elemento estrutural da vida domiciliar no Mato Grosso do Sul. Esse dado se relaciona diretamente às características do estado: extensão territorial acima de 357 mil km², baixa densidade demográfica, predominância de atividades agropecuárias e malha de transporte coletivo limitada fora da capital.

Por fim, os dados da PNADC indicam um bom nível de acesso a bens duráveis. A geladeira (99%) é praticamente universal e pode ser considerada infraestrutura básica dos lares. A televisão (91,8%) ainda domina como meio de entretenimento de massa, embora o crescimento dos domicílios unipessoais e do consumo digital via smartphone possa pressionar esse índice para baixo nos próximos anos. Já a máquina de lavar (81%) é o bem que mais evidencia a persistência de desigualdades socioeconômicas: cerca de um em cada cinco domicílios não possui tal eletrodoméstico. A hierarquia entre os três bens reflete uma lógica de incorporação progressiva ao patrimônio familiar, na qual a necessidade alimentar prevalece sobre o conforto e o lazer.

Seguindo para a análise do estado do Paraná, a figura 21 apresenta as características dos domicílios deste estado.

Figura 21 - Características dos domicílios (PR)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em IBGE (2026h, 2026i, 2026j, 2026k, 2026l).

A média de 2,7 de moradores por domicílio dimensiona o volume de uso dos serviços de infraestrutura e serve de base interpretativa para a análise paranaense. Como cada domicílio demanda simultaneamente energia elétrica, água, esgoto e coleta de lixo, a cobertura desigual entre serviços não é uma estatística setorial abstrata: ela significa que o mesmo domicílio pode estar plenamente atendido em três serviços e descoberto no quarto.

Os dados se organizam em dois grupos claramente distintos. Energia elétrica (99%), água encanada (96,9%) e coleta de resíduos sólidos (95,4%) formam um grupo coeso, com déficits individuais de apenas 1,0, 3,1 e 4,6 pontos percentuais, respectivamente. Esses três serviços compartilham uma trajetória de maturidade institucional consolidada no estado: as redes elétricas atingiram cobertura quase plena desde meados dos anos 2000, o abastecimento de água é operado pela Sanepar com ampla capilaridade urbana e interiorana, e a coleta de resíduos está integrada às rotas municipais de limpeza pública em praticamente todo o território urbanizado do estado.

No Paraná, é possível identificar dois perfis domiciliares distintos. O perfil majoritário corresponde a lares com infraestrutura básica consolidada, bens duráveis essenciais universalizados, automóvel próprio (69,3%) e, frequentemente, máquina de lavar. Esse perfil descreve uma classe média urbana e periurbana com padrão de vida

doméstico relativamente confortável, integrada às redes de serviços públicos e com capacidade de consumo de bens de médio valor.

O perfil minoritário, presente em cerca de um a cada quatro ou cinco domicílios, é marcado pela ausência de esgotamento sanitário adequado, menor presença de máquina de lavar e, frequentemente, de veículo motorizado: 25,7% dos lares não dispõem de carro ou de motocicleta. Esse perfil concentra-se em áreas periurbanas, municípios menores do interior e zonas rurais, onde a infraestrutura coletiva ainda não alcançou a mesma capilaridade dos serviços de energia elétrica e abastecimento de água.

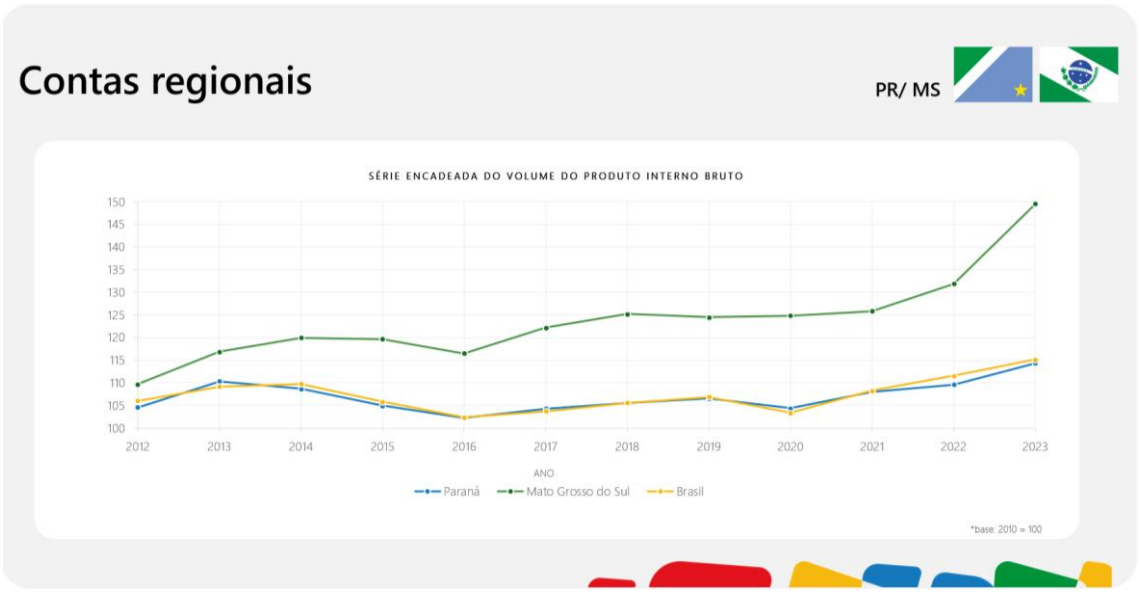
A comparação entre os dois estados revela estruturas de cobertura relativamente similares, com diferenças pontuais em cada serviço. O Paraná supera o Mato Grosso do Sul em energia elétrica (99% contra 98,7%), coleta de resíduos sólidos (95,4% contra 93,3%) e, sobretudo, em esgotamento sanitário (73,1% contra 63,7%), que corresponde à maior diferença entre os dois estados, de 9,3 pontos percentuais. A única inversão ocorre no abastecimento de água, em que o Mato Grosso do Sul registra cobertura ligeiramente superior (98% contra 96,9%), embora ambos operem próximos à universalização.

Em ambos os estados, o esgotamento sanitário é o indicador que se isola negativamente dos demais: no Mato Grosso do Sul 36,3% dos domicílios permanecem sem cobertura adequada; no Paraná, esse percentual é de 26,9%. O Paraná apresenta cobertura superior na maioria dos serviços, mas os dois convergem no mesmo gargalo estrutural: o saneamento básico.

5.4 CONTAS REGIONAIS

As contas regionais passam a ter relevância substancial na caracterização dos estados brasileiros, tendo em vista que permitem o entendimento sobre o volume do PIB, isto é, descontado a inflação, e descritivo do PIB por setor econômico. Primeiro, do ponto de vista comparativo, a figura 22 aborda um gráfico sobre o volume do PIB tanto do Paraná, quanto do Mato Grosso do Sul.

Figura 22 - Contas regionais (MS/PR)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em IBGE (2026m).

Entre 2012 e 2023, o volume do PIB avançou cerca de 9,4% no Paraná e 36,4% no Mato Grosso do Sul. Ainda que o estado do Centro-Oeste tenha alcançado um resultado significativamente acima da média nacional para o período (8,7%), é importante considerar o tamanho relativo de seu produto. Em 2012, o Valor Adicionado Bruto (VAB) do estado contribuía com 1,3% do VAB do Brasil, evoluindo para 1,7% em 2023. Já o Paraná avançou sua participação no volume nacional de 5,9% para 6,2%.

No que tange as análises sobre as atividades econômicas, a figura 23 desagrega o VAB percentualmente em agropecuária, indústria e serviços para o estado do Mato Grosso do Sul.

Figura 23 - Contas Regionais (MS)



Contas Regionais

Mato Grosso do Sul

Atividades econômicas	Participação no valor adicionado bruto (%)											
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Agropecuária	17,7	17,7	17,3	18,4	19,3	17,6	19,0	17,1	23,7	25,5	22,8	25,9
Indústria	22,5	22,1	21,6	22,0	22,6	22,1	22,3	21,5	21,2	20,2	22,9	22,3
Serviços	59,8	60,2	61,0	59,6	58,1	60,3	58,7	61,4	55,1	54,3	54,3	51,7

Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em IBGE (2026m).

O VAB do Mato Grosso do Sul é majoritariamente composto pelas atividades terciárias de serviços. Embora o setor tenha variado decaindo sua participação de 59,8% para 51,7% no final do período analisado, houve uma flutuação chegando a picos de 61,4% (2019) e 61% (2014). Em contrapartida, a agropecuária demonstrou crescimento de participação mais constante evoluindo de 17,7% em 2012 para 25,9% em 2023. Durante a última década, obtiveram destaque no setor as produções de soja, milho, cana-de-açúcar e a suinocultura, em função da demanda externa (Figueiredo et al. 2025).

Já do ponto de vista da indústria, houve maior estabilidade, oscilando sua participação em menores proporções, no período a queda foi em torno de 0,2 pontos percentuais. Vale destacar que a oscilação negativa foi suavizada pelas atividades industriais de transformação, que avançaram sua participação no VAB do estado de 9,7% para 14,8%.

A figura 24 aborda, portanto, a desagregação do VAB por atividade econômica para o estado do Paraná.

Figura 24 - Contas Regionais (PR)



Contas Regionais

Paraná

Atividades econômicas	Participação no valor adicionado bruto (%)											
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Agropecuária	9,2	9,5	9,2	10,4	9,5	9,0	9,9	9,4	9,5	8,5	13,2	13,0
Indústria	28,1	28,3	26,7	26,1	25,2	25,4	25,7	25,4	24,5	26,1	26,1	27,4
Serviços	62,7	62,2	64,1	63,5	65,3	65,6	64,4	65,2	66,0	65,5	60,7	59,6

Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em IBGE (2026m).

No Paraná o cenário foi mais estável, com pequenas oscilações ocorrendo nos três setores. Os serviços seguem ocupando a primeira posição em critério de participação no VAB (62,7% em 2012, decaindo levemente para 59,6% em 2023). Entre as atividades terciárias, a contribuição do comércio reduziu de 15,6% para 13%, a administração pública de 12,7% para 12,6% e os serviços classificados como “Outros” aumentaram sua participação de 15% para 15,7% (IBGEm).

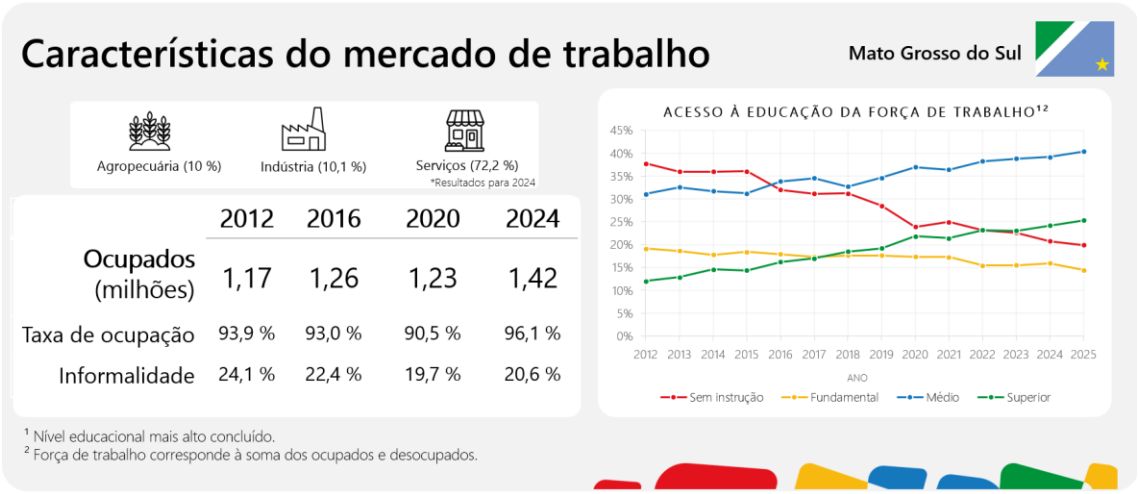
De maneira geral, os estados apresentam características estruturais similares com relação à contribuição setorial para o VAB[8]. Os serviços representam a maior contribuição em termos de VAB para os dois estados. O contraste ocorre nos outros dois setores: a indústria é o segundo setor que mais contribui no Paraná, ao passo que no Mato Grosso do Sul a agropecuária ocupa essa posição. Por fim, assim como supracitado e demonstrado na figura 22, o crescimento do PIB paranaense manteve-se ligeiramente acima da média nacional no período, já o Mato Grosso do Sul aferiu um crescimento relativamente superior embora o Paraná tenha crescido mais quando considerado o avanço na contribuição dos estados para o PIB nacional.

[8] Com base em Feijó e Ramos (2013), o uso do VAB justifica-se pela sua capacidade de evidenciar a contribuição relativa de cada setor na estrutura econômica dos estados. Por sua vez, PIB assume relevância ao sintetizar o resultado agregado da economia, sendo fundamental para a avaliação do desempenho econômico geral.

5.5 CARACTERÍSTICAS DO MERCADO DE TRABALHO

Dando continuidade às análises descritivas sobre os estados aqui investigados, faz-se mister um panorama sobre aspectos do mercado de trabalho. A figura 25 aborda cinco informações relevantes sobre as ocupações no Mato Grosso do Sul: valores proporcionais nos setores econômicos (primário, secundário e terciário), quantitativo total de ocupados (em milhões), taxa de ocupação, taxa de informalidade e nível percentual da população com acesso à educação da força de trabalho. Sobre este último, cabe ressaltar que os dados foram extraídos da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio Contínua com publicação anual (PNADC), produzida e publicada pelo IBGE. A PNADC constitui a principal pesquisa domiciliar de abrangência nacional para o acompanhamento das condições do mercado de trabalho e das características educacionais da população brasileira (IBGE, 2024).

Figura 25 - Características do mercado de trabalho (MS)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em IBGE (2026n).

Como pode ser observado na Figura 25, o perfil educacional da força de trabalho no Mato Grosso do Sul apresenta considerável progressão na série histórica apresentada (2012-2025). Verificou-se que a proporção de trabalhadores sem instrução recuou de 37,7% em 2012 para 19,9% em 2025, o que representa queda de 17,8 pontos percentuais em 13 anos. Trata-se da variação mais expressiva entre todos os níveis, indicando que a erradicação do analfabetismo e da ausência de escolarização formal avançou de modo

significativo na força de trabalho estadual. Ainda assim, constitui em desafio estruturante às políticas públicas educacionais.

O grupo com ensino fundamental completo partiu de 19,1% em 2012 e apresentou trajetória levemente declinante, encerrando 2025 com 14,5%. A redução de 4,6 pontos percentuais indica que parcela dos trabalhadores anteriormente concentrada nesse nível migrou para faixas de maior escolaridade.

A parcela da força de trabalho com ensino médio completo passou de 31,1% em 2012 para 40,3 em 2025, tornando-se, no período recente, o grupo de maior peso na força de trabalho. O ganho de 9,2 pontos percentuais evidência que a conclusão do ensino médio se consolidou como patamar educacional predominante entre os trabalhadores do estado.

A força de trabalho com ensino superior completo registrou a segunda maior expressão proporcional: 12,1% em 2012 para 25,3% em 2025, praticamente dobrando sua participação. Em 2025, mais de um quarto da força de trabalho do Mato Grosso do Sul declarou ter concluído o ensino superior (IBGE, 2025), dado que expressa incremento relevante de capital humano no período.

O número de ocupados oscilou de forma moderada, subindo de 1,17 milhão em 2012 para 1,26 milhão em 2016, com leve recuo para 1,23 milhão em 2020, possivelmente decorrentes dos impactos da pandemia de Covid-19, e se manteve em 1,23 milhão em 2024. Apesar da equiparação no volume entre 2020 e 2024, a taxa de ocupação saltou de 90,5% para 96,1% nesse intervalo, o maior valor da série disponível, indicando que a força de trabalho se tornou mais bem absorvida pelo mercado.

A informalidade no mercado de trabalho apresentou trajetória predominantemente descendente ao longo da série, passando de 24,1% em 2012 para 22,4% em 2016 e atingindo 19,7% em 2020. Em 2024, observa-se leve retomada, com o indicador alcançando 20,6%, embora ainda permaneça abaixo dos níveis registrados no início da série. Essa redução da informalidade ocorre paralelamente à elevação da escolaridade da força de trabalho. O gráfico evidencia a diminuição contínua da participação de trabalhadores sem instrução e o crescimento dos grupos com ensino médio e superior completos. Em 2025, a população com ensino médio já representava

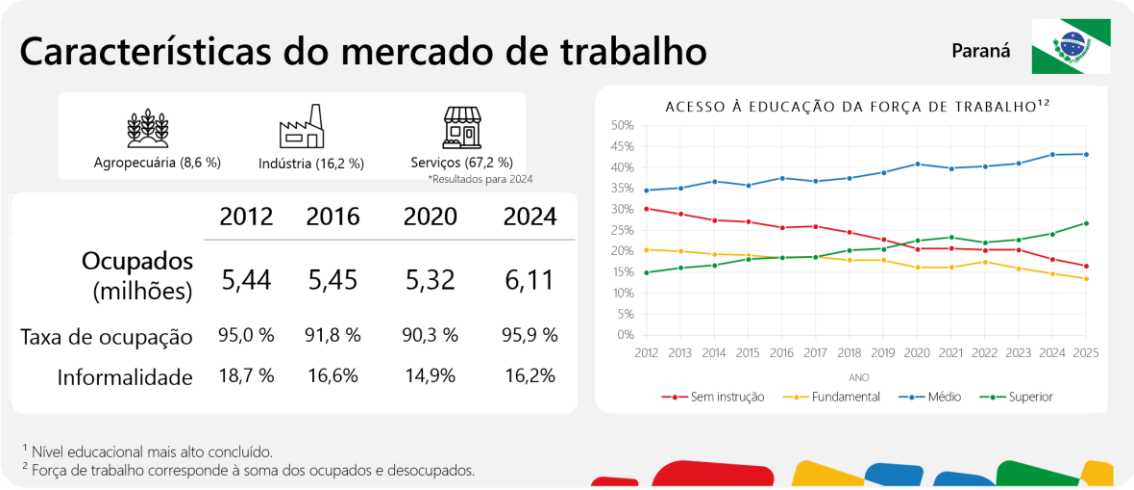
cerca de 40% da força de trabalho, enquanto o contingente com ensino superior praticamente dobrou em relação a 2012. Nesse contexto, a tendência de queda da informalidade mostra-se coerente com o avanço educacional observado, uma vez que maiores níveis de escolaridade ampliam as possibilidades de inserção em ocupações formais, mais estáveis e com maior proteção trabalhista.

O setor terciário apresenta elevada participação em 2024 e vem ganhando relevância à medida que amplia a absorção da força de trabalho. Entretanto, esse setor tende a apresentar menor grau de regulamentação e maior incidência de postos informais, contribuindo estruturalmente para a persistência de níveis relevantes de informalidade, mesmo em contextos de crescimento econômico (Silva, 2003). Dessa forma, os serviços no Mato Grosso do Sol demandam a maior parcela de pessoas do mercado de trabalho (72,2%), o que corrobora com a percepção trazida pela participação dessas atividades no VAB do estado (51,7% em 2023).

No que tange às atividades agropecuárias, estas concentram cerca de 10% do mercado de trabalho; ainda assim, foram responsáveis por 25,9% do VAB em 2023. Tal disparidade encontra respaldo nas características estruturais da produção agropecuária da região, que vem reduzindo a demanda por mão de obra desde as inovações tecnológicas e as consequentes transformações produtivas ocorridas entre as décadas de 1960 e 1980 (Garcia; Fuck, 2025; Figueiredo et al., 2025). Por fim, no que se refere à indústria, o setor foi responsável por 10,1% das ocupações em 2024.

As características do mercado de trabalho e a composição referente ao acesso da força do trabalho à educação no Paraná evidenciam os principais estratos relacionados à mão de obra, além de dimensionarem as transformações progressivas e regressivas da escolaridade no estado, possibilitando também a análise de relações entre o mercado de trabalho e o nível educacional (figura 26).

Figura 26 - Características do mercado de trabalho (PR)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em IBGE (2026n).

A proporção de trabalhadores sem instrução formal recuou de 30,1% em 2012 para 16,5% em 2025, redução em torno de 13 pontos percentuais ao longo dos 13 anos analisados. Apesar da trajetória decrescente, o patamar de 2025 indica que um em cada seis trabalhadores paranaenses integra esse grupo, o que demanda atenção contínua de escolarização e qualificação profissional de adultos. Essa lacuna evidencia um distanciamento em relação ao quarto Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS), estabelecido pela Organização das Nações Unidas (ONU), que trata da garantia de educação de qualidade.

Ao examinar os dados relativos aos trabalhadores com ensino fundamental completo, o percentual passou de 20,4% em 2012 para 13,4% em 2025, registrando uma retração de sete pontos percentuais, a segunda maior variação negativa da série. Essa redução sugere mobilidade ascendente para estratos superiores de escolaridade, em consonância com o movimento observado para o grupo sem instrução.

No que se refere às ocupações de pessoas com ensino médio completo como nível máximo de instrução, sua participação expandiu de 34,5% em 2012 para 43,2% em 2025, correspondendo a um acréscimo de 9 pontos percentuais, tornando-se o grupo mais predominante na força de trabalho do Paraná. Assim, o ensino médio consolida-se como o perfil educacional modal dos trabalhadores do estado.

Em pouco mais de uma década, a parcela de pessoas ocupadas com ensino superior completo quase dobrou, passando de 15% em 2012 para 26,8% em 2025, o que representa um crescimento de 12 pontos percentuais - a maior expansão proporcional entre os grupos analisados. Em 2025, mais de um quarto da força de trabalho do Paraná declarou ter concluído o ensino superior, evidenciando uma acumulação significativa de capital humano ao longo do período.

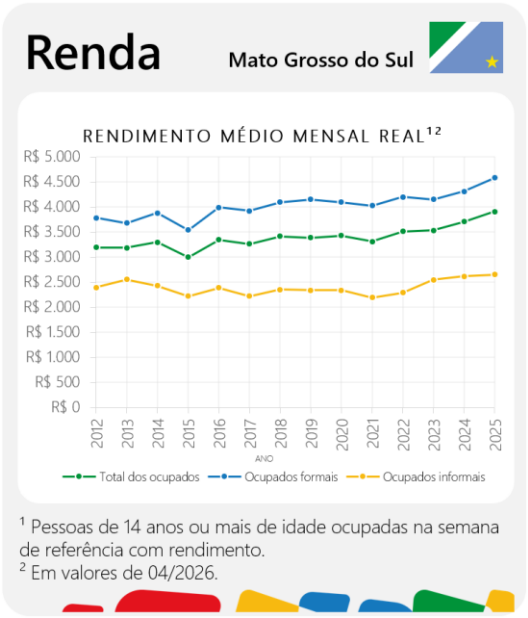
O volume de ocupados oscilou moderadamente entre 2012 e 2020, com leve retração para 5,32 milhões em 2020, acompanhada da redução da taxa de informalidade de 18,7% para 14,9%, o que corresponde a uma queda de 3,8 pontos percentuais ao longo de oito anos. Em 2024, no entanto, a taxa reverteu parcialmente esse movimento, situando-se em 16,2%, com alta de 1,3 pontos percentuais em relação a 2020. Essa recuperação da informalidade no pós-pandemia é consistente com o fenômeno observado em outros estados brasileiros, em que a recomposição do emprego no período imediatamente posterior à crise sanitária ocorreu, em parte, por meio de formas mais precárias de inserção laboral, especialmente no setor terciário (Silva, 2022). Ainda assim, o patamar de 16,2% em 2024 permanece abaixo do registrado em 2012 (18,7%), indicando um ganho estrutural de formalização ao longo do período.

A distribuição da força de trabalho por setores em 2024 revela importantes traços da estrutura produtiva estadual este ano. Observa-se ampla predominância do setor terciário (serviços e comércio), que concentra 67,2% das ocupações, em linha com a estrutura de economias mais industrializadas da região sul. O setor secundário (indústria), por sua vez, responde por 16,2% dos empregos, apresentando participação relativamente elevada quando comparado a estados de perfil predominantemente agrário, o que reflete a tradição industrial paranaense, especialmente nos segmentos alimentício, de papel e celulose e automotivo. Já o setor primário (agropecuária) representa 8,6% das ocupações, proporção relativamente reduzida considerando a imagem recorrente do estado como “celeiro agrícola”. Ainda assim, a agropecuária paranaense, com destaque para a

produção de soja, milho, aves e suínos, mantém relevância na geração de renda e no encadeamento com o setor agroindustrial[9].

Com o intuito de mensurar de forma mais precisa a estrutura do mercado de trabalho nos dois estados, torna-se necessário aprofundar a análise da renda dos trabalhadores no Mato Grosso do Sul (Figura 27) e no Paraná (Figura 28).

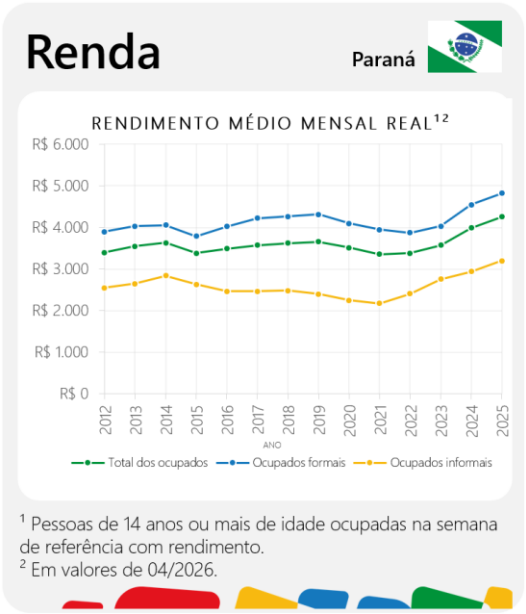
Figura 27 - Renda (MS)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em IBGE (2026n).

[9] De acordo com IPARDES (2020) o agronegócio paranaense (insumos, agropecuária, agroindústria e serviços relacionados) foi responsável por 33,86% do PIB do estado em 2017.

Figura 28 - Renda (PR)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em IBGE (2026n).

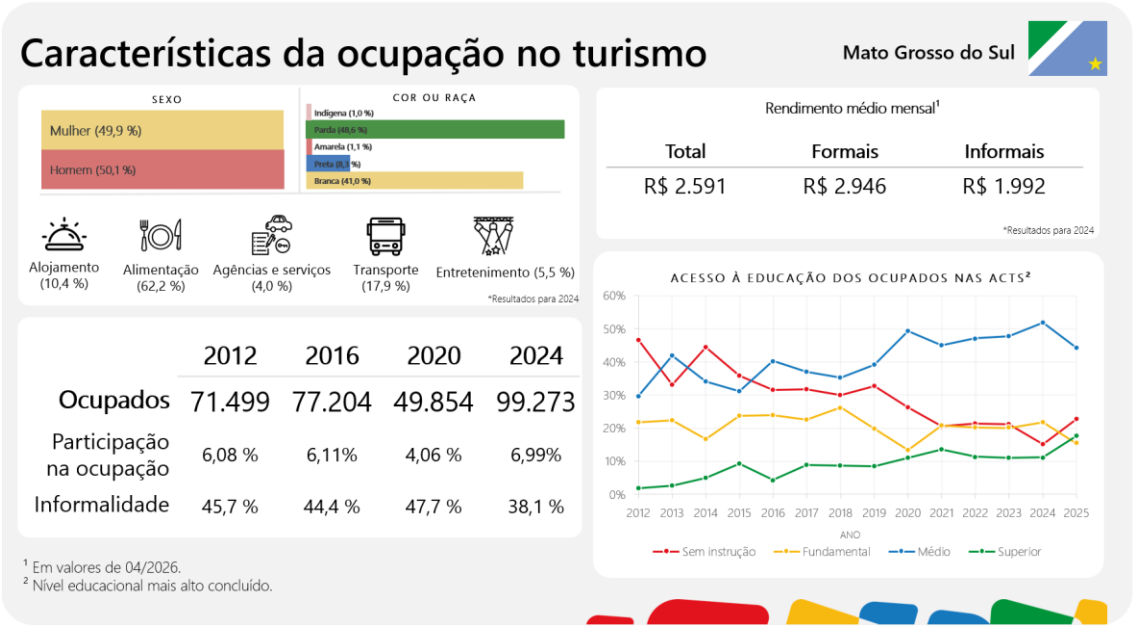
Entre 2012 e 2025, o rendimento médio real por mês dos dois estados avançou. No Mato Grosso do Sul, o valor registrado era de R$ 3.196,00 no primeiro ano da série e de R$ 3.909,00 ao final, registrando, portanto, um crescimento de 22,3%. No Paraná, o acréscimo foi de 25,5%, evoluindo de R$3 .399,00 mensais para R$ 4.250,00. A título de comparação, a renda média nacional para o mesmo período avançou de R$ 3.114,00 mensais para R$3.694,00, um crescimento de 18,6%.

Quando considerados os ocupados sob regime formal e informal, é possível notar disparidades entre as duas regiões. No Mato Grosso do Sul, os rendimentos dos trabalhadores formais cresceram 21,1% no período, avançando de R$ 3.785,00 para R$ 4.582,00. Para aqueles que não contam com registro oficial, a variação foi de R$ 2.395,00 para R$ 2.652,00, pouco mais da metade do crescimento dos registrados (10,7%). No Paraná, registrou-se o movimento contrário no período, com a renda média dos ocupados com registro crescendo menos que a dos informais. Os rendimentos avançaram de R$ 3.894,00 para R$ 4.817,00 e de R$ 2.546,00 para R$ 3.194,00 no período para formais e informais, respectivamente. Ou seja, ocupados com registro obtiveram um crescimento em seu rendimento médio de 23,7%, enquanto os rendimentos dos informais avançaram 25,5%.

5.6 CARACTERÍSTICAS DA OCUPAÇÃO NO TURISMO

Dado o interesse das análises deste documento técnico sobre o turismo fronteiriço, realiza-se o diagnóstico das ocupações nos setores relacionados ao turismo, iniciando com as atividades característicos do turismo (ACTs) no Mato Grosso do Sul (figura 29).

Figura 29 - Características da ocupação no turismo (MS)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em IBGE (2026n).

No Mato Grosso do Sul a ocupação no turismo é equilibrada entre homens e mulheres. A maioria do pessoal ocupado se autodeclara na cor ou raça parda (48,6%), seguida por branca (41%), preta (8,3%), amarela (1,1%) e indígena (1%). Os postos estão concentrados nas atividades de alimentação, que é responsável por mais da metade dos empregos (62,2%). Em seguida estão as atividades de transporte (17,9%), alojamento (10,4%), entretenimento (5,5%) e agências e serviços (4%).

Entre 2012 e 2024, a participação da ocupação nas ACTs manteve-se relativamente estável, oscilando de 6,1% para 6,9%. No contexto do isolamento social provado pela pandemia da Covid-19, em 2020, observou-se retração significativa, com as ACTs representando 4,1% do total de pessoas ocupadas. As estatísticas de informalidade

indicam que a ausência de registro formal é mais recorrente nas atividades de alimentação do que na média estadual, embora o processo de formalização tenha avançado ao longo do período analisado. Em 2012, 45,7% dos ocupados nas ACTs não possuíam vínculo formal. Apesar do aumento registrado em em 2020, a informalidade recuou para 38,1% em 2024. Ainda que o percentual permaneça elevado em comparação ao total dos postos de trabalho do estado, cuja taxa foi de 20,6% no mesmo ano, observa-se redução proporcional mais intensa na ACTs ao longo da série histórica.

Os rendimentos médios dos trabalhadores inseridos nas ACTs mostraram-se inferiores aos observados para o conjunto dos ocupados no estado. No agregado, os trabalhadores nas ACTs registraram um rendimento médio mensal de R$ 2.591,00, valor significativamente abaixo aos R$ 3.909,00 verificados para o total dos ocupados, independentemente da atividade econômica exercida. Quando analisadas separadamente as ocupações formais e informais nas ACTs, a disparidade permanece. Entre os trabalhadores formais, o rendimento médio nas ACTs foi de cerca de 35% inferior ao registrado para os trabalhadores formais considerando todas as atividades econômicas. Situação semelhante ocorre no caso dos informais, cujo rendimento médio nas ACTs também permaneceu aproximadamente 35% abaixo da média geral dos trabalhadores informais.

O perfil de escolaridade dos trabalhadores nas ACTs do Mato Grosso do Sul, analisado a partir da série histórica de 2012 a 2025, evidencia uma transformação estrutural nas ocupações, com tendências bem definidas para cada nível de instrução. A proporção de trabalhadores sem instrução partiu de 46,6% em 2012 e recuou de forma consistente ao longo do período, atingindo 15,1% em 2024, o que representa uma redução de 31,5 pontos percentuais em doze anos. Esse movimento indica que o crescimento da ocupação no setor foi acompanhado por uma mudança qualitativa na composição da força de trabalho, com progressiva substituição de trabalhadores sem escolaridade formal por outros com maior nível de instrução. Em 2025, o percentual elevou-se para 22,8%, o que pode refletir variações amostrais ou a incorporação temporária de trabalhadores de menor qualificação na expansão do emprego naquele ano.

O estrato de ensino fundamental completo apresentou comportamento oscilante ao longo da série, sem tendência linear definida, variando entre 13,4% (2020) e 26,2% (2018). Esse padrão sugere que esse grupo não foi progressivamente substituído da mesma forma que o contingente de pessoas sem instrução. Parte dos trabalhadores sem instrução que avançaram na escolaridade pode ter migrado para o nível médio sem passar para o ensino fundamental completo. Em 2024 e 2025, os percentuais foram 21,9% e 15,4%, respectivamente.

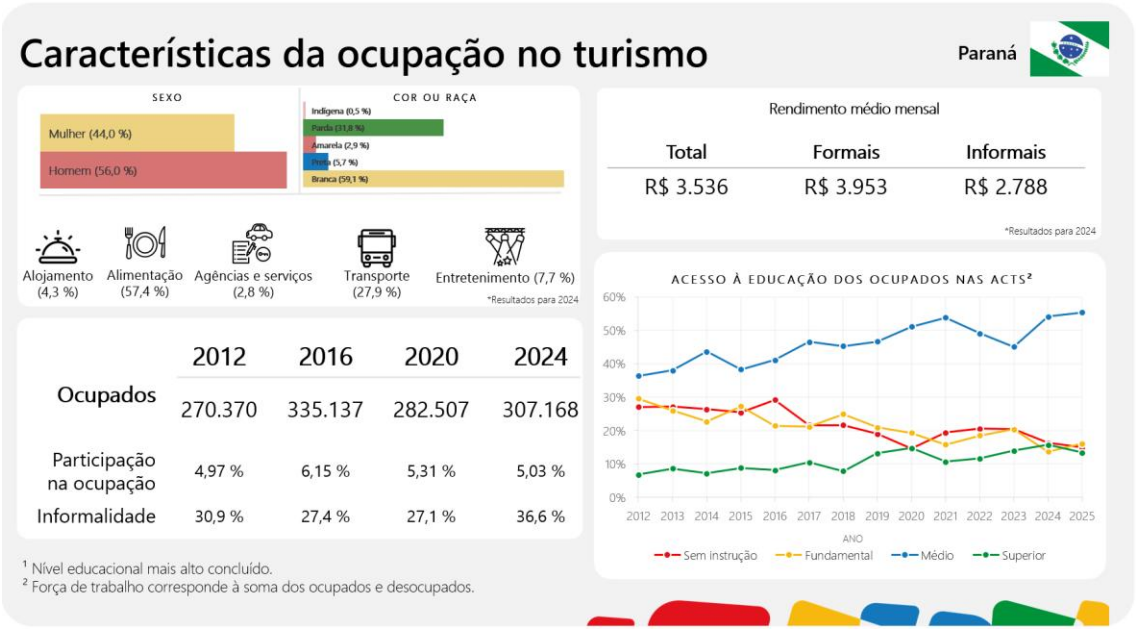
O ensino médio completo tornou-se o nível de escolaridade predominante dos trabalhadores nas ACTs do Mato Grosso do Sul a partir de 2020, quando ultrapassou a marca de 49%. Em 2024, atingiu 51,9%, o maior valor da série. Essa trajetória ascendente, com oscilações, reflete tanto a expansão da escolaridade média da população sul-mato-grossense quanto o aumento da exigência de qualificação mínima nos postos de trabalho do setor. A convergência entre a redução da informalidade (38,1% em 2024) e o crescimento da participação de formados com ensino médio sugere uma relação positiva entre escolaridade e formalização do emprego nas ACTs, à medida que o perfil educacional se eleva, os vínculos formais tendem a ganhar maior participação.

A participação de trabalhadores com ensino superior nas ACTs do Mato Grosso do Sul registrou o crescimento relativo mais expressivo de toda a série de apenas 1,8% em 2012 para 17,7% em 2025, o que representa um aumento de aproximadamente dez vezes. O crescimento foi gradual até 2019 e se acelerou a partir de 2020, quando o percentual ultrapassou 11% e se estabilizou nesse patamar até 2024.

A redução dos trabalhadores sem instrução ao longo da série coincide, de forma consistente, com os momentos de maior crescimento da ocupação e menor informalidade. Em 2024, ano em que o setor atingiu 99.273 ocupados e a informalidade caiu para 38,1%, o percentual de trabalhadores sem instrução chegou ao seu menor valor (15,1%) e o de nível médio a do seu maior valor (51,9%). Esse conjunto de movimentos simultâneos sugere que a qualificação da força de trabalho está associada tanto à capacidade de expansão do emprego no setor quanto à formalização de vínculos, ainda que a informalidade estrutural permaneça elevada (IPEA, 2016).

Examina-se, a seguir, os aspectos das ocupações no turismo no Paraná (figura 30).

Figura 30 - Característica da ocupação no turismo (PR)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em IBGE (2026n).

No Paraná os ocupados nas ACTs apresentam menor equilíbrio entre gêneros, com a participação de homens apresentando ligeira maioria. Quanto a raça ou cor, a maior parte se autodeclara branca (59,1), seguida por parda (31,8%), preta (5,7%), amarela (2,9%) e indígena (0,5%). Nesse estado da região sul, os postos de trabalho das ACTs também estão concentrados nas atividades de alimentação, mas em menor proporção (57,4%). Em seguida estão: transporte (27,9%), entretenimento (7,7%), alojamento (4,3%) e agências e serviços (2,8%).

No período analisado, as ocupações nas ACTs apresentaram leve oscilação positiva, passando de 4,9% no início da série para 5% ao final, após atingir um o maior percentual de 6,2% em 2016. A partir desse momento, observa-se trajetória de queda nos anos posteriores, o que indica impactos negativos associados à crise sanitária de 2020, ainda que em menor intensidade quando comparados ao estado da região centro-oeste.

A informalidade, por outro lado, atinge uma proporção maior de ocupados no Paraná. Entre 2012 e 2024, esta avançou de 30,9% para 36,6% dos ocupados nas ACTs. Uma hipótese para tal disparidade é a maior participação das atividades de transporte de

passageiros nas ocupações do estado do Paraná. Nesses termos, quando são filtrados os ocupados por ACTs, espera-se captar uma maior quantidade de trabalhadores atuando em plataformas[10] no estado. Nesse sentido, Borges (2025) ressalta que os novos serviços de transporte urbano são uma modalidade de atuação da economia das plataformas. O autor defende que a quantidade de ocupados sem contrato formal de trabalho nas atividades de transporte de passageiros em Curitiba e na sua região metropolitana teria crescido cerca de 130% entre 2014 e 2023.

O rendimento médio dos trabalhadores empregados nas ACTs segue um padrão semelhante ao observado no Mato Grosso do Sul, porém com disparidade menor. No Paraná, o rendimento daqueles que atuam em atividades econômicas ligadas ao turismo foi de R$ 3.536,00 em 2024, cerca de 17% inferior ao verificado para o conjunto do estado. No caso da ocupação formal, o rendimento médio de R$ 3.953,00 indica um valor aproximadamente 18% inferior, enquanto, para os trabalhadores informais, o rendimento foi de R$ 2.788,00 - o que representa cerca de 13% a menos em comparação ao perfil da ocupação sem registro formal no estado.

A série histórica completa revela uma mudança estrutural no perfil educacional dos ocupados nas ACTs do Paraná, com trajetórias bem definidas para cada nível de escolaridade. A proporção de trabalhadores sem instrução nas ACTs do Paraná seguiu trajetória de queda ao longo do período, partindo de 27,1% em 2012 e alcançando 15% em 2025, o que representa uma redução de 12,1 pontos percentuais. O recuo foi mais acentuado entre 2016 e 2020, quando o percentual passou de 29,2% para 14,7%, seguido de certa estabilização entre 2021 e 2023 (em torno de 19,5% a 20,6%), com nova queda em 2024 e 2025. Isso indica que, ainda que com oscilações, a expansão da oferta de mão de obra mais escolarizada no estado contribuiu para a redução do contingente de trabalhadores sem instrução.

O estrato referente ao ensino fundamental completo apresentou tendência de queda mais nítida do que o sem instrução, recuando de 29,7% em 2012 para 13,7% em

[10] A plataformização do trabalho tende a se concentrar nas atividades de transporte em maior medida do que nas demais ACTs. Nesse sentido, a maior participação relativa dessas atividades no Paraná, no contexto das ACTs, indica uma presença mais expressiva de trabalhadores vinculados a plataformas digitais e, por conseguinte, um maior contingente de ocupações informais.

2024, o menor valor da série, com leve recuperação em 2025 (16,1%). Esse movimento indica que, ao longo do período, postos de trabalho nas ACTs (que antes eram ocupados por trabalhadores de ensino fundamental completo), passaram a ser preenchidos por pessoas com escolaridade mais elevada, especialmente de nível médio. A queda simultânea dos dois estados inferiores de escolaridade, sem instrução e fundamental completo, aponta para uma transformação consistente na base educacional da força de trabalho no setor.

O ensino médio completo consolidou-se como nível de escolaridade predominante das ACTs do Paraná ao longo de toda a série histórica, com crescimento expressivo. Em 2012, representava 36,4% dos ocupados; em 2025 atingiu 55,5%, o maior valor do período, equivalente a um avanço de 19,1% em 13 anos. O patamar de 50% foi alcançado pela primeira vez em 2020 (51,2%) e mantido, com oscilações, nos anos seguintes, consolidando a prevalência desse nível formativo no setor. Esse comportamento é equivalente com o caráter de qualificação técnica e relacional das atividades turísticas, para as quais o ensino médio constitui o principal piso formativo, e com expansão da escolaridade média da força de trabalho paranaense no mesmo período (IBGE, 2026n).

A participação dos trabalhadores com ensino superior nas ACTs do Paraná cresceu de 6,8% em 2012 para 15,8% em 2024, maior valor da série, com leve recuo em 2025 (13,5%). O crescimento foi gradual até 2018, com aceleração a partir de 2019 (13,2%) e manutenção em patamares mais elevados nos anos seguintes. Esse avanço reflete tanto o avanço da oferta de ensino superior no estado quanto o ingresso crescente de profissionais com formação em turismo, hotelaria, gastronomia, administração e áreas correlatas nas atividades características do setor.

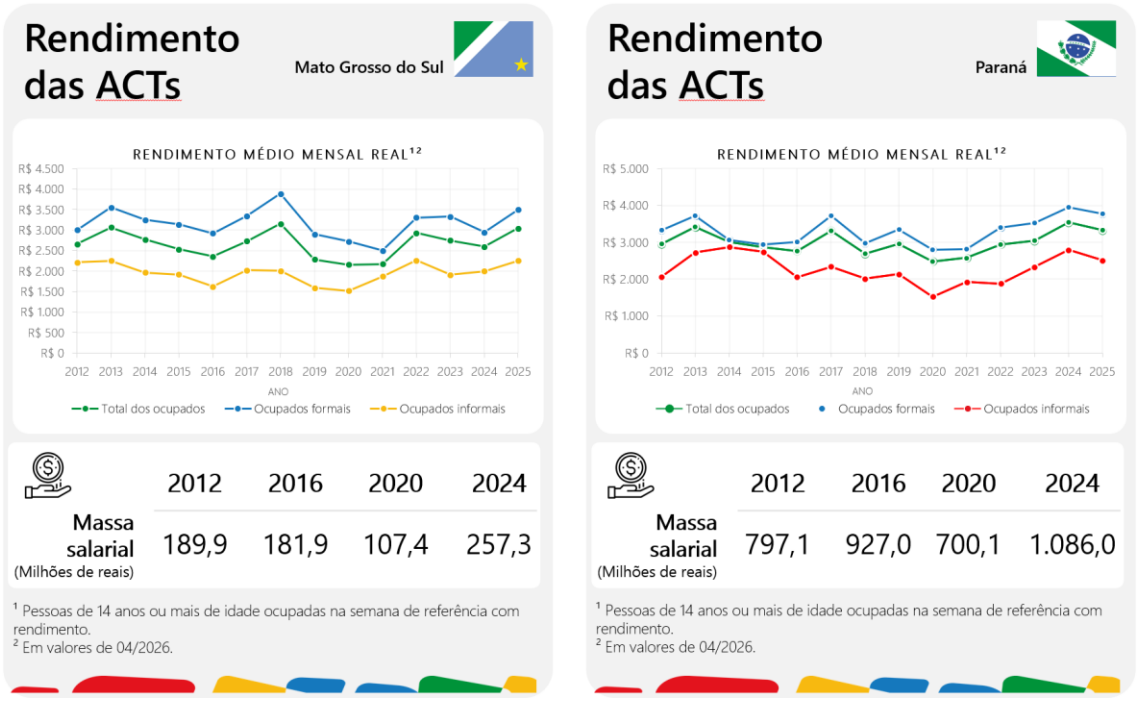
A análise integrada dos dados permite identificar relações relevantes entre o perfil educacional da força de trabalho e os indicadores de ocupação e informalidade. O período de maior crescimento da ocupação e menor informalidade, entre 2012 e 2016, confluíram ao mesmo tempo que a redução dos trabalhadores com ensino fundamental completo (de 29,7% para 21,5%), e crescimento do nível médio, de 36,4% para 41,1%. Esse movimento sugere que a expansão do emprego no setor nesse intervalo foi acompanhada

de melhora qualitativa na composição educacional da força de trabalho e da maior formalização dos vínculos (IPEA, 2016; IBGE, 2012).

Em 2024, o setor registrou os maiores percentuais da série tanto de trabalhadores com ensino de médio completo (54,2%), quanto com ensino superior completo (15,8%). Paralelamente, também apresentou uma das maiores taxas de informalidade do período, alcançando 36,6%. Essa combinação evidencia que o avanço da escolaridade não se traduz, necessariamente, em maior formalização dos vínculos nas ACTs. Embora níveis educacionais mais elevados ampliem possibilidades de inserção no mercado de trabalho, características estruturais dessas atividades, como sazonalidade, rotatividade e descentralização dos serviços, tendem a favorecer a manutenção do grau de instrução dos trabalhadores (IPEA, 2016; IBGE, 2012).

No que tange aos rendimentos das ACTS nos estados sul-mato-grossense e paranaense foram observados comportamentos distintos, conforme podem ser visualizados na figura 31.

Figura 31 - Rendimentos das ACTs (MS/PR)

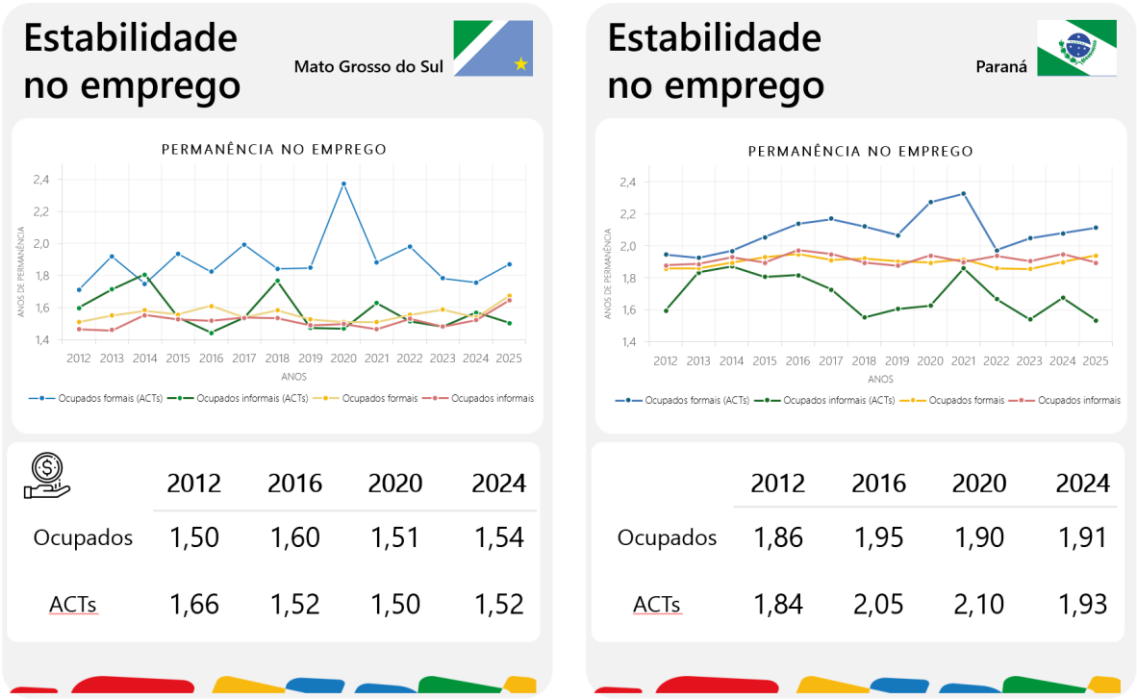


Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em IBGE (2026n).

No Mato Grosso do Sul foi verificada redução no rendimento real dos ocupados nas ACTs. Entre 2012 e 2024, o rendimento real regrediu de R$2.658,00 para R$2.592,00, uma queda de 2,5%. Quando desagrupados formais e informais, o padrão se repete com regressões de R$3.004,00 para R$2.947,00 e R$2.212,00 para R$1.993,00, respectivamente. É válido ressaltar que para o ano de 2025, foi observado aumento real com relação à 2012, podendo a conjuntura observada para 2024 ser uma distorção na amostra da PNADC.

Em contraposição, a situação no Paraná foi de aumento real nos rendimentos. Para o grupamento completo daqueles que atuam nas ACTs, os rendimentos médios mensais evoluíram de R$2.948,00 para R$3.536,00. Para trabalhadores formais o crescimento foi de R$3.321,00 para R$3.953,00 e para os informais de R$2.063,00 para R$2.503,00. Considerando o crescimento na ocupação e no rendimento, é possível apontar que a massa salarial dos ocupados no turismo avançou de R$189,9 milhões em 2012 no Mato Grosso do Sul para R$257,3 milhões, um crescimento de 35,5%. No Paraná, aumento foi de 36,2%, de 797,1 milhões para 1,086 bilhão. Além do rendimento, a comparação entre os estados se relaciona com fins de estabilidade nos empregos de turismo (figura 32).

Figura 32 - Estabilidade no emprego (MS/PR)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em IBGE (2026n).

As estatísticas de estabilidade no emprego indicam que, ao longo do período analisado, o tempo médio de permanência no trabalho apresentou relativa estabilidade, com leve crescimento quando considerado o total dos ocupados em ambos os estados. Nas ACTs, os resultados permanecem próximos aos observados para o conjunto do mercado de trabalho, porém com comportamentos distintos entre Mato Grosso do Sul e Paraná.

No Mato Grosso do Sul, os trabalhadores das ACTs apresentaram tempo médio de permanência superior ao total dos ocupados apenas em 2012. Nos anos seguintes, os indicadores das ACTs permaneceram ligeiramente abaixo da média geral do estado, sugerindo maior rotatividade nessas atividades. No Paraná, observa-se dinâmica inversa. Com exceção de 2012, os ocupados nas ACTs registraram tempo médio de permanência superior ao total dos trabalhadores do estado em todos os anos de referência. O resultado indica maior estabilidade relativa dos vínculos nas ACTs paranaenses em comparação ao conjunto do mercado de trabalho estadual.

Quando os resultados são observados de maneira mais desagregada fica evidente que nos dois estados a permanência dos trabalhadores nas ACTs é alavancada para cima em função da estabilidade dos ocupados formais. O subgrupo composto pelos empregados formais nas ACTs supera a permanência dos formais, em geral, de maneira significativa nos dois estados. Já os informais, apesar das oscilações ao longo dos anos, apresentam resultados próximos aos do restante da economia do Mato Grosso do Sul. No Paraná, os informais nas ACTs tentem a permanecer menos no emprego que os informais nas demais atividades.

As estatísticas sobre permanência no emprego nas ACTs indicam que, de modo geral, essas atividades tendem a apresentar menor estabilidade quando comparadas ao restante do mercado de trabalho. Ao se desagregarem os dados, observa-se que os ocupados informais nas ACTs tendem a permanecer menos tempo no emprego do que a média dos informais na economia. Por outro lado, a permanência no emprego nas ACTs é significativamente elevada em função dos ocupados com vínculos formais, que tendem a apresentar maior duração no emprego em relação à média da economia.

Esse resultado positivo encontra possível explicação no perfil das ACTs. Como discutido previamente, as atividades de transportes e de alojamento apresentam grande participação na ocupação nas ACTs nos dois estados. Essas atividades, por sua vez, demandam trabalhadores com maior especialização em atividades específicas, o que pode contribuir para a maior permanência dos ocupados.

5.6.1 Prestadores de serviços turísticos: CADASTUR

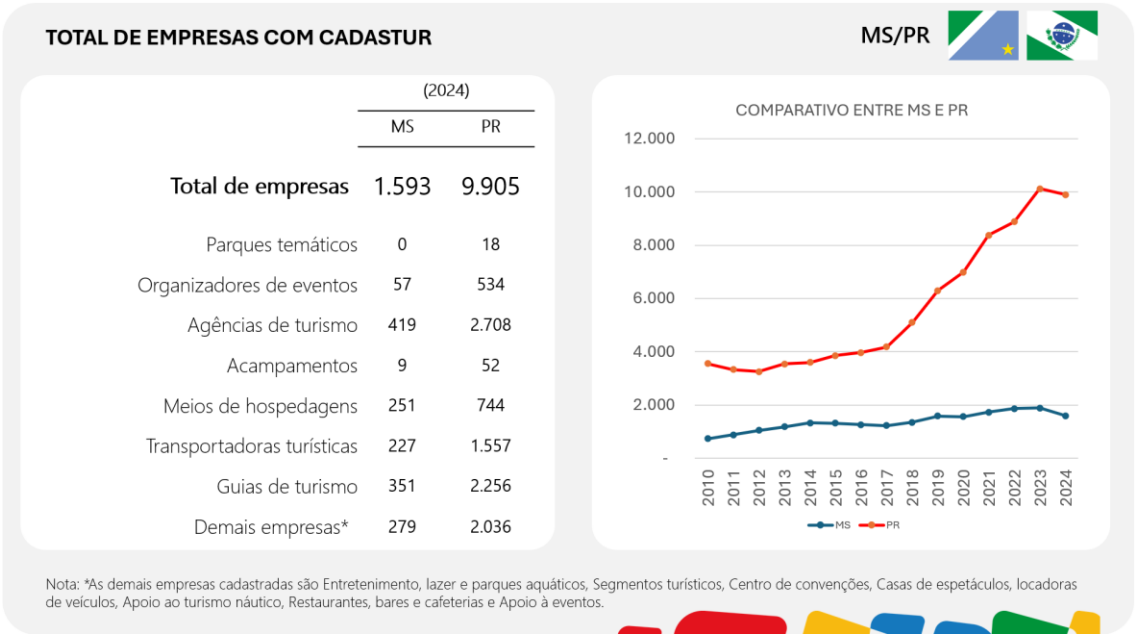
A necessidade de Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos (CADASTUR) no Brasil, voltado a pessoas físicas e jurídicas atuantes no setor de turismo, surge como um registro administrativo oficial instituído em 2003 e fortalecido a partir da Lei Geral do Turismo de 2008, Lei nº 11.771 (Brasil, 2008). A partir de 2011, o Ministério de Turismo passou a disponibilizar os dados do cadastro em formato estruturado, consolidando-o como uma importante base de dados para análises sobre vínculos formais sobre empresas e profissionais relacionados ao turismo no país.

Conforme a Lei 8.623/93 (Brasil, 1993) e a Lei 11.771/2008 (Brasil, 2008), o cadastro tornou-se obrigatório para sete categorias de prestadores de serviços turísticos: parques temáticos, organizadores de eventos, agências de turismo, estabelecimentos de acampamento, meios de hospedagens, transportadoras turísticas e guias de turismo.

Para outras atividades vinculadas ao setor, o registro permanece facultativo, refletindo o interesse voluntário dos prestadores de serviços em se vincularem formalmente ao sistema turístico nacional. Entre essas atividades estão organizações de entretenimento e lazer, parques aquáticos, segmentos turísticos, centro de convenções, casas de espetáculos, locadoras de veículos, empresas de apoio ao turismo náutico, restaurantes, bares e cafeterias e empresas de apoio a eventos.

A figura 33 resume dados totais das empresas com CADASTUR no Mato Grosso do Sul e no Paraná para o ano de 2024[11] e um histórico total entre 2010 e 2024.

Figura 33 - Comparativo total de empresas com CADASTUR (PR/MS)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em Ministério do Turismo (Brasil, 2026d).

[11] Até o momento de publicação deste documento, parques temáticos e parques aquáticos não disponibilizaram os dados para o ano de 2025.

É possível analisar que o estado do Paraná ampliou consideravelmente o quantitativo total de empresas cadastrados no CADASTUR ao longo dos últimos 10 anos, enquanto Mato Grosso do Sul manteve números mais modestos, permanecendo abaixo de dois mil cadastros. Contudo, é importante considerar que o cadastro não contempla a totalidade dos prestadores de serviços turísticos, uma vez que parte das atividades possui adesão facultativa. Assim, dependendo do nível de formalização das empresas e do interesse em integrar o sistema, o quantitativo registrado pode não representar integralmente o universo do setor turístico nos estados analisados. Ainda assim, o CADASTUR constitui um importante indicativo do grau de envolvimento dos prestadores de serviços com a estrutura formal do turismo e das ações de incentivo promovidas pelo poder público para organização e desenvolvimento da atividade turística.

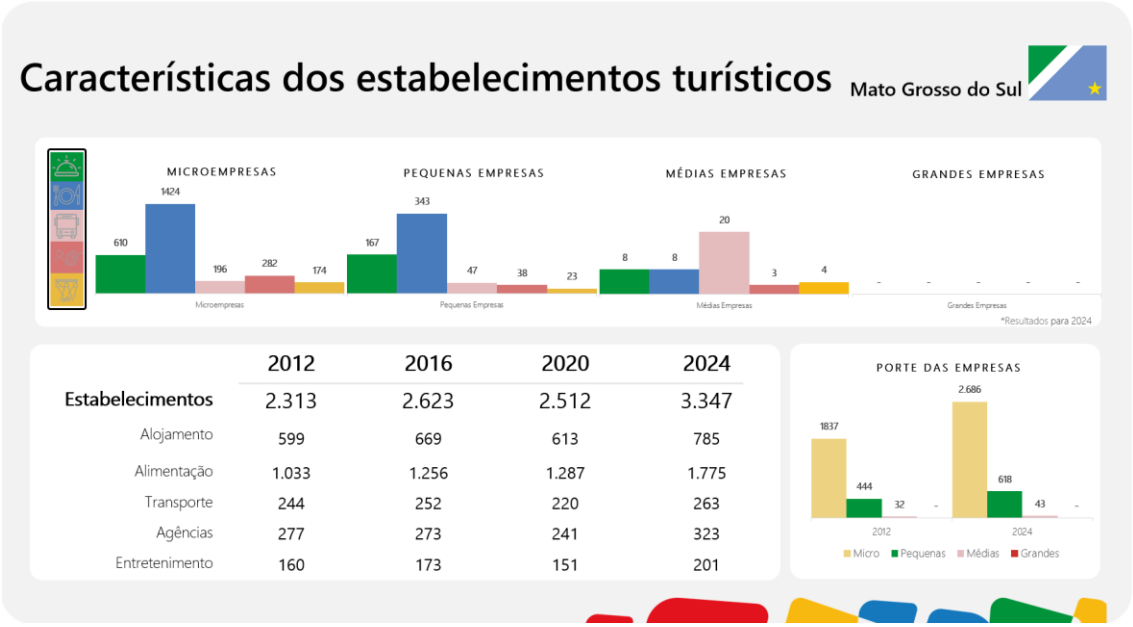
Observa-se, nesse contexto, um quantitativo expressivo de registros vinculados às agências de turismo e aos guias de turismo. No caso dos guias, o cadastro junto ao Ministério do Turismo possui maior relevância regulatória, em razão da regulamentação profissional estabelecida pela Lei 8.623/1993, o que contribui para o elevado número de profissionais com CADASTUR ativo. Situação semelhante ocorre com as agências de turismo, cuja atuação na comercialização de produtos e serviços turísticos exige maior formalização institucional e enquadramento legal.

Ao longo da série histórica, percebe-se que o Paraná apresenta maior adesão dos prestadores de serviços turísticos ao CADASTUR em comparação ao do Mato Grosso do Sul, aspecto que pode refletir tanto diferenças na dinâmica econômica do turismo quanto distintos níveis de mobilização e incentivo institucional ao cadastro formal no setor.

5.6.2 Características Dos Estabelecimentos Turísticos

Além do cadastro oficial junto ao Ministério do Turismo por meio do CADASTUR, os estabelecimentos turísticos podem ser analisados a partir de diferentes características relacionadas ao seu perfil de atuação no setor. Nesse contexto, a Figura 34 apresenta um panorama das Atividades Características do Turismo (ACTs) no estado de Mato Grosso do Sul.

Figura 34 - Características dos estabelecimentos turísticos (MS)



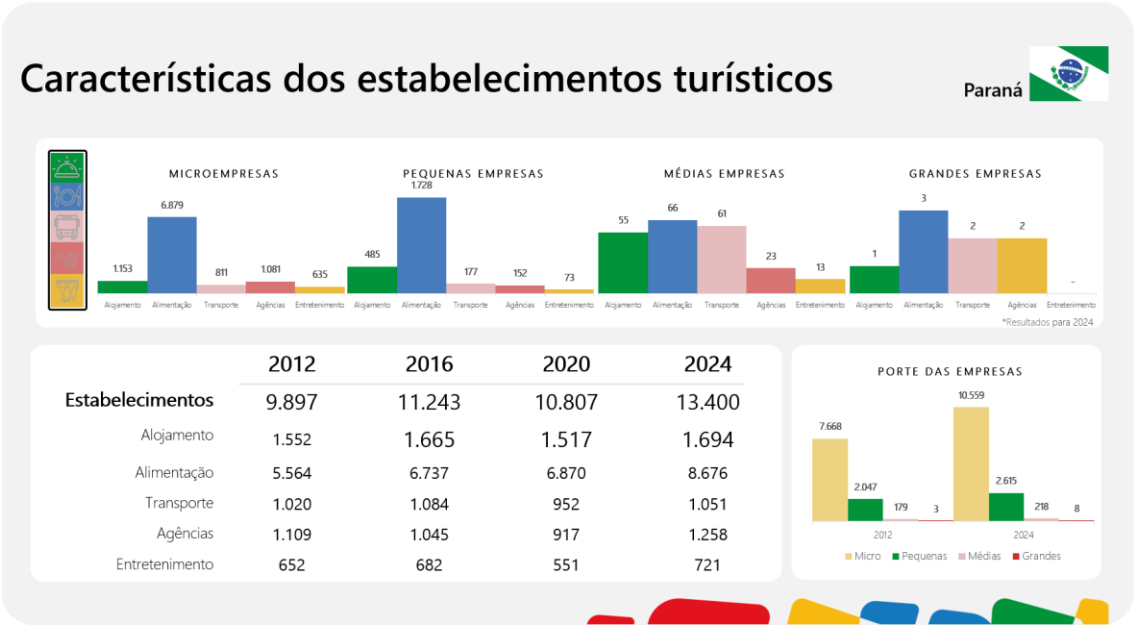
Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base no Ministério do Trabalho e Emprego (MTE, 2026).

Como observado nos aspectos gerais de ocupações das ACTs, a maioria dos estabelecimentos estão concentradas no setor de alimentação. No último ano da série disponível (2024), esse segmento representava 53% do total de estabelecimentos vinculados às atividades características do turismo. Na sequência, destacam-se as atividades de alojamento (23,4%), agências de turismo (9,6%), transportes (7,9%) e entretenimento (6%).

Ao longo do período analisado, a estrutura do mercado manteve relativa estabilidade em relação ao porte dos estabelecimentos. As microempresas predominam de forma expressiva entre as ACTs, correspondendo a aproximadamente 80% do total de empresas do setor. As pequenas e médias empresas representaram cerca de 19% e 1%, respectivamente, enquanto não foram identificadas empresas de grande porte atuando diretamente nas atividades características do turismo no estado.

No que se refere às características dos estabelecimentos turísticos do Paraná, a Figura 35 apresenta uma síntese dos principais resultados observados.

Figura 35 - Características dos estabelecimentos turísticos (PR)



	2012	2016	2020	2024
Estabelecimentos	9.897	11.243	10.807	13.400
Alojamento	1.552	1.665	1.517	1.694
Alimentação	5.564	6.737	6.870	8.676
Transporte	1.020	1.084	952	1.051
Agências	1.109	1.045	917	1.258
Entretenimento	652	682	551	721

Fonte: Itaipu Parquetec (2026) baseado no Ministério do Trabalho e Emprego (TEM, 2026).

Assim como no estado da região Centro-Oeste, no Paraná os estabelecimentos operando nas ACTs estão majoritariamente no ramo de alimentação. A proporção supera a do estado vizinho, correspondendo a 64,7% dos estabelecimentos. Alojamentos se encontram na segunda posição correspondendo a 12,6%, seguido de agências, transportes e entretenimento que registraram 9,4%, 7,8% e 5,4%, respectivamente.

Embora o Paraná apresente estabelecimentos turísticos de grande porte, a estrutura de mercado das ACTs permanece semelhante à observada em Mato Grosso do Sul. Ao longo do período analisado, os microempreendimentos mantiveram predominância expressiva, representando cerca de 78% do total dos estabelecimentos. As pequenas empresas corresponderam a aproximadamente 20%, enquanto as unidades de grande porte permaneceram abaixo de 2% da estrutura total do setor.

Ainda assim, destaca-se, que o Paraná abriga organizações desse último grupo e apresentou crescimento significativo ao longo da série histórica, passando de três para oito entre 2012 e 2024. Essas empresas de maior porte estão distribuídas principalmente no ramo de alimentação (3), além de segmentos de transportes (2), agências de turismo (2) e alojamento (1).

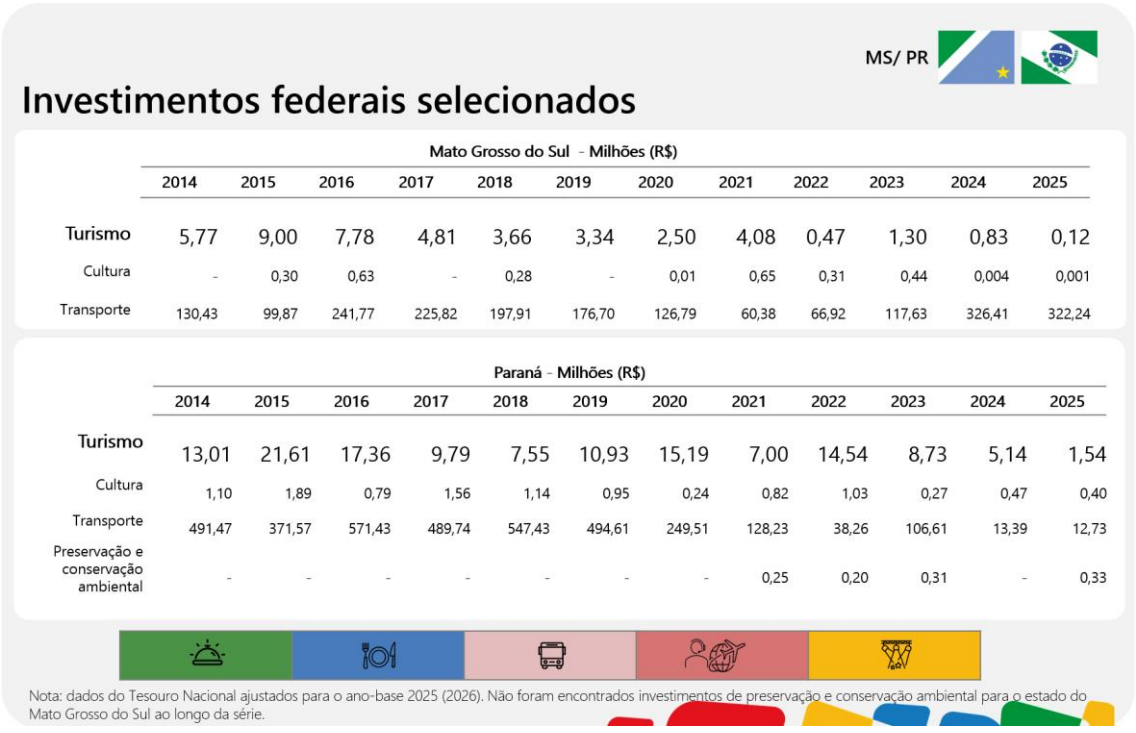
Em suma, os estabelecimentos que operam nas ACTs nos dois estados estão concentrados nos serviços de alimentação, seguidos pelos de alojamento.

Estruturalmente, ambos os mercados possuam maior frequência de micro e pequenas empresas, e apenas o Paraná conta com empresas de grande porte atuando na área. Vale ressaltar que em números totais o estado do Paraná tem mais empresas no ramo do turismo (13.400) que o Mato Grosso do Sul (3.347). O mesmo acontece para as empresas com registro no CADASTUR e as ocupações nas ACTs.

5.7 INVESTIMENTOS PÚBLICOS NO TURISMO

Análises complementares sobre o turismo envolvem os investimentos públicos destinados ao setor, uma vez que esses recursos refletem as prioridades governamentais, a capacidade de indução do desenvolvimento turístico e o fortalecimento da infraestrutura, promoção e qualificação das atividades relacionadas ao turismo. Nesse contexto, a Figura 36 apresenta os fundos e investimentos públicos direcionados ao desenvolvimento do setor em cada estado analisado.

Figura 36 - Investimentos federais selecionados (MS/PR)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base no Ministério da Fazenda (2026).

Entre 2014 e 2025, o governo federal investiu cerca de R$ 176 milhões diretamente no turismo nos dois estados, com recursos concentrados principalmente em projetos de infraestrutura turística. No Mato Grosso do Sul, os aportes totalizaram aproximadamente R$ 43 milhões, dos quais a maior parte foi destinada aos municípios (91,5%), seguida por transferências ao estado (5,5%) e aplicações diretas (3%). No Paraná, por sua vez, os valores atingiram cerca de R$ 119 milhões, distribuídos entre municípios (65,6%), governo estadual (31,1%) e aplicações diretas (3,2%).

Ademais, foram identificados outros três tipos de investimentos públicos federais com potencial impacto sobre o turismo nessas regiões, abrangendo as funções orçamentárias de transporte e cultura, bem como a subfunção de preservação e conservação ambiental, vinculada à função de gestão ambiental. Em ambos os estados, os recursos destinados à função de transporte representam o maior volume de investimentos entre os analisados. No Mato Grosso do Sul, os aportes superaram R$2 bilhões, com forte concentração no transporte rodoviário (96,4%), seguido pelo transporte aéreo (3,59%) e ferroviário (0,01%). No Paraná, por sua vez, dos R$ 3,5 bilhões destinados a essa função, 89,4% foram direcionados ao transporte rodoviário, 9,1% ao aquaviário, 1,07% ao aéreo, 0,46% ao ferroviário e 0,03% a estudos, projetos e planejamento de infraestrutura.

Os investimentos em cultura no estado do Mato Grosso do Sul totalizaram R$2,6 milhões, divididos entre R$2,3 milhões para difusão cultural e R$300 mil para a preservação do patrimônio cultural brasileiro. No Paraná, as despesas de investimentos foram de R$10,6 milhões, divididos entre difusão cultural (R$10,1 milhões), preservação de patrimônio cultural em cidades com bens tombados (R$500 mil) e apoio a implementação de espações e equipamentos (R$3,5 mil).

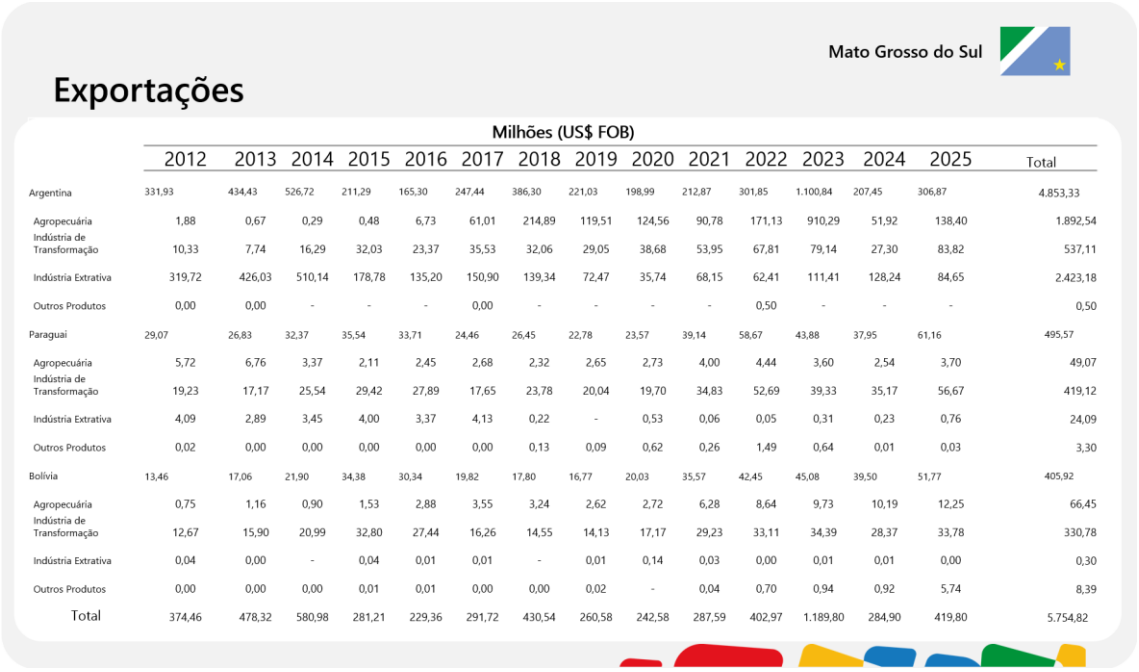
Por fim, não foram identificados investimentos federais em preservação e conservação ambiental no Mato Grosso do Sul durante o período. No Paraná foram investidos cerca de R$1 milhão ao longo do período nesta subcategoria, divididos entre a implementação da Agenda Nacional de Proteção, Defesa, Bem-Estar e Direitos Animais (R$835 mil) e apoio a execução de estudos, planos, projetos e obras de preservação proteção à erosão costeira em áreas urbanas (R$250 mil). De maneira geral, o Paraná

obteve um volume maior de investimentos, mesmo que mais descentralizados no Mato Grosso do Sul.

5.8 RELAÇÕES COMERCIAIS REGIONAIS

Os últimos diagnósticos da fronteira estudada dizem respeito às contas internacionais e as relações dos estados com os países fronteiriços, a saber: Argentina, Bolívia e Paraguai. Primeiro, sobre exportações referentes ao estado do Mato Grosso do Sul (figura 37) e ao estado do Paraná (figura 38).

Figura 37 - Exportações (MS)



	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Argentina	331,93	434,43	526,72	211,29	165,30	247,44	386,30	221,03	198,99	212,87	301,85	1.100,84	207,45	306,87	4.853,33
Agropecuária	1,88	0,67	0,29	0,48	6,73	61,01	214,89	119,51	124,56	90,78	171,13	910,29	51,92	138,40	1.892,54
Indústria de Transformação	10,33	7,74	16,29	32,03	23,37	35,53	32,06	29,05	38,68	53,95	67,81	79,14	27,30	83,82	537,11
Indústria Extrativa	319,72	426,03	510,14	178,78	135,20	150,90	139,34	72,47	35,74	68,15	62,41	111,41	128,24	84,65	2.423,18
Outros Produtos	0,00	0,00	-	-	-	0,00	-	-	-	-	0,50	-	-	-	0,50
Paraguai	29,07	26,83	32,37	35,54	33,71	24,46	26,45	22,78	23,57	39,14	58,67	43,88	37,95	61,16	495,57
Agropecuária	5,72	6,76	3,37	2,11	2,45	2,68	2,32	2,65	2,73	4,00	4,44	3,60	2,54	3,70	49,07
Indústria de Transformação	19,23	17,17	25,54	29,42	27,89	17,65	23,78	20,04	19,70	34,83	52,69	39,33	35,17	56,67	419,12
Indústria Extrativa	4,09	2,89	3,45	4,00	3,37	4,13	0,22	-	0,53	0,06	0,05	0,31	0,23	0,76	24,09
Outros Produtos	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13	0,09	0,62	0,26	1,49	0,64	0,01	0,03	3,30
Bolívia	13,46	17,06	21,90	34,38	30,34	19,82	17,80	16,77	20,03	35,57	42,45	45,08	39,50	51,77	405,92
Agropecuária	0,75	1,16	0,90	1,53	2,88	3,55	3,24	2,62	2,72	6,28	8,64	9,73	10,19	12,25	66,45
Indústria de Transformação	12,67	15,90	20,99	32,80	27,44	16,26	14,55	14,13	17,17	29,23	33,11	34,39	28,37	33,78	330,78
Indústria Extrativa	0,04	0,00	-	0,04	0,01	0,01	-	0,01	0,14	0,03	0,00	0,01	0,01	0,00	0,30
Outros Produtos	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,02	-	0,04	0,70	0,94	0,92	5,74	8,39
Total	374,46	478,32	580,98	281,21	229,36	291,72	430,54	260,58	242,58	287,59	402,97	1.189,80	284,90	419,80	5.754,82

Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em Secretaria de Comércio Exterior (SECEX, 2026).

Figura 38 - Exportações (PR)

Paraná

Exportações

Milhões (US$ FOB)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Argentina	1.830,13	2.046,21	1.202,26	1.086,35	1.536,86	2.053,38	1.449,06	1.041,74	909,23	964,79	1.483,56	1.583,45	1.213,02	1.825,59	20.225,62
Agropecuária	1,38	0,88	0,74	1,15	1,18	1,01	6,37	4,23	20,77	24,10	21,79	35,80	15,28	11,91	146,62
Indústria de Transformação	1.814,04	2.044,81	1.201,40	1.084,79	1.535,56	2.052,24	1.442,58	1.037,47	886,46	919,03	1.116,78	1.091,22	1.142,47	1.730,48	19.099,33
Indústria Extrativa	0,02	0,00	0,01	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,01	0,11
Outros Produtos	14,69	0,52	0,11	0,40	0,10	0,12	0,11	0,03	2,00	21,66	344,98	456,42	55,24	83,19	979,57
Bolívia	149,99	126,28	157,90	138,48	124,51	130,31	123,16	136,28	100,67	152,35	174,50	195,21	139,20	113,04	1.961,89
Agropecuária	0,15	0,36	0,52	0,44	0,17	0,15	0,11	0,14	0,13	0,09	0,07	0,09	0,02	0,13	2,57
Indústria de Transformação	149,84	125,91	157,34	137,96	124,27	130,13	122,81	136,07	100,47	152,16	174,28	194,96	139,04	112,65	1.957,89
Indústria Extrativa	0,00	0,00	0,04	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04	0,02	0,06	0,02	0,05	0,11	0,13	0,61
Outros Produtos	0,00	0,00	0,00	0,06	0,04	0,01	0,19	0,02	0,06	0,04	0,14	0,11	0,03	0,13	0,82
Paraguai	523,62	621,84	612,28	531,89	425,91	462,97	539,64	433,81	420,37	549,96	583,45	619,26	632,22	678,99	7.636,19
Agropecuária	24,95	32,28	17,33	12,81	19,44	16,75	12,73	19,12	25,55	30,57	40,82	53,95	45,64	50,69	402,61
Indústria de Transformação	494,26	583,16	586,07	513,56	401,45	439,69	512,65	409,30	389,08	511,09	535,02	555,63	573,59	612,59	7.117,15
Indústria Extrativa	4,26	6,12	8,01	4,67	4,20	5,64	13,22	3,75	4,20	6,50	5,88	6,58	9,42	9,56	92,00
Outros Produtos	0,15	0,28	0,88	0,85	0,81	0,89	1,05	1,64	1,54	1,79	1,73	3,10	3,57	6,15	24,43
Total	1.830,13	2.046,21	1.202,26	1.086,35	1.536,86	2.053,38	1.449,06	1.041,74	909,23	964,79	1.483,56	1.583,45	1.213,02	1.825,59	20.225,62

Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base Secretaria de Comércio Exterior (SECEX, 2026).

Entre os três países fronteiriços, a Argentina apresenta-se com o principal destino das exportações paranaenses e sul-mato-grossenses. No período entre 2012 e 2025 estas estavam concentradas na indústria de transformação paranaense por ampla margem, quando considerado o fluxo monetário proveniente destas vendas.

Em 2024, pouco mais de metade dos recursos financeiros das exportações enviadas aos três países por ambos os estados foram oriundos de vendas do setor da indústria de transformação. Entre os produtos mais comercializados, destacam-se os da indústria de veículos e reboques paranaense, resultando em um faturamento superior a U$1 bilhão de dólares naquele ano. O Mato Grosso do Sul concentrava suas vendas à Argentina nos produtos da agropecuária, embora sua pauta seja bastante equilibrada, incluindo também a participação dos indústria da transformação e a extrativa. Em termos de volume, ela é significativamente mais enxuta que a paranaense, correspondendo a 14,6% do volume total de vendo dos estados brasileiros aos três países em questão.

O Paraguai configura-se como o segundo principal parceiro comercial de ambos os estados entre os três países analisados. No caso do Paraná, as exportações apresentam forte concentração na indústria de transformação, embora com maior diversificação. Em

2024, 90,7% das vendas destinadas a esses países originaram-se desse setor, com destaque para produtos químicos, seguidos por máquinas e equipamentos e produtos alimentícios. No Mato Grosso do Sul, a estrutura das exportações ao Paraguai também é predominantemente baseada na indústria de transformação (92,7%), sobretudo na produção de alimentos, que respondeu por mais da metade das aquisições paraguaias em 2024.

Por último, a Bolívia oscilou o volume de compras dos dois estados em 4% e 10% no decênio analisado. O país andino concentra suas compras dos dois estados nos produtos da transformação. As indústrias de ambos os estados comercializam principalmente produtos da indústria do papel.

Além dos dados já apresentados sobre as exportações, foram levantados dados sobre as importações para o estado do MS (figura 39) e para o estado do PR (figura 40), seguido de suas respectivas análises.

Figura 39 - Importações (MS)

Mato Grosso do Sul

Importações

Milhões (US$ FOB)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Argentina	115,51	106,08	88,34	42,89	36,45	25,23	23,75	12,12	6,47	7,93	6,76	14,90	31,70	28,25	546,37
Agropecuária	8,30	15,51	17,47	6,52	16,58	1,99	2,89	1,64	0,00	0,00	0,00	0,25	0,69	2,39	74,24
Indústria de Transformação	107,21	90,43	70,59	35,95	19,67	22,95	20,78	10,40	6,40	7,73	6,76	14,61	29,77	9,28	452,51
Indústria Extrativa	0,00	0,14	0,29	0,42	0,20	0,28	0,07	0,08	0,07	0,19	0,00	0,04	1,24	16,59	19,62
Bolívia	3.328,70	3.783,98	3.546,41	2.290,54	1.265,54	1.200,14	1.538,09	1.275,08	971,11	1.147,64	1.479,75	1.354,24	1.198,96	849,64	25.229,83
Agropecuária	8,91	22,66	0,89	0,25	0,34	0,23	0,20	0,48	0,12	0,16	0,44	1,37	3,91	5,67	45,63
Indústria de Transformação	1,20	0,28	0,31	0,31	0,36	0,39	9,34	9,36	7,80	21,77	41,14	43,57	30,41	37,13	203,38
Indústria Extrativa	3.318,44	3.760,41	3.544,40	2.289,85	1.264,62	1.199,46	1.528,46	1.265,24	963,19	1.125,69	1.438,17	1.309,29	1.164,64	806,84	24.978,72
Outros Produtos	0,14	0,63	0,81	0,13	0,22	0,07	0,09	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	2,09
Paraguai	109,96	118,36	133,29	134,56	131,75	124,33	139,30	174,74	148,36	125,94	155,51	141,44	159,68	175,15	1.972,36
Agropecuária	35,46	40,48	23,26	14,25	12,95	17,56	15,98	16,95	9,56	12,19	21,59	13,57	18,71	11,62	264,13
Indústria de Transformação	74,44	77,86	110,03	119,40	118,57	106,69	123,30	147,77	134,20	109,32	133,71	127,86	140,57	160,18	1.683,89
Outros Produtos	0,06	0,02	0,00	0,91	0,23	0,08	0,03	10,01	4,60	4,43	0,21	0,00	0,39	3,35	24,34
Total Geral	3.554,17	4.008,42	3.768,05	2.467,98	1.433,74	1.349,71	1.701,14	1.461,94	1.125,93	1.281,51	1.642,03	1.510,58	1.390,34	1.053,04	27.748,56

Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em Secretaria de Comércio Exterior (SECEX, 2026).

Entre 2012 e 2025, as importações de Mato Grosso do Sul oriundas dos mercados analisados eram majoritariamente bolivianas (90,9%), seguidas pelas paraguaias (7,1%) e

argentinas (2,0%). A demanda do Paraná, por sua vez, é constituída em primeiro lugar por importações da Argentina (70,1%), seguida do Paraguai (29,1%) e Bolívia (0,8%).

A demanda sul-mato-grossense é fortemente impactada pela compra de combustíveis, sobretudo o gás natural. Essa mercadoria representa 99% das importações do estado provenientes do país andino. Já, as importações oriundas do Paraguai são mais diversificadas e estão concentradas nos produtos da indústria da transformação como têxteis, químicos, produtos alimentícios, borrachas e plásticos. Em síntese, a pequena quantidade de produtos argentinos importados pelo Mato Grosso do Sul apresenta similaridade à pauta paraguaia, com forte representatividade dos produtos químicos, têxteis e alimentícios.

Figura 40 - Importações (PR)

Paraná

Importações

Milhões (US$ FOB)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Argentina	2.398,28	2.402,00	1.858,70	1.418,14	1.168,72	1.115,21	1.268,99	1.385,24	692,09	1.164,45	1.056,51	1.151,42	1.433,05	982,38	19.495,16
Agropecuária	243,83	255,71	232,91	163,03	323,70	226,30	185,27	292,39	219,50	284,04	235,65	191,60	264,82	298,29	3.417,05
Indústria de Transformação	2.152,66	2.143,69	1.622,93	1.250,97	842,94	886,16	1.057,93	1.085,49	470,38	877,76	779,34	920,42	1.165,52	679,69	15.935,89
Indústria Extrativa	0,93	1,73	2,05	3,73	1,84	2,55	3,32	4,58	2,01	2,44	41,25	38,94	2,07	3,46	110,90
Outros Produtos	0,85	0,86	0,81	0,41	0,24	0,19	22,47	2,78	0,21	0,21	0,27	0,45	0,64	0,93	31,33
Bolívia	25,69	25,82	18,26	10,49	24,53	9,65	8,24	7,06	9,51	10,34	19,58	10,68	25,31	22,98	228,15
Agropecuária	23,44	22,21	12,27	5,41	22,01	6,94	4,32	4,51	6,21	2,82	2,76	1,18	0,61	0,16	114,85
Indústria de Transformação	1,33	3,37	5,65	5,08	2,51	2,71	3,77	2,09	2,97	7,16	16,40	9,05	22,81	20,16	105,06
Indústria Extrativa	0,00	0,07	0,03	0,00	0,01	0,00	0,15	0,47	0,32	0,36	0,42	0,45	1,88	2,29	6,46
Outros Produtos	0,92	0,17	0,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,36	1,77
Paraguai	456,05	401,74	540,86	299,58	488,15	402,62	369,95	392,84	619,30	927,56	929,41	553,47	839,12	881,40	8.102,06
Agropecuária	309,86	230,39	309,54	179,62	368,60	198,96	178,28	165,77	381,78	709,93	617,62	263,46	557,36	662,42	5.133,59
Indústria de Transformação	127,38	155,46	226,48	116,93	113,00	197,87	188,34	218,99	230,77	205,10	301,14	285,30	278,78	217,81	2.863,34
Indústria Extrativa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06	0,00	0,07
Outros Produtos	18,81	15,89	4,84	3,03	6,56	5,80	3,32	8,07	6,75	12,53	10,65	4,71	2,92	1,17	105,06
Total	2.398,28	2.402,00	1.858,70	1.418,14	1.168,72	1.115,21	1.268,99	1.385,24	692,09	1.164,45	1.056,51	1.151,42	1.433,05	982,38	19.495,16

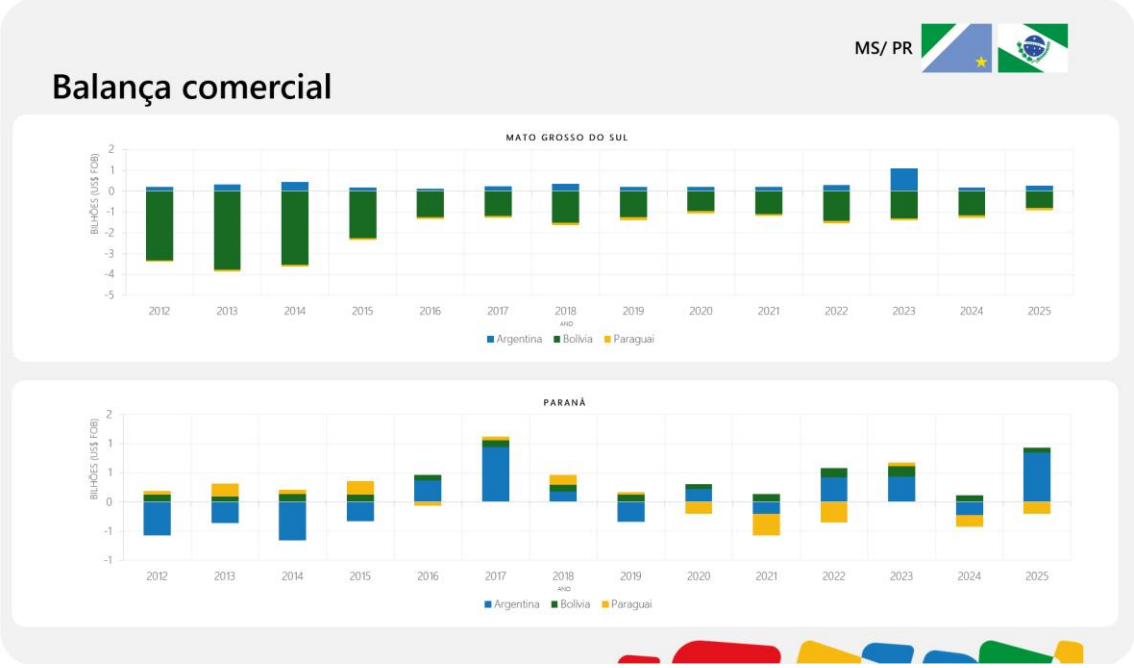
Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em Secretaria de Comércio Exterior (SECEX, 2026).

As importações do estado do Paraná provenientes da Argentina são majoritariamente produtos da indústria da transformação, sobretudo veículos e reboques, produtos alimentícios e químicos. Ademais, os produtos da agropecuária argentina também se destacam, representando a segunda atividade com maior volume

de importações. Entre 2014 e 2025, as importações de produtos das atividades de fabricação de veículos automóveis, reboques e semi-reboques representam um volume de US$10,1 bilhões e as de produção vegetal, animal e caça a cifra de US$3,4 bilhões. As importações originadas no Paraguai são principalmente de produtos da agropecuária, que em 2024 representaram 66,4% do valor das importações do país fronteiriço. Em seguida, estão produtos da indústria da transformação como equipamentos elétricos, produtos alimentícios e têxteis. Por fim, a pequena quantidade de produtos bolivianos importados pelo Paraná foi composta em sua maioria por químicos em 2024.

No que diz respeito ao registro de exportações e importações de cada estado, a figura 41 destaca a balança comercial de ambos para uma análise comparativa.

Figura 41 - Balança comercial (MS/PR)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026) com base em Secretaria de Comércio Exterior (SECEX, 2026).

No agregado, as relações comerciais dos Mato Grosso do Sul com os países selecionados foram deficitárias. O fluxo que mais impacta o saldo negativo são as importações de gás natural boliviano que representam o principal produto de importação do estado entre o grupo de países analisados. Ademais, foram registrados recorrentes déficits com o Paraguai e uma contínua relação superavitária com a Argentina. Já com

relação ao Paraná, o saldo da balança comercial foi positivo em quase toda a série histórica para a Argentina e a Bolívia. Todavia, a relação que o Paraná possui com o Paraguai flutua entre superávits e déficits, fechando no ano de 2025 com mais importações do que exportações.

Depreende-se disso que há relações e interdependências entre os dois estados e seus respectivos países fronteiriços - o Mato Grosso do Sul mantém relações com maiores importações especialmente com a Bolívia e o Paraná flutua nas relações de importação e exportação tanto com a Argentina quanto com o Paraguai, demonstrando uma fronteira com comercialização internacional mais fluida.

6 ATIVIDADE 2.4 - Levantamento e análise de leis e regulamentos nacionais e estaduais (MS e PR) relevantes ao diagnóstico sobre turismo e fronteiras. Levantamento de iniciativas/medidas já em execução por demais entidades interessadas no tema: Receita Federal, Polícia Federal, ANVISA entre outros.

6.1 APRESENTAÇÃO E METODOLOGIA DO CAPÍTULO

O presente capítulo empreende uma exegese técnica do arcabouço normativo que rege o turismo fronteiriço nos estados do Paraná e Mato Grosso do Sul, com ênfase na identificação de instrumentos jurídicos e atos institucionais que incidem, de forma direta ou reflexa, sobre a circulação de visitantes e a estruturação de destinos. A análise fundamenta-se na premissa de que a operacionalização da jornada turística em áreas de fronteira transcende as normas setoriais, sendo condicionada por múltiplas camadas regulatórias que abrangem desde o controle migratório e aduaneiro até a vigilância sanitária, defesa agropecuária, segurança pública e gestão de unidades de conservação.

A investigação orientou-se pela sistematização dos marcos regulatórios incidentes, avaliando seus impactos práticos sobre a fluidez dos deslocamentos, a segurança jurídica de visitantes e empreendedores e a capacidade de converter os fluxos internacionais em efetivos "territórios de permanência". O escopo territorial prioriza as faixas de fronteira com o Paraguai, Argentina e Bolívia, contemplando cidades-gêmeas, polos consolidados e corredores de integração logística, onde as vocações para o turismo de compras, de natureza, náutico e a pesca esportiva exigem uma governança territorial articulada.

A arquitetura metodológica adotada para o mapeamento deste arcabouço fundamentou-se em uma abordagem documental e analítica de caráter sistêmico. O levantamento contemplou uma matriz intersetorial, abrangendo normas regionais, nacionais e estaduais vinculadas à integração sul-americana, ao regime jurídico da Faixa de Fronteira e aos controles setoriais de transporte e meio ambiente. Reconhecendo a multiterritorialidade da experiência turística, a seleção não se restringiu aos atos setoriais

do turismo, alcançando as camadas regulatórias que condicionam simultaneamente o consumo, a prestação de serviços e o funcionamento dos destinos fronteiriços.

A operacionalização da análise foi estruturada em três etapas sequenciais. Inicialmente, realizou-se o mapeamento dos atos pertinentes em repositórios oficiais, com ênfase nos portais do Planalto, MERCOSUL, ALADI e nos regulamentos de entidades federais como Receita Federal do Brasil (RFB), Polícia Federal (PF), Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Ministério da Pesca e Aquicultura (MAPA)/ Vigilância Agropecuária Internacional (VIGIAGRO), além do ordenamento estadual do Paraná e Mato Grosso do Sul. Na fase subsequente, cada norma foi submetida a uma classificação por escala de incidência e pertinência temática. Por fim, procedeu-se à análise crítica dos dispositivos sob a ótica da intersetorialidade, avaliando seus impactos sobre a fluidez turística e a capacidade de retenção econômica dos fluxos transfronteiriços.

A análise interpretativa das normas pautou-se por um critério funcional, privilegiando a repercussão prática de cada instrumento sobre a jornada do visitante. Tal percurso analítico abarcou desde o planejamento e o deslocamento até os pontos de fricção nos controles migratórios e aduaneiros, a circulação por cidades contíguas e a visitação em áreas naturais protegidas. Com essa abordagem, o diagnóstico permitiu identificar o descompasso entre os instrumentos de facilitação e as barreiras operacionais oriundas da fragmentação administrativa, buscando capturar a complexidade do regime jurídico híbrido que define a fronteira.

A estrutura da exposição acompanha essa lógica analítica, iniciando-se pelo exame dos marcos regionais da ALADI e do MERCOSUL relativos ao trânsito vicinal e às localidades fronteiriças vinculadas. Ato contínuo, analisam-se as normas federais brasileiras sobre desenvolvimento regional, regime de lojas francas, migração e licenciamento ambiental. Na sequência, o capítulo debruça-se sobre os regulamentos de entidades federais com atuação direta na fronteira, como a RFB, PF, ANVISA, MAPA/VIGIAGRO, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Marinha, Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais

Renováveis (IBAMA), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e Polícia Rodoviária Federal (PRF).

O capítulo contempla ainda o marco regulatório estadual, considerando a função mediadora do Paraná e do Mato Grosso do Sul na implementação das políticas setoriais. No Paraná, a análise abrange desde a política de regionalização e o planejamento estratégico (Paraná Turístico 2026) até a estrutura institucional da Secretaria de Estado do Turismo e do Viaje Paraná. No Mato Grosso do Sul, o exame alcança o Sistema Estadual de Turismo, a atuação da Fundação de Turismo de Mato Grosso do Sul (FUNDTUR-MS) e as normas específicas sobre o Pantanal, a pesca esportiva e a governança territorial vinculada à Rota Bioceânica.

A partir desse mapeamento, identificam-se as barreiras regulatórias ao turismo fronteiriço, propondo-se diretrizes de mitigação que articulam fiscalização e facilitação. A pesquisa aponta para a necessidade de superar a fragmentação institucional e a instabilidade normativa que restringem a integração. As diretrizes propostas visam orientar respostas capazes de harmonizar a soberania estatal com o imperativo da integração turística, promovendo a cooperação intergovernamental e a informação qualificada ao visitante nos territórios analisados.

Diante do exposto, observa-se que a finalidade deste capítulo transcende a mera enumeração de normas, buscando compreender como o conjunto regulatório afeta a competitividade dos destinos e a governança pública. O turismo fronteiriço é tratado como um tema intersetorial, no qual a experiência do visitante é indissociável da articulação entre segurança pública, controle administrativo e desenvolvimento territorial. Assim, o diagnóstico oferece as bases para uma gestão integrada que valorize as potencialidades das cidades-gêmeas sob o prisma da segurança jurídica e da integração regional.

6.2 MARCO REGULATÓRIO REGIONAL: ALADI E MERCOSUL NO CONTEXTO DA INTEGRAÇÃO TURÍSTICA

Para a análise do turismo fronteiriço em Mato Grosso do Sul (MS) e Paraná (PR), é fundamental compreender que o arcabouço normativo internacional emana majoritariamente de duas instituições: a ALADI e o MERCOSUL.

A ALADI é a instituição decana da integração na região. Criada pelo Tratado de Montevidéu de 1980 (TM80), ela funciona como um "marco jurídico flexível" que permite a coexistência de diferentes níveis de integração. Diferente de blocos rígidos, a ALADI permite a criação de Acordos de Alcance Parcial (AAP), o que possibilita que os Estados-Partes pactuem regras específicas com força de tratado internacional sem exigir a adesão simultânea de todos os membros do bloco.

O MERCOSUL é um processo de integração regional instituído pelo Tratado de Assunção, de 1991, inicialmente conformado por Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. Posteriormente, a Venezuela1 e a Bolívia2 aderiram ao bloco, embora a situação institucional dos Estados Partes possa variar conforme os regimes de vigência, suspensão e incorporação normativa. Segundo o próprio MERCOSUL, o bloco constitui um processo de integração regional orientado à criação de um espaço comum de circulação econômica, política e social entre seus membros.

No campo do turismo em regiões de fronteira, o MERCOSUL possui relevância porque sua produção normativa não se restringe ao comércio. O bloco desenvolveu instrumentos relacionados à circulação de pessoas, documentos de viagem, trânsito vicinal fronteiriço, circulação de veículos em viagem de turismo, controles integrados, bagagem, proteção do consumidor, cooperação policial e localidades fronteiriças vinculadas. O próprio portal institucional do MERCOSUL reconhece, no âmbito do Estatuto da Cidadania, que residentes de Estados Partes podem circular com veículos comunitários particulares em viagem de turismo e que há mecanismos de reconhecimento de documentos de retorno em caso de perda, furto ou extravio documental.

A governança do MERCOSUL opera através das seguintes estruturas jurídicas:

a. Decisões (CMC): Emanadas pelo Conselho MERCOSUL, possuem caráter mandatório e vinculante para os Estados-Partes, exigindo, em regra, incorporação ao ordenamento jurídico nacional.

b. Resoluções (GMC): Emitidas pelo Grupo Mercado Comum, regulam aspectos técnicos e operacionais, também com força obrigatória.

c. Declarações e Recomendações: Não possuem força de lei, mas servem como diretrizes políticas e diplomáticas que orientam acordos futuros.

A estrutura normativa produzida pela ALADI e pelo MERCOSUL possui impacto direto sobre a circulação internacional em áreas de fronteira e, consequentemente, sobre a dinâmica turística regional. Ainda que grande parte desses instrumentos tenha sido originalmente concebida para disciplinar comércio, mobilidade e integração econômica, seus efeitos operacionais alcançam diretamente o turismo fronteiriço, especialmente em regiões caracterizadas por intensa circulação terrestre e integração funcional entre cidades-gêmeas.

No caso das fronteiras entre os estados brasileiros do Mato Grosso do Sul e do Paraná com o Paraguai, a Bolívia e a Argentina, os acordos regionais influenciam diretamente os fluxos associados ao turismo de compras, turismo de lazer, turismo de eventos e deslocamentos de curta duração vinculados à prestação de serviços. A circulação cotidiana entre Foz do Iguaçu, Ciudad del Este e Puerto Iguazú, bem como entre Ponta Porã e Pedro Juan Caballero, depende da existência de mecanismos regionais de harmonização documental, facilitação migratória, integração aduaneira e regulamentação do transporte internacional terrestre.

6.2.1 Regulamentação regional no âmbito da ALADI

A ALADI[12] também desenvolveu instrumentos relevantes para a integração regional e a mobilidade internacional. Diferentemente do MERCOSUL, cuja estrutura

[12] A ALADI é composta por treze países-membros: **Argentina, Bolívia, Brasil**, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Panamá, **Paraguai**, Peru, Uruguai e Venezuela. Segundo a própria ALADI, trata-se do maior grupo latino-americano de integração, com o objetivo de gerar uma área de preferências econômicas voltada à formação gradual de um mercado comum latino-americano.

institucional avançou para mecanismos mais amplos de integração migratória e fronteiriça[13], a ALADI concentrou parte significativa de sua atuação em instrumentos voltados à coordenação interestatal e harmonização regulatória.

Entre os principais instrumentos relacionados à mobilidade regional destaca-se o Acordo sobre Regulamentação Básica Unificada de Trânsito, firmado em 1993. O acordo estabeleceu bases comuns relacionadas à circulação internacional terrestre, segurança viária, transporte de cargas, licenciamento de condutores e responsabilidade em acidentes de trânsito.

O regulamento incorporou disposições relativas à obrigatoriedade de seguro internacional de responsabilidade civil para veículos em trânsito internacional, reconhecimento mútuo de habilitações nacionais e padronização de equipamentos obrigatórios dos veículos. A harmonização dessas regras favorece os deslocamentos internacionais associados ao turismo rodoviário regional.

No campo específico do turismo, a ALADI aprovou, em 1991, o Acordo para a Promoção Turística da América do Sul. O instrumento estabeleceu diretrizes voltadas à cooperação regional em turismo, incluindo intercâmbio técnico, promoção internacional integrada, qualificação profissional e fortalecimento dos fluxos turísticos intrarregionais.

O acordo criou a Comissão de Turismo da América do Sul (COTASUR), organismo intergovernamental responsável pela coordenação das ações regionais relacionadas à promoção turística sul-americana. A estrutura institucional buscou ampliar a cooperação entre os organismos nacionais de turismo e fortalecer mecanismos regionais de integração turística.

Embora os instrumentos da ALADI apresentem caráter predominantemente cooperativo e programático, eles contribuíram para consolidação de bases institucionais

[13] A ALADI funciona como estrutura jurídica ampla e flexível de integração latino-americana, baseada no Tratado de Montevidéu de 1980 e na possibilidade de celebração de Acordos de Alcance Parcial entre grupos de países. O Mercosul, por sua vez, constitui processo sub-regional de integração criado em 1991, com estrutura institucional própria, órgãos decisórios específicos e produção normativa voltada aos Estados Partes e, em determinados casos, aos Estados Associados. A relação entre ambos é relevante porque o Mercosul se desenvolve dentro do marco jurídico permitido pela ALADI, especialmente por meio de acordos de complementação econômica e instrumentos regionais derivados.

relacionadas à integração turística regional, harmonização normativa e conectividade sul-americana.

6.2.2 Regulamentação regional no âmbito do MERCOSUL

No âmbito do MERCOSUL, os instrumentos normativos relacionados à circulação internacional terrestre possuem impacto direto sobre a dinâmica turística das fronteiras do Paraná e Mato Grosso do Sul. Entre os principais marcos regulatórios destaca-se o Regulamento Único de Trânsito e Segurança Viária, aprovado pela Resolução GMC nº 08/92 e posteriormente incorporado à ALADI por meio do Acordo sobre Regulamentação Básica Unificada de Trânsito[14]. O regulamento estabeleceu normas comuns relacionadas à circulação internacional de veículos, reconhecimento de habilitações nacionais, padronização de regras viárias, sinalização de trânsito, transporte de cargas e responsabilidade dos condutores. A harmonização dessas normas possui relevância prática para o turismo rodoviário regional, especialmente nos corredores turísticos internacionais da tríplice fronteira.

Complementarmente, a Resolução GMC nº 75/97 instituiu princípios básicos de inspeção técnica veicular aplicáveis ao transporte internacional terrestre entre os países do MERCOSUL. A medida estabeleceu critérios mínimos comuns relacionados à segurança operacional dos veículos em circulação internacional.

A Decisão CMC nº 53/10, responsável pela implementação da Placa MERCOSUL, buscou harmonizar os sistemas regionais de identificação veicular e fortalecer mecanismos integrados de fiscalização. A padronização documental reduz barreiras administrativas à circulação internacional terrestre e favorece a integração logística regional.

No campo da responsabilidade civil internacional, a Resolução GMC nº 120/94 estabeleceu normas relativas ao seguro obrigatório de responsabilidade civil para veículos em trânsito internacional entre os países do bloco: “A apólice única de seguro de

[14] assinado em 29 de setembro de 1992, consolidou o regulamento acima e o estendeu para outros países, incluindo Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, garantindo a execução e cumprimento dessas regras.

responsabilidade civil do proprietário [...] não matriculados no país de ingresso em viagem internacional." (Anexo II, Res. 120/94). O instrumento definiu parâmetros comuns de cobertura para danos causados a terceiros durante circulação internacional.

A operacionalização dessa normativa ocorre por meio da chamada “Carta Verde”, documento internacional de seguro obrigatório exigido para circulação de veículos particulares entre os países do MERCOSUL. O mecanismo funciona como instrumento regional de garantia mínima de cobertura de danos materiais e corporais causados a terceiros durante deslocamentos internacionais terrestres, reduzindo inseguranças jurídicas associadas à responsabilização civil em acidentes transfronteiriços.

Entretanto, embora o mecanismo represente importante avanço de harmonização regional, sua operacionalização ainda apresenta limitações práticas nas fronteiras terrestres sul-americanas. A exigência de apresentação física da documentação securitária, divergências operacionais entre os organismos nacionais de fiscalização e diferentes interpretações sobre validade documental podem produzir assimetrias nos procedimentos de controle fronteiriço. Em determinados contextos, turistas e condutores internacionais podem enfrentar exigências complementares relacionadas à comprovação de vigência do seguro ou à compatibilidade das informações documentais apresentadas. Ainda, há momentos em que há maior rigor da fiscalização e outros, menor, causando confusão, principalmente para residentes fronteiriços.

Esses exemplos evidenciam que os mecanismos de integração regional relacionados à circulação internacional terrestre permanecem fortemente dependentes da coordenação administrativa entre os órgãos nacionais responsáveis pela fiscalização de fronteira. Conforme observam Vigevani e Wanderley (2005), os processos de integração regional sul-americanos frequentemente apresentam dissociação entre a formalização normativa dos acordos e sua implementação operacional efetiva nos territórios de fronteira. No caso do turismo regional, tais assimetrias podem impactar diretamente a fluidez dos deslocamentos internacionais terrestres e a previsibilidade logística associada à mobilidade turística intrarregional.

Os mecanismos regionais de facilitação migratória também exercem influência direta sobre o turismo fronteiriço. A Decisão CMC nº 18/99 aprovou o Acordo sobre

Trânsito Vicinal Fronteiriço entre os Estados Partes do MERCOSUL, criando bases jurídicas para um regime migratório diferenciado destinado a residentes de localidades fronteiriças contíguas.

Posteriormente, a Decisão CMC nº 14/00 regulamentou os procedimentos administrativos relacionados à emissão da Credencial de Trânsito Vicinal Fronteiriço, estabelecendo critérios relativos à circulação simplificada em áreas de fronteira. Esses mecanismos possuem importância operacional pois reconhece que a circulação em cidades-gêmeas não ocorre apenas por viagens formais, planejadas ou de longa permanência.

Nas fronteiras do Paraná e do Mato Grosso do Sul, parte significativa da mobilidade turística é composta por deslocamentos breves, recorrentes e funcionalmente integrados à vida urbana transfronteiriça. Compras, alimentação, lazer, eventos, visitas familiares, serviços, hospedagem e trabalho compõem fluxos que não se enquadram integralmente na lógica tradicional do turista internacional. Ao criar uma categoria documental diferenciada para residentes fronteiriços, o regime de trânsito vicinal reduz barreiras burocráticas e favorece a circulação cotidiana que sustenta o comércio e os serviços turísticos locais.

A limitação operacional desse regime está na sua dependência de regulamentação bilateral, emissão documental e reconhecimento prático pelas autoridades de controle. Quando a credencial não está plenamente implementada, ou quando seu uso é interpretado de maneira desigual nos postos fronteiriços, a norma regional perde capacidade de produzir fluidez real. Para o diagnóstico, o ponto central é verificar se a norma funciona como instrumento de mobilidade efetiva ou se permanece como autorização formal de baixa aplicação territorial.

A harmonização dos controles migratórios foi aprofundada pela Decisão CMC nº 53/15, que aprovou o Acordo sobre Registro Migratório Eletrônico. O instrumento autorizou a substituição gradual dos registros físicos de entrada e saída por sistemas digitais interoperáveis entre os países do bloco.

Complementarmente, a Decisão CMC nº 02/19 estabeleceu mecanismos regionais de intercâmbio de informações migratórias entre os organismos nacionais de controle de

fronteira. A medida ampliou a integração tecnológica entre os sistemas migratórios dos Estados Partes.

No plano documental, a Decisão CMC nº 46/15 consolidou o Acordo sobre Documentos de Viagem e de Retorno dos Estados Partes e Associados do MERCOSUL. O acordo reconheceu a validade dos documentos nacionais de identidade para circulação intrarregional entre os países signatários, dispensando, em diversas situações, a exigência de passaporte para deslocamentos regionais.

> "Reconhecer a validade dos documentos de identificação pessoal de cada Estado Parte e Associado [...] como documento de viagem hábil para o trânsito de nacionais e/ou residentes regulares" (Art. 1º, Dec. 46/15).

O acordo possui elevada relevância operacional para o turismo nas regiões de Foz do Iguaçu e Ponta Porã, uma vez que a simplificação documental e a autorização de permanência temporária favorecem deslocamentos turísticos espontâneos, circulação pendular e viagens de curta duração entre cidades-gêmeas. Entretanto, o próprio instrumento normativo estabelece que "As Partes conservam o direito de não admitir o ingresso de pessoas em seus territórios, conforme estabelecido nas suas legislações internas". Essa previsão mantém a prerrogativa soberana dos Estados em matéria migratória e introduz um elemento de discricionariedade administrativa na aplicação prática dos mecanismos regionais de facilitação da circulação.

No âmbito econômico, a Decisão CMC nº 32/04 aprovou o Acordo para Facilitação de Atividades Empresariais no MERCOSUL. O instrumento estabeleceu medidas voltadas à simplificação da instalação de empresários e investidores dos Estados Partes nos demais países do bloco, favorecendo investimentos vinculados aos setores de hotelaria, alimentação, comércio e serviços turísticos.

O MERCOSUL também produziu instrumentos relacionados à defesa do consumidor, relevantes para atividades turísticas internacionais. A Resolução GMC nº 124/96 aprovou direitos básicos do consumidor no âmbito regional.

Já a Resolução GMC nº 125/96 estabeleceu diretrizes comuns sobre proteção à saúde e segurança do consumidor. Complementarmente, a Resolução GMC nº 42/98 tratou das garantias contratuais aplicáveis às relações de consumo no bloco. Ainda, a GMC nº 36/19 reconhece a vulnerabilidade estrutural do consumidor: “Reconhece-se a vulnerabilidade estrutural dos consumidores no mercado [...] assegurando a proteção à saúde, segurança e interesses econômicos." (Art. 1º, Res. 36/19).

Embora a Resolução GMC nº 36/19 represente avanço no processo de harmonização regional dos princípios de proteção ao consumidor, sua efetividade prática nas regiões de fronteira permanece condicionada à existência de mecanismos operacionais de cooperação administrativa e judicial entre os Estados Partes. Em situações envolvendo conflitos de consumo transfronteiriços, especialmente aqueles relacionados a serviços turísticos, comércio varejista, hospedagem e transporte, os consumidores frequentemente enfrentam dificuldades associadas à competência jurisdicional, tramitação internacional de demandas e execução efetiva das medidas de reparação.

A ausência de mecanismos integrados e céleres de mediação, fiscalização e cooperação entre os órgãos nacionais de defesa do consumidor pode reduzir a efetividade material das garantias previstas nos instrumentos regionais.

Essa condição evidencia uma característica recorrente dos processos de integração regional sul-americanos: a existência de avanços normativos relevantes que nem sempre são acompanhados pela consolidação de estruturas institucionais capazes de assegurar implementação uniforme nos territórios de fronteira.

Precedendo a exegese das normas sobre horários de atendimento e a taxonomia dos pontos de controle, cumpre registrar o Acordo de Recife como o instrumento estruturante das Áreas de Controle Integrado no âmbito do MERCOSUL. O referido acordo institui a base normativa regional para a operacionalização de controles integrados em zonas de fronteira, permitindo que os procedimentos aduaneiros, migratórios e de transporte sejam organizados de forma compatível, sequencial e, preferencialmente, simultânea, pelos agentes dos organismos nacionais competentes. Sob a ótica do turismo fronteiriço, sua relevância estratégica reside na mitigação da duplicidade de controles, no

ordenamento da atuação das autoridades estatais e na ampliação da previsibilidade logística da travessia internacional.

A efetividade material do Acordo de Recife, todavia, permanece condicionada à celebração de acordos operativos, à existência de infraestrutura física adequada, à interoperabilidade6 de sistemas administrativos e à efetiva coordenação interinstitucional entre os órgãos nacionais que operam nos postos fronteiriços. Por conseguinte, sua análise deve ser articulada de forma síncrona à Resolução GMC nº 77/99, concernente ao horário de atendimento, e à Resolução GMC nº 29/07, relativa à relação de pontos de controle integrados. No contexto do turismo fronteiriço, o gargalo fundamental transcende a existência formal das Áreas de Controle Integrado, situando-se na capacidade de converter tais mecanismos em instrumentos de gestão coordenados, contínuos e aderentes aos fluxos reais de visitantes nos territórios analisados.

A fim de mitigar filas e organizar o funcionamento dos controles fronteiriços, o MERCOSUL editou a Resolução GMC nº 77/99, relativa ao horário de atendimento nos pontos de fronteira, e a Resolução GMC nº 29/07, referente à relação de pontos de controle integrados. A Resolução GMC nº 77/99 estabelece que o horário de funcionamento será ‘das 07:00 às 19:00 horas, nos dias úteis’, prevendo ainda que ‘os organismos deverão estabelecer um horário mínimo de oito horas diárias’ (Arts. 1º e 3º).

Todavia, observa-se uma incompatibilidade entre o desenho normativo previsto na Resolução GMC nº 77/99 e a dinâmica contemporânea dos fluxos turísticos transfronteiriços, especialmente em regiões de elevada circulação internacional, como Foz do Iguaçu/Ciudad del Este/Puerto Iguazú. O turismo regional de curta permanência opera em lógica contínua, com circulação distribuída ao longo das 24 horas do dia, incluindo períodos noturnos, finais de semana e feriados, justamente os momentos de maior intensidade turística. Nesse contexto, a possibilidade normativa de funcionamento reduzido dos postos de controle revela-se operacionalmente insuficiente.

A manutenção de uma regulamentação concebida no final da década de 1990 contribui para gargalos de mobilidade, aumento do tempo de espera, sobrecarga concentrada em horários específicos e redução da eficiência logística do território turístico fronteiriço. Assim, a Resolução GMC nº 77/99 pode ser considerada

parcialmente defasada frente às exigências atuais da integração regional, da mobilidade internacional cotidiana e do turismo contemporâneo de fronteira.

No campo operacional da mobilidade internacional, a Decisão CMC nº 46/00 instituiu canais privilegiados de ingresso para cidadãos do MERCOSUL em aeroportos internacionais dos Estados Partes. A medida buscou ampliar a fluidez migratória para viajantes intrabloco.

A Decisão CMC nº 53/08 instituiu o Regime Aduaneiro de Bagagem no MERCOSUL, estabelecendo definições comuns para bagagem acompanhada e desacompanhada, limites de isenção tributária e procedimentos de fiscalização aplicáveis aos viajantes.

Do ponto de vista do turismo fronteiriço, essa ressalva evidencia que a efetividade dos acordos regionais depende não apenas da existência formal dos instrumentos de integração, mas também da interpretação operacional adotada pelos órgãos nacionais de controle migratório. Nas fronteiras de Mato Grosso do Sul e Paraná, essa condição pode produzir assimetrias na fluidez da circulação internacional, especialmente em períodos de intensificação dos fluxos turísticos, operações de fiscalização reforçadas ou alterações nas políticas nacionais de segurança e controle de fronteiras.

Entre os instrumentos mais relevantes para as dinâmicas contemporâneas de integração fronteiriça destaca-se a Decisão CMC nº 13/19, responsável pela aprovação do Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas (ALFV). O acordo reconhece juridicamente a especificidade das cidades-gêmeas e estabelece mecanismos diferenciados relacionados à circulação de pessoas, exercício de atividades econômicas, cooperação institucional e acesso compartilhado a serviços públicos nas zonas de fronteira.

O instrumento prevê a emissão do Documento de Trânsito Vicinal Fronteiriço (DTVF), permitindo aos residentes das localidades abrangidas circulação simplificada e exercício de determinados direitos nas áreas fronteiriças vinculadas. O acordo também incorpora disposições relacionadas à circulação de veículos, integração cultural, cooperação em saúde pública, serviços de emergência e facilitação do comércio fronteiriço de pequena escala.

O Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas (ALFV), incorporado formalmente pelo ordenamento jurídico brasileiro, em 27 de abril de 2026, representa uma inflexão importante na forma como os processos de integração regional passaram a compreender juridicamente os territórios de fronteira. Diferentemente das abordagens tradicionais centradas exclusivamente na soberania territorial, no controle migratório e na segurança estatal, o acordo reconhece a existência de dinâmicas sociais, econômicas e urbanas compartilhadas que estruturam o cotidiano das populações fronteiriças. Gustavo Oliveira Vieira observa que a integração fronteiriça exige justamente a "ressignificação" das fronteiras nacionais, deixando de tratá-las apenas como limites de separação para concebê-las como espaços privilegiados de integração regional (Vieira, 2019).

Nesse sentido, o ALFV institucionaliza uma compreensão transfronteiriça das cidades-gêmeas e localidades vinculadas, reconhecendo que a vida cotidiana nas fronteiras frequentemente subverte a lógica rígida da separação estatal. Vieira argumenta que "a fluidez territorial da vida dos habitantes de fronteira subverte o entendimento de que a fronteira é o limite", exigindo novos arranjos jurídico-políticos voltados à governança compartilhada (Vieira, 2019).

Essa interpretação é particularmente relevante para regiões onde os fluxos cotidianos relacionados ao turismo, trabalho, comércio, saúde e mobilidade urbana operam de maneira funcionalmente integrada, apesar da existência de diferentes jurisdições nacionais.

A partir dessa perspectiva, o acordo não deve ser compreendido apenas como instrumento migratório, mas como parte de um processo mais amplo de construção de um Direito da Integração Fronteiriça no MERCOSUL, que para o diagnóstico em tela, incluiria o turismo fronteiriço. Vieira destaca que a integração fronteiriça já constitui "fato ordinário na vivência das comunidades situadas às margens territoriais dos Estados", sendo o desafio contemporâneo transformar práticas históricas de circulação em instrumentos juridicamente reconhecidos e operacionalmente coordenados (Vieira, 2023).

A criação do Documento de Trânsito Vicinal Fronteiriço (DTVF) materializa essa tentativa de institucionalização da mobilidade cotidiana. O mecanismo busca facilitar a circulação de residentes das localidades vinculadas, reduzindo barreiras burocráticas associadas aos controles migratórios tradicionais. Entretanto, a efetividade prática do acordo permanece condicionada à regulamentação interna dos Estados Partes e à coordenação administrativa entre órgãos migratórios, aduanas, municípios e governos subnacionais. O próprio Vieira aponta que os principais desafios da integração fronteiriça se situam na compatibilização entre facilitação da mobilidade e preocupações relacionadas à segurança estatal, demandando harmonização jurídica e vontade política permanente entre os países do MERCOSUL (Vieira, 2023).

Assim, o Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas pode ser interpretado como tentativa de adequação institucional do MERCOSUL às realidades territoriais efetivamente existentes nas fronteiras sul-americanas. Seu potencial não reside apenas na facilitação migratória, mas na possibilidade de consolidar mecanismos permanentes de cooperação transfronteiriça envolvendo turismo, mobilidade, serviços públicos, desenvolvimento regional e governança compartilhada. Contudo, a distância entre produção normativa regional e implementação territorial concreta ainda permanece como um dos principais limites da integração fronteiriça no MERCOSUL.

6.2.3 Implicações dos marcos regulatórios regionais para o turismo fronteiriço no Paraná e Mato Grosso do Sul

Os marcos regulatórios regionais do MERCOSUL e da ALADI incidem sobre o turismo fronteiriço porque disciplinam condições operacionais essenciais à circulação internacional de pessoas, veículos, mercadorias e serviços. Nas fronteiras do Paraná e de Mato Grosso do Sul com Paraguai e Argentina, essa dimensão regulatória afeta diretamente os fluxos vinculados ao turismo de compras, ao turismo de lazer, aos eventos, à mobilidade pendular e aos deslocamentos de curta duração para consumo, trabalho e prestação de serviços. A fronteira, nesse contexto, deve ser compreendida como espaço de circulação cotidiana e de interdependência funcional entre cidades, e não apenas como linha político-administrativa de separação entre jurisdições nacionais.

A literatura sobre turismo e fronteiras reforça essa leitura ao indicar que os limites políticos influenciam a forma como a atividade turística se organiza, é regulada e se manifesta no território. Timothy e Gelbman (2022) destacam que as fronteiras podem funcionar simultaneamente como barreiras, espaços de trânsito, atrativos turísticos e determinantes das paisagens turísticas, influenciando tanto os fluxos de visitantes quanto as políticas públicas relacionadas à mobilidade e à cooperação transfronteiriça.

A existência de normas regionais de facilitação migratória, trânsito vicinal, documentos de viagem, bagagem, transporte e controle integrado amplia a base jurídica para a circulação turística. Contudo, a efetividade desses instrumentos depende da capacidade de transformação da norma regional em prática administrativa coordenada nos pontos de fronteira. A experiência do turista que circula pela fronteira é definida por tempo de espera, clareza documental, funcionamento dos postos, aceitação de documentos, fiscalização veicular e segurança jurídica nas relações de consumo. Portanto, a integração turística não depende somente da existência de atrativos ou de demanda regional; ela depende da forma como a regulação regional é implementada no território.

A importância do Acordo de Localidades Fronteiriças Vinculadas (ALFV) para o turismo decorre de sua lógica territorial. O acordo reconhece que determinadas localidades fronteiriças possuem relações cotidianas que extrapolam o funcionamento ordinário dos regimes migratórios nacionais. Em vez de tratar cada deslocamento como evento internacional isolado, o instrumento cria base jurídica para reconhecer vínculos permanentes entre cidades contíguas. Vieira destaca que o acordo redefine a situação das fronteiras ao compreender seu sentido integrador, criar condições para políticas públicas nas localidades vinculadas, partir do entendimento de que a comunidade de ambas as margens forma um espaço funcionalmente integrado, privilegiar a integração e orientar o planejamento conjunto transfronteiriço (Vieira, 2023).

Essa característica torna o ALFV um instrumento estratégico para o desenvolvimento do turismo fronteiriço. Ao prever direitos e procedimentos específicos para residentes das localidades vinculadas, o acordo desloca parte da agenda de integração para a escala local, onde os fluxos turísticos, comerciais e de serviços

efetivamente ocorrem. Essa descentralização operacional favorece a construção de soluções ajustadas às demandas das cidades-gêmeas, incluindo mobilidade cotidiana, circulação de trabalhadores do setor turístico, acesso a serviços, comércio de pequena escala, cooperação cultural, atendimento emergencial e planejamento urbano articulado. No caso do acordo Brasil-Paraguai, Vieira (2023) registra localidades diretamente relacionadas ao recorte deste diagnóstico, incluindo Aral Moreira/Pedro Juan Caballero/Capitán Bado, Foz do Iguaçu/Ciudad del Este/Presidente Franco/Hernandarias, Guaíra/Mundo Novo/Salto del Guairá, Ponta Porã/Pedro Juan Caballero e Porto Murtinho/Carmelo Peralta/San Lázaro.

Nesse sentido, a governança do turismo em territórios de fronteira está associada à atuação internacional de entes públicos, privados e mistos, especialmente em contextos de integração física e logística vinculados à Rota Bioceânica. Como muitos destinos turísticos fronteiriços enfrentam fragilidades de governança e ausência de políticas públicas específicas, a paradiplomacia pode funcionar como instrumento de articulação territorial e de construção de agendas binacionais (Silva, 2022).

Esses elementos indicam que o ALFV pode funcionar como eixo institucional para aproximar o turismo das políticas de desenvolvimento fronteiriço ao permitir que o planejamento turístico considere circuitos integrados de visitação, compras, gastronomia, cultura, eventos, transporte e serviços entre localidades vinculadas.

Contudo, o potencial integrador do ALFV depende de regulamentação efetiva, coordenação interinstitucional e reconhecimento administrativo nos pontos de fronteira. A norma regional cria base jurídica para a fluidez, mas os controles migratórios, aduaneiros, sanitários, tributários, de segurança e policiais permanecem subordinados a estruturas nacionais. Essa condição produz um descompasso recorrente entre a lógica regional de integração e a lógica nacional de controle.

Essa tensão constitui chave crítica para a conclusão do diagnóstico. Os instrumentos regionais do MERCOSUL e da ALADI apontam para facilitação da circulação, integração documental, planejamento conjunto e reconhecimento das localidades fronteiriças como espaços funcionalmente integrados. As normas nacionais, por sua vez, frequentemente reintroduzem barreiras por meio de controles migratórios, exigências

fiscais, regras sanitárias, procedimentos securitários e competências administrativas fragmentadas. O resultado prático pode ser a limitação da integração fronteiriça e do desenvolvimento do turismo justamente nos territórios em que a mobilidade cotidiana constitui condição estrutural de funcionamento econômico e social.

Assim, as implicações dos marcos regulatórios regionais para o turismo fronteiriço no Paraná e Mato Grosso do Sul são ambivalentes. De um lado, esses instrumentos fornecem base jurídica para ampliar a fluidez entre cidades vinculadas, reduzir entraves documentais, reconhecer especificidades locais e criar condições para políticas turísticas transfronteiriças. De outro, sua implementação permanece limitada quando normas nacionais e rotinas administrativas operam de forma descoordenada ou prevalecem sobre os mecanismos regionais. Essa ambivalência deve orientar a análise posterior dos marcos nacional, estadual e institucional, pois permite avaliar se o arcabouço regulatório existente favorece a integração turística ou reproduz obstáculos que restringem a circulação, a cooperação local e o aproveitamento econômico do turismo fronteiriço.

Quadro 5 - Normas Regionais aplicáveis e implicações para o turismo fronteiriço

Instituição	**Principais legislações e atos normativos relacionados**	**Atuação com implicação para o turismo fronteiriço**	**Efeitos práticos sobre o turismo fronteiriço**
ALADI	Tratado de Montevidéu de 1980	Institui o marco jurídico flexível da integração latino-americana e permite a celebração de acordos de alcance parcial entre países.	Cria base regional para cooperação em mobilidade, circulação, turismo e harmonização normativa, sem exigir adesão uniforme de todos os países.
ALADI	Acordo para a Promoção Turística da América do Sul, 1991	Estabelece diretrizes de cooperação turística, promoção regional, intercâmbio técnico e qualificação profissional.	Reconhece o turismo como agenda regional de integração e fornece fundamento para ações coordenadas entre organismos nacionais de turismo.

ALADI	Acordo sobre Regulamentação Básica Unificada de Trânsito, 1993	Harmoniza regras de trânsito, habilitação, segurança viária e circulação internacional terrestre.	Favorece deslocamentos turísticos rodoviários, viagens em veículos particulares e circulação regional entre destinos de fronteira.
Mercosul	Tratado de Assunção, 1991	Institui o processo de integração regional do Mercosul.	Sustenta a produção normativa regional sobre circulação de pessoas, veículos, bagagens, documentos, consumo e controles integrados.
Mercosul / GMC	Resolução GMC nº 08/92	Aprova o Regulamento Único de Trânsito e Segurança Viária.	Facilita a circulação internacional terrestre e reduz assimetrias normativas para turistas que atravessam fronteiras em veículos particulares ou excursões.
Mercosul / GMC	Resolução GMC nº 120/94	Estabelece seguro obrigatório de responsabilidade civil para veículos em trânsito internacional, operacionalizado pela Carta Verde.	Aumenta a segurança jurídica em acidentes transfronteiriços, mas depende de informação clara e aplicação uniforme nos postos de controle.
Mercosul / GMC	Resoluções GMC nº 124/96, nº 125/96, nº 42/98 e nº 36/19	Tratam de direitos básicos do consumidor, proteção à saúde e segurança, garantias contratuais e vulnerabilidade estrutural do consumidor.	Reforçam a proteção do turista-consumidor em compras, hospedagem, transporte e serviços, embora a efetividade dependa de cooperação administrativa e mecanismos de mediação transfronteiriça.
Mercosul / CMC	Decisão CMC nº 18/99 e Decisão CMC nº 14/00	Criam e regulamentam o regime de Trânsito Vicinal Fronteiriço e a credencial respectiva.	Reconhecem a circulação cotidiana em cidades-gêmeas e podem reduzir barreiras burocráticas para residentes fronteiriços, comércio local e serviços turísticos.

Mercosul / GMC	Resolução GMC nº 77/99	Define horários de atendimento nos pontos de fronteira.	Pode gerar descompasso com fluxos turísticos reais quando horários mínimos não acompanham finais de semana, feriados, períodos noturnos e alta temporada.
Mercosul / GMC	Resolução GMC nº 29/07	Trata da relação de pontos de controle integrados.	Contribui para a organização territorial dos controles de fronteira, mas sua efetividade depende de infraestrutura, pessoal, sistemas e coordenação entre países.
Mercosul / CMC	Decisão CMC nº 46/00	Institui canais privilegiados de ingresso para cidadãos do Mercosul em aeroportos internacionais.	Pode melhorar a fluidez de passageiros intrabloco em aeroportos de destinos fronteiriços, como Foz do Iguaçu.
Mercosul / CMC	Decisão CMC nº 32/04	Aprova o Acordo para Facilitação de Atividades Empresariais no Mercosul.	Pode favorecer investimentos em hotelaria, alimentação, comércio e serviços turísticos em áreas de fronteira.
Mercosul / CMC	Decisão CMC nº 53/08	Institui o Regime Aduaneiro de Bagagem no Mercosul.	Incide diretamente no turismo de compras e na previsibilidade sobre limites, bagagem acompanhada e fiscalização de viajantes.
Mercosul / CMC	Decisão CMC nº 53/10	Institui a Placa Mercosul.	Padroniza a identificação veicular e facilita a fiscalização regional, mas não elimina exigências relativas a seguro, inspeção e documentação.
Mercosul / CMC	Decisão CMC nº 53/15 e Decisão CMC nº 02/19	Tratam do Registro Migratório Eletrônico e do intercâmbio de informações migratórias.	Podem reduzir procedimentos manuais e aumentar a interoperabilidade, desde que a integração tecnológica não amplie a burocracia para o visitante.

Mercosul / CMC	Decisão CMC nº 46/15	Aprova o Acordo sobre Documentos de Viagem e de Retorno.	Facilita a circulação intrarregional com documentos nacionais de identidade, mas preserva a competência nacional de admissão ou recusa de ingresso.
Mercosul / CMC	Decisão CMC nº 13/19	Aprova o Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas.	Reconhece juridicamente cidades e localidades integradas, criando base para mobilidade cotidiana, cooperação local, serviços, comércio e turismo transfronteiriço.
Mercosul	Documento de Trânsito Vicinal Fronteiriço – DTVF	Documento previsto no Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas.	Pode simplificar a circulação de residentes fronteiriços, desde que haja regulamentação, emissão efetiva e reconhecimento operacional nos postos de fronteira.
Mercosul	Acordo de Recife	Estrutura as Áreas de Controle Integrado no Mercosul.	Pode reduzir duplicidade de controles e ampliar previsibilidade na travessia internacional, mas depende de acordos operativos, infraestrutura e sistemas administrativos compatíveis.
Mercosul	Estatuto da Cidadania do Mercosul	Consolida diretrizes sobre integração fronteiriça, circulação e transporte.	Reforça a leitura da mobilidade regional como dimensão cidadã da integração, com reflexos sobre turismo, trânsito e circulação cotidiana.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base no levantamento normativo e institucional realizado.

6.3 MARCO REGULATÓRIO NACIONAL (LEIS FEDERAIS)

Diferente do marco regional, que busca a diluição das barreiras em prol da integração, o ordenamento jurídico nacional brasileiro na Faixa de Fronteira é historicamente pautado pela lógica do controle e da defesa. Contudo, a evolução normativa recente demonstra um esforço de descentralização e reconhecimento da atividade turística como vetor de desenvolvimento econômico e social.

A análise das normas federais aplicáveis ao turismo fronteiriço parte de como o Estado brasileiro define juridicamente a fronteira, organiza suas competências sobre o território e condiciona a atuação pública e privada em áreas fronteiriças. No Brasil, a fronteira não é tratada apenas como espaço de circulação internacional, mas também como área estratégica para defesa, segurança, integração regional, desenvolvimento econômico e ordenamento territorial. Essa condição produz um regime normativo específico, no qual as políticas de turismo precisam dialogar com normas constitucionais, legislação sobre faixa de fronteira, regras de segurança nacional, políticas de desenvolvimento regional, legislação migratória, normas aduaneiras e instrumentos de planejamento turístico.

6.3.1 Base constitucional da fronteira no ordenamento jurídico brasileiro

A Constituição Federal de 1988 estabelece o fundamento jurídico das fronteiras brasileira ao definir, no art. 20, § 2º, que a faixa de até cento e cinquenta quilômetros de largura, ao longo das fronteiras terrestres, é considerada fundamental para a defesa do território nacional, cabendo à lei disciplinar sua ocupação e utilização (BRASIL, 1988). Essa definição constitucional representa o ponto de partida para a compreensão das demais normas federais aplicáveis ao turismo fronteiriço.

A redação constitucional atribui à faixa de fronteira uma função estratégica vinculada à defesa nacional. Essa escolha normativa tem consequências práticas para o turismo, pois empreendimentos, obras, concessões, investimentos privados e projetos de infraestrutura localizados nessas áreas podem estar sujeitos a controles adicionais ou exigências específicas, especialmente quando envolvem capital estrangeiro, uso de terras, transporte, comunicação, mineração, energia, infraestrutura logística ou instalações consideradas sensíveis.

Ao mesmo tempo, a Constituição também estabelece competências da União relacionadas à organização do território, ao controle de fronteiras, à polícia federal, à fiscalização aduaneira, ao comércio exterior, à navegação aérea e ao trânsito internacional. Essas competências incidem diretamente sobre o turismo fronteiriço porque condicionam o ingresso de turistas estrangeiros, o funcionamento de postos

migratórios, a fiscalização de bagagens, o controle sanitário, a circulação de veículos e o regime jurídico das infraestruturas internacionais.

A Constituição de 1988 também reconhece o turismo como atividade de interesse público. O art. 180 determina que a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promovam e incentivem o turismo como fator de desenvolvimento social e econômico (BRASIL, 1988). Essa previsão constitucional permite interpretar o turismo fronteiriço não apenas como atividade privada, mas como política pública de desenvolvimento territorial.

Nas regiões fronteiriças, essa diretriz precisa ser compatibilizada com a função de defesa atribuída à faixa de fronteira pelo art. 20, § 2º. Essa dupla matriz constitucional produz uma tensão estruturante onde, de um lado, a fronteira é área estratégica para defesa nacional e de outro, o turismo é atividade a ser promovida pelo poder público como vetor de desenvolvimento. O desafio regulatório consiste em compatibilizar segurança territorial e fluidez turística, evitando que a lógica de controle inviabilize a integração regional e a circulação econômica cotidiana das cidades-gêmeas.

6.3.2 Faixa de Fronteira: Lei nº 6.634/1979 e Decreto nº 85.064/1980

A Lei nº 6.634, de 2 de maio de 1979, dispõe sobre a Faixa de Fronteira e regulamenta o tratamento jurídico especial conferido a essa área do território nacional. Embora anterior à Constituição de 1988, a lei permanece relevante porque estrutura o regime jurídico de atividades sensíveis em municípios localizados na faixa de 150 quilômetros ao longo das fronteiras terrestres brasileiras (BRASIL, 1979).

> Na Faixa de Fronteira, salvo com o assentimento prévio do Conselho de Defesa Nacional, é vedada a prática dos atos referentes a: [...] construção de pontes internacionais e campos de pouso; [...] estabelecimento ou exploração de indústrias que interessem à Segurança Nacional (Art. 2º, Lei 6.634/79).

A norma parte de uma concepção fortemente associada à segurança nacional, estabelecendo restrições e condicionantes para determinadas atividades econômicas e administrativas, ou seja, uma barreira legal à atração de capital estrangeiro para infraestrutura turística. Entre os temas regulados, destacam-se a alienação e concessão

de terras públicas, a participação de estrangeiros em atividades econômicas sensíveis, a instalação de empresas, a exploração de recursos naturais, a construção de obras estratégicas e outros atos que possam afetar a defesa do território. O Decreto nº 85.064, de 26 de agosto de 1980, regulamenta a Lei nº 6.634/1979 e detalha procedimentos administrativos relacionados à faixa de fronteira (BRASIL, 1980).

Uma observação a ser feita à luz da interpretação e aplicação da Lei nº 6.634/1979, se faz necessário considerar que sua matriz normativa foi construída em contexto político anterior à Constituição de 1988, e anterior ao adensamento dos processos de integração regional sul-americana. Por isso, sua aplicação contemporânea deve ser avaliada sob novas demandas territoriais, especialmente a necessidade de desenvolvimento regional, cooperação transfronteiriça e fortalecimento do turismo como atividade econômica lícita e estratégica.

6.3.3 Conselho de Defesa Nacional e assentimento prévio: Lei nº 8.183/1991

A Lei nº 8.183, de 11 de abril de 1991, dispõe sobre a organização e o funcionamento do Conselho de Defesa Nacional (CDN), órgão de consulta do Presidente da República nos assuntos relacionados à soberania nacional e à defesa do Estado democrático (BRASIL, 1991). O CDN participa da análise de matérias relacionadas à faixa de fronteira e pode interferir em processos que envolvam atividades sensíveis, uso do território e investimentos estratégicos.

A incidência do CDN deve ser compreendida como instrumento de proteção da soberania nacional, mas sua aplicação precisa ser compatível com políticas públicas de desenvolvimento regional. Quando os procedimentos são excessivamente morosos, pouco transparentes ou desconectados das políticas locais de turismo, podem produzir insegurança regulatória e retardar investimentos estratégicos para municípios fronteiriços.

6.3.4 Conceito federal de cidades-gêmeas: Portaria nº 2.507/2021

A Portaria nº 2.507, de 5 de outubro de 2021, do então Ministério do Desenvolvimento Regional, atualizou o conceito e a lista federal de cidades-gêmeas brasileiras (BRASIL, 2021). Essa norma possui importância operacional para o turismo fronteiriço porque reconhece formalmente municípios cuja dinâmica urbana, econômica e social é diretamente conectada a localidades estrangeiras contíguas ou próximas.

O conceito de cidades-gêmeas permite diferenciar municípios fronteiriços com intensa integração cotidiana daqueles que apenas se localizam na faixa de fronteira. Essa distinção é necessária para pensar as políticas públicas porque nem todo município situado nos 150 quilômetros da faixa de fronteira apresenta fluxos transfronteiriços intensos. As cidades-gêmeas, por sua vez, concentram problemas e oportunidades específicas: circulação pendular, comércio internacional de pequena escala, turismo de compras, serviços compartilhados, transporte transfronteiriço, famílias binacionais, mobilidade laboral, eventos integrados e uso cotidiano de equipamentos urbanos nos dois lados da fronteira.

A portaria também cria um ponto de conexão entre o marco regulatório nacional e os instrumentos regionais do MERCOSUL, especialmente o Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas. Enquanto a norma brasileira identifica cidades-gêmeas para fins de política pública nacional, o acordo regional busca reconhecer localidades fronteiriças vinculadas como espaços de integração transfronteiriça. A articulação entre esses dois instrumentos é importante para a construção de políticas de turismo mais aderentes à realidade local.

6.3.5 Política Nacional de Fronteiras e o Comitê Nacional de Fronteiras: Decreto nº 12.038/2024

O Decreto nº 12.038, de 29 de maio de 2024, institui a Política Nacional de Fronteiras (PNFron) e o Comitê Nacional de Fronteiras (CNFron) (BRASIL, 2024a). Esse instrumento representa uma tentativa recente de reorganização da governança federal sobre as fronteiras brasileiras, incorporando uma abordagem mais ampla do que a perspectiva exclusivamente securitária.

A institucionalização da Estratégia Nacional de Fronteiras (ENaFron), consolidada pela Política Nacional de Fronteiras, representa uma mudança de paradigma na governança territorial brasileira, ao transitar de uma visão estritamente securitária para um modelo de coordenação federal multissetorial. Este arranjo institucional articula vetores fundamentais para o turismo fronteiriço, tais como o desenvolvimento regional, a integração logística com países vizinhos, a mobilidade humana e a articulação federativa.

A estratégia da atividade turística para o desenvolvimento dessas regiões foi formalmente chancelada pelo Decreto nº 12.038, de 28 de maio de 2024, que alterou a composição do Conselho Nacional de Fronteiras (CNFron) para incluir o Ministério do Turismo em seu núcleo decisório. O fortalecimento de fóruns de coordenação como o CNFron é ferramenta para mitigar a fragmentação das políticas públicas na Faixa de Fronteira. Assim, a presença do Ministério do Turismo no CNFron não apenas confere visibilidade à atividade, mas reconhece o turismo como uma dimensão estruturante e indissociável da soberania e do desenvolvimento econômico nas margens do território nacional.

Esse reconhecimento é importante para o diagnóstico porque permite tratar o turismo fronteiriço como componente da agenda nacional de desenvolvimento e integração, e não apenas como consequência indireta de políticas de segurança ou comércio exterior. A presença do turismo no CNFron abre espaço para que problemas como filas em pontes internacionais, baixa integração de informações ao turista, carência de infraestrutura receptiva, transporte transfronteiriço, sinalização bilíngue ou trilíngue, promoção conjunta e qualificação de serviços sejam tratados em uma arena federal de coordenação interministerial.

Entretanto, a efetividade da Política Nacional de Fronteiras dependerá da capacidade de transformar diretrizes gerais em instrumentos concretos de implementação territorial. Para o turismo, isso significa criar mecanismos que articulem União, estados, municípios, órgãos de controle, setor privado, entidades de governança turística e países vizinhos. Sem essa dimensão operacional, a política corre o risco de

permanecer como marco programático sem impacto suficiente sobre a fluidez real dos destinos fronteiriços.

A Portaria nº 152, de 10 de dezembro de 2024, incluiu o Ministério do Turismo nos Subgrupos de Trabalho Temático dos eixos Desenvolvimento Regional e Integração Regional para elaboração da ENaFron (BRASIL, 2024b). Embora a Estratégia Nacional de Fronteiras ainda deva ser acompanhada em sua formulação e consolidação, a portaria insere formalmente o turismo em uma agenda federal de fronteiras.

A portaria também permite reforçar o que já foi apontado neste diagnóstico, que a integração turística depende de políticas intersetoriais. O turista que atravessa a fronteira não percebe a atuação estatal de forma fragmentada. A experiência turística é afetada simultaneamente pela fila migratória, pela fiscalização aduaneira, pela exigência documental, pela segurança, pelo transporte, pela sinalização, pela conectividade, pela qualidade dos serviços e pelo atendimento em órgãos públicos. A presença do Ministério do Turismo na agenda federal de fronteiras pode contribuir para alinhar esses setores em torno da facilitação responsável da mobilidade turística.

6.3.6 Política Nacional de Desenvolvimento Regional e fronteiras: Decreto nº 11.962/2024

O Decreto nº 11.962, de 22 de março de 2024, atualiza a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) (BRASIL, 2024c). Embora não seja uma norma turística em sentido estrito, a PNDR orienta a atuação federal sobre desigualdades regionais, desenvolvimento territorial e integração de áreas estratégicas, incluindo territórios fronteiriços.

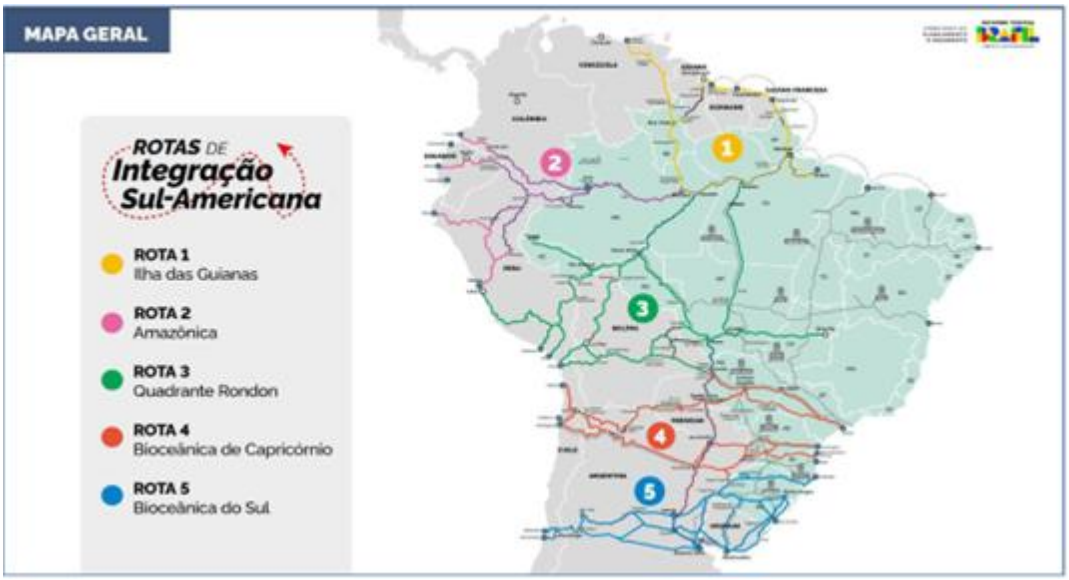
Desta forma, observa-se que os municípios fronteiriços frequentemente enfrentam baixa diversificação produtiva, carência de infraestrutura, dependência de fluxos externos, assimetrias econômicas com países vizinhos e limitações de capacidade institucional.

6.3.7 Programa Rotas de Integração Sul-Americana: Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio e Rota 5 – Bioceânica do Sul

O Programa Rotas de Integração Sul-Americana afigura-se como objeto de análise imperativo no escopo do turismo fronteiriço, porquanto institui uma política federal contemporânea de articulação territorial, infraestrutura e conectividade regional. Sob a coordenação do Ministério do Planejamento e Orçamento, a iniciativa estrutura cinco rotas multimodais vocacionadas à integração do Brasil com o continente, abrangendo os modais rodoviário, ferroviário, hidroviário e aéreo, além de infovias estratégicas. Conquanto sua matriz originária possua caráter predominantemente logístico e econômico, seus reflexos incidem diretamente sobre a dinâmica turística, reconfigurando padrões de circulação, acessibilidade e a integração funcional entre as localidades de fronteira.

No recorte geográfico deste diagnóstico, a Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio assume centralidade estratégica, uma vez que abrange os estados de Mato Grosso do Sul e Paraná, conectando-os ao Paraguai, Argentina e Chile. Sua relevância para o turismo fronteiriço reside na capacidade de transmutar corredores de circulação logística em efetivos "territórios de permanência", integrando cidades-gêmeas, unidades de conservação, polos de compras e destinos náuticos ou de pesca esportiva. Complementarmente, a Rota 5 – Bioceânica do Sul deve ser considerada como referência analítica, oferecendo parâmetros de integração e cooperação que auxiliam na compreensão da infraestrutura voltada ao desenvolvimento regional compartilhado.

Mapa 4 - Rotas de Integração Sul-Americana



Fonte: Silva e Meister (2025, p. 171), com base no Relatório 2024 – Rotas de Integração Sul-Americana.

Sob a ótica regulatória, as Rotas de Integração Sul-Americana transcendem a dimensão de obras de engenharia para se consolidarem como plataformas de governança intersetorial. Sua operacionalização demanda a articulação síncrona entre entes federados, órgãos de controle, setor produtivo e países vizinhos. O desafio analítico reside em assegurar que tais rotas não funcionem meramente como corredores de "passagem", mas que induzam a geração de permanência, o consumo qualificado, a sinalização turística e a distribuição equitativa dos benefícios econômicos nos territórios analisados.

6.3.8 Programa de Fronteira Integrada: Decreto nº 8.903/2016

O Decreto nº 8.903, de 16 de novembro de 2016, instituiu o Programa de Proteção Integrada de Fronteiras (PPFI) (BRASIL, 2016). Esse programa deve ser compreendido como antecedente relevante da atual agenda federal de fronteiras, pois buscou articular ações de desenvolvimento regional, integração e cooperação em municípios fronteiriços. O PPFI reforça a necessidade de políticas integradas em territórios que apresentam desafios comuns entre países vizinhos. O programa propõe olhar a fronteira como espaço de articulação territorial, não apenas como área periférica ou vulnerável.

A análise do PPFI também ajuda a compreender a continuidade e a fragmentação das políticas federais de fronteira. Ao longo das últimas décadas, o Brasil produziu diferentes programas, planos e estratégias voltados às fronteiras, mas muitos deles enfrentaram dificuldades de implementação, descontinuidade institucional e baixa articulação com políticas setoriais.

6.3.9 Implicações para o turismo fronteiriço

A análise das normas federais que definem fronteira, faixa de fronteira, cidades-gêmeas, desenvolvimento regional e governança nacional de fronteiras demonstra que o turismo fronteiriço está inserido em um regime jurídico intersetorial. Esse regime combina normas de defesa nacional, normas de desenvolvimento territorial e normas de promoção turística. O resultado é uma estrutura normativa ambivalente, capaz de criar oportunidades de integração, mas também de impor barreiras administrativas para o desenvolvimento do turismo em regiões de fronteira.

Quando a legislação federal reconhece a fronteira apenas como espaço de controle, o turismo tende a ser tratado como fluxo a ser fiscalizado. Quando a fronteira é reconhecida como espaço de desenvolvimento e integração, o turismo passa a ser compreendido como atividade estratégica para gerar renda, permanência, cooperação e valorização territorial.

6.3.10 Política Nacional de Turismo: Lei nº 11.771/2008

A Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008 regulamentada pelo Decreto nº 7.381/2010, constitui o marco setorial do turismo no Brasil. A norma estabelece a Política Nacional de Turismo, define atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico e disciplina a atuação pública na organização da atividade turística nacional. Pela sua natureza estruturante, essa lei deve ser lida como o eixo jurídico que conecta o turismo às demais políticas federais incidentes sobre a faixa de fronteira, especialmente desenvolvimento regional, mobilidade, segurança, infraestrutura, consumo, saúde e meio ambiente.

No contexto do turismo fronteiriço, a Política Nacional de Turismo reconhece o turismo como atividade econômica e social dependente de planejamento estatal, coordenação federativa e articulação entre diferentes setores. Em municípios como Foz do Iguaçu, Guaíra, Ponta Porã, Corumbá, Mundo Novo e Porto Murtinho, a atividade turística não se desenvolve de forma isolada; ela depende da qualidade dos acessos, da fluidez nos pontos de controle, da segurança do visitante, da prestação de serviços, da promoção integrada do destino e da capacidade de articulação entre União, estados, municípios e países vizinhos.

A Lei nº 11.771/2008 organiza o Sistema Nacional de Turismo e disciplina instrumentos de planejamento e fomento. Para o diagnóstico, esse ponto permite avaliar se os municípios fronteiriços estão sendo tratados apenas como destinos turísticos locais ou como territórios estratégicos de integração regional. A diferença é porque o turismo fronteiriço exige políticas próprias, capazes de considerar a circulação internacional cotidiana, as cidades-gêmeas, a presença de órgãos federais de controle, a existência de assimetrias cambiais e tributárias e o papel das normas regionais do MERCOSUL e da ALADI.

Do ponto de vista analítico, a Política Nacional de Turismo oferece fundamento para defender que o turismo fronteiriço deve ser incorporado ao planejamento federal de forma transversal. Essa transversalidade é necessária porque a experiência do visitante é diretamente afetada por normas e órgãos que, em muitos casos, não pertencem ao sistema formal de turismo, como Receita Federal, Polícia Federal, ANVISA, Ministério da Justiça, Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional, Ministério dos Transportes e Ministério das Relações Exteriores.

6.3.11 Regulamentação da Política Nacional de Turismo: Decreto nº 7.381/2010

O Decreto nº 7.381, de 2 de dezembro de 2010, regulamenta a Lei nº 11.771/2008 e detalha aspectos operacionais da Política Nacional de Turismo, incluindo procedimentos, atribuições, instrumentos e condições de funcionamento de atividades e prestadores de serviços turísticos.

A regulamentação permite aproximar a política nacional de turismo da execução administrativa. Em áreas fronteiriças, a atuação dos prestadores de serviços turísticos pode envolver transporte internacional, receptivo bilíngue ou trilíngue, atendimento a turistas estrangeiros, intermediação de passeios em mais de um país, comercialização de pacotes integrados, hospedagem de curta permanência e relações de consumo transfronteiriças. Isso exige maior clareza sobre cadastramento, responsabilidade, informação ao consumidor, qualificação profissional e articulação entre prestadores nacionais e operadores estrangeiros.

A norma nacional foi formulada para disciplinar o setor turístico brasileiro em sentido amplo, mas a fronteira cria situações específicas que podem demandar ajustes, protocolos ou orientações complementares, especialmente quando a prestação do serviço se inicia no Brasil e se completa no exterior, ou quando o visitante consome serviços em ambos os lados da fronteira no mesmo roteiro.

6.3.12 Plano Nacional de Turismo 2024–2027: Decreto nº 12.136/2024

O Decreto nº 12.136, de 9 de agosto de 2024, aprovou o Plano Nacional de Turismo para o quadriênio 2024–2027, com a finalidade de ordenar as ações e orientar a atuação do Estado e dos agentes privados no desenvolvimento do turismo nacional.

A contribuição do plano não está apenas na promoção genérica do setor, mas na possibilidade de alinhar destinos fronteiriços a metas nacionais de desenvolvimento, qualificação, competitividade, sustentabilidade, conectividade e geração de emprego e renda, é pensar a execução das políticas de turismo desde as localidades.

O PNT 2024–2027 pode funcionar como ponte entre a agenda turística e outras políticas federais recentes, como a Política Nacional de Fronteiras e a Política Nacional de Desenvolvimento Regional. Essa articulação é necessária para evitar que o turismo fronteiriço seja tratado apenas como produto de mercado. Em territórios fronteiriços, o turismo é também instrumento de desenvolvimento regional, integração internacional, qualificação urbana e fortalecimento de cadeias produtivas locais.

6.3.13 Regime de lojas francas em cidades-gêmeas: Lei nº 12.723/2012, Portaria MF nº 307/2014 e IN RFB nº 2.075/2022

A Lei nº 12.723, de 9 de outubro de 2012, alterou o Decreto-Lei nº 1.455/1976 para autorizar a instalação de lojas francas em municípios caracterizados como cidades-gêmeas de cidades estrangeiras na linha de fronteira do Brasil: “A instalação de lojas francas em municípios da faixa de fronteira cujas sedes se caracterizem como cidades gêmeas de cidades estrangeiras [...] será autorizada pela Secretaria da Receita Federal do Brasil." (Art. 1º). A norma prevê a venda de mercadoria nacional ou estrangeira a pessoa física, mediante pagamento em moeda nacional ou estrangeira, observadas as condições estabelecidas pela legislação aduaneira.

Esse regime jurídico afeta o turismo de compras, especialmente em fronteiras marcadas por assimetrias tributárias, cambiais e comerciais. Em cidades como Foz do Iguaçu, Ponta Porã, Corumbá, Guaíra e Mundo Novo, as lojas francas funcionam como instrumento de reposicionamento competitivo do lado brasileiro da fronteira.

A Portaria MF nº 307, de 17 de julho de 2014, disciplinou a aplicação do regime aduaneiro especial de loja franca em fronteira terrestre e alterou normas anteriores relativas ao tratamento tributário de bens de viajante. Posteriormente, a Instrução Normativa RFB nº 2.075, de 23 de março de 2022, consolidou regras sobre o regime aduaneiro especial de loja franca em portos, aeroportos e fronteira terrestre. A Receita Federal descreve esse regime como aquele que permite a estabelecimento instalado em zona primária de porto ou aeroporto ou em fronteira terrestre vender mercadoria nacional ou estrangeira a pessoa em viagem internacional, contra pagamento em moeda nacional ou estrangeira.

A eficácia do regime jurídico aduaneiro se constrói na estabilidade da cota de isenção e à sua convergência com as disposições do Decreto nº 6.759/2009. A disparidade quantitativa entre o teto para ingresso por via terrestre (US$ 500,00) e o limite estabelecido para o modal aéreo (US$ 1.000,00) compromete a competitividade dos destinos fronteiriços dependentes do fluxo rodoviário.

Essa assimetria normativa impõe um ônus econômico às localidades de fronteira, pois desestimula o consumo em polos regionais e redireciona a demanda para centros

servidos por malha aérea, inviabilizando o equilíbrio comercial pretendido pela política de integração regional. A manutenção desse descompasso impede que o regime alcance sua finalidade extrafiscal, uma vez que a diferenciação injustificada de valores retira a atratividade logística das zonas francas terrestres frente aos free shops aeroportuários.

Ante ao exposto, observa-se que o regime de lojas francas tem dupla função. Primeiro, atua como indutor de fluxo turístico, pois cria motivo adicional de deslocamento para consumidores interessados em bens importados ou nacionais com tratamento tributário diferenciado. Segundo, atua como instrumento de desenvolvimento local, pois pode estimular investimentos, geração de empregos, ampliação de serviços, permanência do visitante e formalização de parte do consumo que antes se concentrava exclusivamente no exterior.

A limitação do regime está na sua dependência de regras aduaneiras, cotas, fiscalização e estabilidade regulatória. A experiência turística de compras é fortemente influenciada pela clareza das regras sobre limites de aquisição, bens permitidos, controle de bagagem, documentação fiscal e procedimentos de retorno ao Brasil. Oscilações normativas, baixa informação ao visitante ou fiscalização pouco previsível podem reduzir a confiança do consumidor e impactar diretamente o desempenho do comércio turístico de fronteira.

6.3.14 Programa de Regionalização do Turismo, Mapa do Turismo Brasileiro e Categorização dos Municípios

A incorporação do Programa de Regionalização do Turismo (PRT) ao diagnóstico de normas federais afigura-se imperativa, porquanto constitui o instrumento de ordenamento territorial da política pública setorial. Sua finalidade precípua orienta-se pela estruturação da atuação do Ministério do Turismo a partir da delimitação de regiões turísticas, da inclusão de municípios no Mapa do Turismo Brasileiro e do fortalecimento das Instâncias de Governança Regional (IGRs). A esse conjunto deve ser associado o CADASTUR, sistema federal de cadastro de pessoas físicas e jurídicas que atuam no setor turístico, uma vez que a organização territorial dos destinos precisa ser acompanhada da

identificação, formalização e qualificação dos prestadores de serviços turísticos que operam nesses territórios.

No âmbito do turismo fronteiriço, tal mecanismo assume relevância estratégica ao permitir aferir se localidades situadas em cidades-gêmeas, corredores internacionais e rotas de circulação transfronteiriça encontram-se devidamente inseridas no planejamento sistêmico da União e se contam com base formal de prestadores aptos a atender visitantes nacionais e estrangeiros com maior segurança jurídica.

A Portaria MTur nº 1, de 30 de janeiro de 2026, ao disciplinar as diretrizes do PRT e a categorização municipal, estabelece os critérios e procedimentos para a composição do Mapa do Turismo Brasileiro. O texto normativo reforça o papel das IGRs como núcleos de articulação e desenvolvimento regional, visando ao alinhamento federativo e à sustentabilidade dos territórios. Para os destinos fronteiriços do Paraná e do Mato Grosso do Sul, essa arquitetura institucional pode mitigar a fragmentação administrativa, favorecendo a convergência entre entes públicos, o setor privado e os órgãos de controle que incidem sobre a jornada do visitante. Nesse mesmo campo operacional, o CADASTUR contribui para a regularização de meios de hospedagem, agências de turismo, transportadoras turísticas, guias de turismo, organizadoras de eventos, parques temáticos, acampamentos turísticos e demais prestadores cuja atuação interfere diretamente na experiência do turista em áreas de fronteira.

A exegese do PRT no presente diagnóstico permite identificar que a política federal deve contemplar os distintos graus de maturidade e estruturação turística dos municípios de fronteira. A categorização e a vinculação ao mapeamento normativo influenciam diretamente a priorização de apoio técnico, a alocação de recursos e a promoção institucional dos destinos. O CADASTUR complementa essa dimensão ao permitir avaliar o grau de formalização da oferta turística efetivamente disponível em cada localidade, o que é especialmente relevante em roteiros transfronteiriços marcados por intermediação de passeios, transporte turístico, contratação de guias, serviços de receptivo e circulação de visitantes em mais de um país.

Por conseguinte, a regionalização deve ser compreendida como ferramenta de gestão para integrar polos consolidados, cidades-gêmeas e áreas de influência, evitando

que a ação governamental trate a fronteira apenas sob um prisma geográfico, em detrimento de sua condição de território funcional de circulação internacional. A leitura conjunta entre PRT, Mapa do Turismo Brasileiro, categorização municipal e CADASTUR permite relacionar planejamento territorial, governança regional e regularidade dos serviços turísticos, oferecendo critério mais concreto para avaliar a capacidade dos municípios fronteiriços de receber, reter e atender visitantes.

6.3.15 Regime aduaneiro, bagagem de viajante e fiscalização: Decreto-Lei nº 1.455/1976 e Decreto nº 6.759/2009

O Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976, dispõe sobre bagagem de passageiro procedente do exterior, disciplina regimes aduaneiros e estabelece regras que continuam relevantes para o controle de mercadorias em deslocamentos internacionais. O Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009, conhecido como Regulamento Aduaneiro, dispõe sobre a administração das atividades aduaneiras, bem como a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior.

O Decreto nº 6.759/2009 também deve ser considerado quanto à organização temporal da fiscalização aduaneira nos pontos de fronteira. O art. 16 prevê que a fiscalização aduaneira poderá ocorrer de forma ininterrupta, em horários determinados ou de modo eventual, nos portos, aeroportos, pontos de fronteira e recintos alfandegados. A norma atribui à administração aduaneira a competência para definir os horários e as condições de realização dos serviços aduaneiros, inclusive com possibilidade de atendimento fora do expediente normal como serviço extraordinário. Essa previsão demonstra que o ordenamento brasileiro admite modelos de atendimento e fiscalização contínua (24h), o que pode favorecer destinos com fluxo intenso de visitantes, compras, excursões e deslocamentos internacionais em finais de semana, feriados e períodos noturnos. Contudo, essa possibilidade nacional precisa ser analisada em diálogo com os instrumentos regionais do MERCOSUL, especialmente a Resolução GMC nº 77/99, que estabelece parâmetros próprios de horário de atendimento nos pontos de fronteira.

Quando o Brasil admite fiscalização ininterrupta, mas o país vizinho aplica horários reduzidos ou distintos, pode surgir uma assimetria operacional entre os Estados

Partes, afetando a harmonização do atendimento, a previsibilidade da travessia e a fluidez dos roteiros turísticos transfronteiriços. Nesses casos, a barreira não decorre apenas da norma brasileira ou da norma regional isoladamente, mas da falta de compatibilização prática entre os regimes de atendimento aplicados nos dois lados da fronteira.

Essas normas impactam as regiões de fronteira na atividade turística, porque a experiência de circulação internacional não termina no controle migratório. Em muitos casos, o principal ponto de fricção para o visitante está na fiscalização aduaneira, especialmente quando o deslocamento envolve compras em cidades estrangeiras próximas. Nas fronteiras com Paraguai e Argentina, o regime de bagagem influencia a decisão de viagem, o valor de consumo, o tempo de permanência, a organização dos fluxos e a percepção de segurança jurídica.

O impacto da norma reguladora é ainda maior nas fronteiras em que o turismo de compras constitui produto turístico estruturante. Ciudad del Este, Pedro Juan Caballero e Salto del Guairá atraem visitantes brasileiros motivados por preço, variedade de produtos e diferença tributária. Nesse cenário, a Receita Federal exerce papel decisivo na regulação do retorno ao território brasileiro, definindo procedimentos de declaração, fiscalização, tributação e retenção de mercadorias.

Diante do exposto, o controle aduaneiro possui finalidade legítima de proteção fiscal, combate ao contrabando e preservação da ordem econômica. Entretanto, quando a informação ao turista é insuficiente ou quando os procedimentos de fiscalização são percebidos como pouco previsíveis, o regime aduaneiro pode funcionar como barreira operacional ao turismo de compras. O desafio regulatório está em compatibilizar fiscalização e hospitalidade, com regras claras, comunicação acessível e estrutura compatível com o volume real dos fluxos turísticos.

6.3.16 Lei de Migração e regulamento: Lei nº 13.445/2017 e Decreto nº 9.199/2017

A Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017, institui a Lei de Migração e regula os direitos e deveres do migrante e do visitante, além de disciplinar entrada, estada e saída do território nacional. O Decreto nº 9.199, de 20 de novembro de 2017, regulamenta a

Lei de Migração e detalha procedimentos relacionados à entrada, permanência, registro, autorização de residência e demais categorias migratórias.

A Lei de Migração é norma que define a condição jurídica do visitante internacional no Brasil. A categoria de visitante abrange deslocamentos de curta duração, incluindo turismo, negócios, trânsito, atividades artísticas, esportivas e outras hipóteses previstas em regulamento. Nas fronteiras, essa norma incide sobre turistas estrangeiros que ingressam por via terrestre, aérea ou fluvial, bem como sobre visitantes que circulam em cidades-gêmeas e retornam ao país vizinho no mesmo dia.

A Lei de Migração também deve ser lida e aplicada em conjunto com os acordos regionais do MERCOSUL sobre documentos de viagem, residência, trânsito vicinal e localidades fronteiriças vinculadas. A norma nacional estabelece o regime jurídico interno de entrada e permanência; os acordos regionais criam mecanismos de facilitação para determinados grupos e fluxos. A tensão prática surge quando a lógica nacional de controle migratório se sobrepõe à lógica regional de facilitação da circulação.

Essa tensão impacta a fronteira, porque a atividade de turismo depende de previsibilidade no ingresso. Filas, exigências documentais pouco claras, interpretações divergentes entre postos, operações de fiscalização reforçada e baixa integração de sistemas podem afetar diretamente a experiência do visitante. A Lei de Migração, portanto, deve ser analisada não apenas como norma de soberania e controle de entrada, mas como instrumento que pode favorecer ou limitar a mobilidade turística regional, conforme sua implementação administrativa.

6.3.17 Saúde nas fronteiras e atendimento ao visitante: Lei nº 8.080/1990, Decreto nº 7.508/2011 e SIS-Fronteiras

A Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, regula, em todo o território nacional, as ações e os serviços de saúde executados isolada ou conjuntamente, em caráter permanente ou eventual, por pessoas naturais ou jurídicas de direito público ou privado. O Decreto nº 7.508, de 28 de junho de 2011, regulamenta a Lei nº 8.080/1990 para dispor sobre a organização do Sistema Único de Saúde, o planejamento da saúde, a assistência à saúde e a articulação interfederativa.

Embora não sejam normas turísticas, esses instrumentos possuem impacto sobre o turismo em regiões de fronteira porque a circulação internacional aumenta a demanda potencial sobre serviços de urgência, vigilância epidemiológica, atendimento sanitário e capacidade de resposta local. Em cidades de fronteira, turistas, residentes estrangeiros, trabalhadores pendulares e brasileiros residentes no exterior podem utilizar estruturas públicas de saúde, especialmente em situações emergenciais.

A Portaria GM/MS nº 1.120, de 6 de julho de 2005, instituiu o Sistema Integrado de Saúde das Fronteiras, conhecido como SIS-Fronteiras. Esse instrumento reconhece que os municípios fronteiriços enfrentam demandas específicas decorrentes da circulação transfronteiriça e da presença de populações que utilizam serviços públicos em mais de um país. A literatura sobre saúde em fronteiras confirma que propostas de cooperação transfronteiriça aparecem como estratégia de integração entre comunidades de ambos os lados, especialmente em municípios paranaenses margeados pelo Lago de Itaipu (Azevedo, 2015).

Para a atividade de turismo, a dimensão sanitária é parte da segurança do destino. Municípios que recebem fluxos intensos precisam dispor de capacidade mínima de resposta a acidentes, surtos, emergências, eventos de massa, intoxicações alimentares, atendimentos em áreas naturais e situações envolvendo turistas estrangeiros. A pandemia de Covid-19 mostrou de forma concreta que fronteiras terrestres e destinos turísticos são altamente sensíveis a medidas sanitárias, fechamento de passagens, restrições de circulação e protocolos de retomada. Em Foz do Iguaçu, estudos sobre turismo pós-Covid-19 registram que a cidade foi fortemente afetada pela redução de visitantes, fechamento de fronteiras terrestres e necessidade de articulação entre poder público, iniciativa privada e sociedade civil para retomada da atividade (Bastian, 2023).

6.3.18 Normas ambientais, unidades de conservação, uso público, concessões e licenciamento ambiental

As normas ambientais federais possuem incidência sobre o turismo fronteiriço, especialmente nas modalidades associadas ao turismo de natureza, ao ecoturismo, ao turismo náutico, à pesca esportiva e à visitação em áreas protegidas. Nas fronteiras do

Paraná e do Mato Grosso do Sul, essa dimensão é particularmente relevante porque parte significativa da atratividade turística está relacionada a parques nacionais, rios, áreas úmidas, paisagens naturais, unidades de conservação, atividades de uso público, passeios náuticos, pesca recreativa e observação de fauna e flora.

A Lei nº 9.985/2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC), estabelece os critérios e normas para criação, implantação e gestão das unidades de conservação no Brasil. O Decreto nº 4.340/2002 regulamenta dispositivos do SNUC e estrutura instrumentos de gestão, como plano de manejo, conselhos gestores e regras de uso público. Para o turismo fronteiriço, essas normas são centrais porque definem os limites entre conservação, visitação, prestação de serviços, uso público e proteção dos recursos naturais.

A Lei nº 15.180/2025, ao instituir a Política Nacional de Incentivo à Visitação a Unidades de Conservação, reforça a visitação como dimensão estratégica das áreas protegidas e autoriza o ICMBio e os órgãos estaduais e municipais executores do SNUC a contratar instituição financeira oficial para criar e gerir fundo privado voltado ao financiamento e apoio à visitação. Essa norma atualiza a agenda regulatória do turismo em áreas naturais ao reconhecer que a visitação em unidades de conservação pode contribuir para conservação, desenvolvimento sustentável, inclusão social, geração de renda e qualificação da experiência do visitante.

No âmbito federal, as concessões de serviços de apoio à visitação constituem instrumento relevante para a qualificação da infraestrutura turística em unidades de conservação. O ICMBio informa que essas concessões têm por objetivo atrair investimentos privados para melhorias em obras, instalações, equipamentos e sistemas voltados à visitação pública. No Parque Nacional do Iguaçu, esse modelo é especialmente relevante porque a unidade é um dos principais destinos naturais do país, com uso público consolidado e presença de serviços concessionados associados à visitação das Cataratas.

O Parque Nacional do Iguaçu deve ser tratado como referência normativa e operacional para o turismo de natureza em fronteira. Seu Plano de Uso Público registra que o parque, reconhecido como patrimônio natural mundial, preserva remanescente de Mata Atlântica, compartilha sua beleza cênica e conserva biodiversidade, promovendo

benefícios socioambientais. O Plano de Manejo também ressalta que o uso público é objetivo dos parques nacionais e deve ser fomentado com serviços de qualidade e minimização de impactos da visitação. Para o turismo fronteiriço, isso evidencia que a atratividade natural depende de ordenamento, infraestrutura, interpretação ambiental, controle de impactos e articulação entre conservação e experiência turística.

Além do Parque Nacional do Iguaçu, outras unidades federais são relevantes para a compreensão do turismo fronteiriço no recorte do estudo. O Parque Nacional de Ilha Grande, associado ao rio Paraná e a municípios do Paraná e Mato Grosso do Sul, apresenta atrativos vinculados a lagoas, várzeas, ilhas, praias fluviais, passeios de barco e observação de aves. Já o Parque Nacional da Serra da Bodoquena, em Mato Grosso do Sul, possui atrativos associados a águas cristalinas, cachoeiras, matas ciliares, cânions, sumidouros e ressurgências, exigindo regras de visitação e condutores credenciados pelo ICMBio.

O licenciamento ambiental também deve ser incorporado ao diagnóstico regulatório do turismo fronteiriço. A Lei Complementar nº 140/2011 estabelece regras de cooperação entre União, estados, Distrito Federal e municípios em matéria ambiental e prevê que empreendimentos e atividades sejam licenciados ou autorizados por um único ente federativo. Mais recentemente, a Lei nº 15.190/2025 instituiu normas gerais para o licenciamento ambiental de atividades e empreendimentos utilizadores de recursos ambientais. Para o turismo, essas normas são relevantes em empreendimentos náuticos, estruturas de apoio à visitação, marinas, píeres, atracadouros, meios de hospedagem, obras de acesso, intervenções em áreas de preservação e equipamentos turísticos em áreas sensíveis.

A pesca amadora e esportiva deve ser tratada como tema regulatório próprio, especialmente no Pantanal sul-mato-grossense, rio Paraguai, Porto Murtinho, Corumbá e demais destinos no qual a pesca estrutura fluxos turísticos. A Lei nº 11.959/2009 regula a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável da Aquicultura e da Pesca e reconhece a pesca amadora ou esportiva como atividade não comercial associada ao lazer, ao turismo e ao esporte. O Ministério também informa que a licença de pesca amadora ou

esportiva tem validade nacional, ainda que possa haver exigências complementares por estados e restrições em áreas protegidas por norma federal, estadual ou municipal.

No caso do Pantanal, a regulação ambiental assume relevância adicional. A Constituição Federal reconhece o Pantanal como patrimônio nacional, e a Lei nº 15.228/2025 passou a dispor sobre o uso, a conservação, a proteção e a recuperação do bioma. Em Mato Grosso do Sul, a Lei Estadual nº 6.160/2023 disciplina a conservação, proteção, restauração e exploração ecologicamente sustentável da Área de Uso Restrito da Planície Pantaneira, além de criar o Fundo Estadual de Desenvolvimento Sustentável do Bioma Pantanal. Essas normas impactam diretamente o turismo de natureza, a pesca esportiva, a visitação em áreas úmidas, o turismo de observação de fauna e o planejamento de empreendimentos turísticos em áreas ambientalmente sensíveis.

Assim, a dimensão ambiental do turismo fronteiriço não deve ser analisada apenas como restrição regulatória. Ela também estrutura a atratividade, qualifica a experiência turística e define condições de segurança jurídica para empreendedores e visitantes. O desafio está em compatibilizar conservação, uso público, infraestrutura, licenciamento, concessões, pesca esportiva, turismo náutico e visitação em áreas protegidas, evitando que a ausência de clareza normativa ou a fragmentação institucional produzam barreiras ao desenvolvimento sustentável do turismo fronteiriço.

6.3.19 Implicações nacionais/federais para o turismo fronteiriço

As normas federais analisadas demonstram que o turismo fronteiriço é regulado por um conjunto de instrumentos que não pertencem exclusivamente ao setor turístico. A Política Nacional de Turismo e o Plano Nacional de Turismo são normas que dão suporte de planejamento setorial. A Lei de Migração disciplina o ingresso e a permanência do visitante estrangeiro. O Regulamento Aduaneiro e o regime de bagagem regulam o consumo transfronteiriço e o turismo de compras. O regime de lojas francas cria instrumento de competitividade para cidades-gêmeas brasileiras. As normas de saúde e vigilância sanitária estruturam a capacidade pública de resposta em territórios de alta circulação.

Essa arquitetura normativa federal, reforça a necessidade de análise intersetorial. O problema mais relevante no que se refere à arquitetura do sistema normativo federal, é a coordenação entre elas. A legislação turística incentiva desenvolvimento, competitividade e qualificação. A legislação migratória e aduaneira organiza o controle do território. A legislação sanitária protege a saúde coletiva. O regime de lojas francas busca dinamizar cidades-gêmeas. Quando esses instrumentos operam de forma desarticulada, podem gerar sobreposição de exigências, aumento de custos, demora nos fluxos e insegurança para turistas e empreendedores.

Quadro 6 - Normas Federais aplicáveis e implicações para o turismo fronteiriço

Instituição / ente federal	Principais legislações e atos normativos relacionados	Atuação com implicação para o turismo fronteiriço	Efeitos práticos sobre o turismo fronteiriço
União	Constituição Federal de 1988, art. 20, § 2º	Define a faixa de fronteira como área fundamental à defesa nacional.	Cria uma matriz de controle territorial que afeta obras, investimentos, uso do solo, infraestrutura e empreendimentos turísticos em áreas fronteiriças.
União	Constituição Federal de 1988, art. 180	Determina que União, estados, Distrito Federal e municípios promovam e incentivem o turismo.	Permite interpretar o turismo fronteiriço como política pública de desenvolvimento social e econômico, e não apenas como fluxo privado de visitantes.
União	Lei nº 6.634/1979 e Decreto nº 85.064/1980	Regulam a Faixa de Fronteira e atividades sensíveis sujeitas a controle estatal.	Podem gerar exigências adicionais para empreendimentos, obras e investimentos, exigindo compatibilização entre segurança nacional e desenvolvimento turístico.
Conselho de Defesa Nacional	Lei nº 8.183/1991	Organiza o Conselho de Defesa Nacional e sua atuação em temas de soberania e faixa de fronteira.	O assentimento prévio pode afetar projetos estratégicos; o desafio é garantir segurança sem produzir demora ou insegurança regulatória desnecessária.

Ministério do Desenvolvimento Regional	Portaria MDR nº 2.507/2021	Define o conceito federal de cidades-gêmeas e lista os municípios brasileiros enquadrados nessa categoria.	Permite diferenciar municípios de fronteira com integração urbana real daqueles situados apenas na faixa de 150 km, orientando políticas públicas mais adequadas.
Presidência da República / CNFron	Decreto nº 12.038/2024	Institui a Política Nacional de Fronteiras e o Comitê Nacional de Fronteiras.	Cria arena federal para tratar fronteiras de forma intersetorial, com potencial de incluir turismo, mobilidade, desenvolvimento regional, segurança e integração.
Ministério do Turismo	Portaria MTur nº 152/2024	Inclui o Ministério do Turismo em subgrupos da Estratégia Nacional de Fronteiras.	Insere formalmente o turismo na agenda federal de fronteiras e permite tratar filas, sinalização, transporte, infraestrutura e atendimento ao visitante como temas estratégicos.
União	Decreto nº 11.962/2024	Atualiza a Política Nacional de Desenvolvimento Regional.	Permite enquadrar a fronteira como área estratégica de desenvolvimento territorial, e não apenas como zona de controle.
Ministério do Planejamento e Orçamento	Programa Rotas de Integração Sul-Americana; Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio; Rota 5 – Bioceânica do Sul	Estrutura rotas multimodais de integração física, logística e territorial.	Altera acessibilidade e conectividade dos destinos; o desafio é converter corredores de passagem em permanência turística, serviços e renda local.
União	Decreto nº 8.903/2016	Institui o Programa de Proteção Integrada de Fronteiras.	Reforça a articulação de segurança, fiscalização e controle; deve ser lido como antecedente da atual governança federal de fronteiras.
União / Ministério do Turismo	Lei nº 11.771/2008 e Decreto nº 7.381/2010	Instituem e regulamentam a Política Nacional de Turismo.	Fornecem base para planejamento, organização, cadastramento, responsabilidade dos prestadores e articulação federativa no turismo de fronteira.

União / Ministério do Turismo	Decreto nº 12.136/2024	Aprova o Plano Nacional de Turismo 2024–2027.	Pode alinhar destinos fronteiriços a metas nacionais de conectividade, competitividade, sustentabilidade, qualificação e geração de renda.
Ministério do Turismo	Programa de Regionalização do Turismo; Mapa do Turismo Brasileiro; Portaria MTur nº 1/2026	Organizam regiões turísticas, instâncias de governança e categorização municipal.	Permitem avaliar a inserção de cidades-gêmeas, corredores internacionais e municípios de passagem no planejamento federal do turismo.
Ministério do Turismo	CADASTUR	Sistema de cadastro de pessoas físicas e jurídicas que atuam no setor turístico.	Permite verificar formalização de guias, agências, meios de hospedagem, transportadoras e operadores que atendem visitantes nacionais e estrangeiros em áreas fronteiriças.
União / Receita Federal	Lei nº 12.723/2012, Portaria MF nº 307/2014 e IN RFB nº 2.075/2022	Regulam lojas francas em cidades-gêmeas e o regime aduaneiro especial de loja franca.	Estruturam o turismo de compras no lado brasileiro da fronteira e podem ampliar competitividade, formalização do consumo e permanência do visitante.
União / Receita Federal	Decreto-Lei nº 1.455/1976 e Decreto nº 6.759/2009	Regulam bagagem de viajantes, regimes aduaneiros, fiscalização, controle e tributação.	Afetam cotas, declaração de bens, retenções, apreensões e previsibilidade da experiência de retorno ao Brasil.
União / Polícia Federal	Lei nº 13.445/2017 e Decreto nº 9.199/2017	Regulam migração, condição jurídica do visitante, entrada, permanência e saída do território nacional.	Condicionam a fluidez de ingresso de visitantes estrangeiros e a circulação em cidades-gêmeas, devendo dialogar com os acordos regionais do Mercosul.
União / Ministério da Saúde	Lei nº 8.080/1990, Decreto nº 7.508/2011 e Portaria GM/MS nº 1.120/2005	Regulam o SUS, a articulação interfederativa e o SIS-Fronteiras.	Afetam a capacidade de atendimento a visitantes, emergências, vigilância epidemiológica e demandas sanitárias em municípios de alta circulação internacional.

União / Meio ambiente	Lei nº 6.938/1981, Lei nº 9.985/2000, Decreto nº 4.340/2002, Lei nº 11.516/2007 e Lei nº 13.668/2018	Regulam política ambiental, unidades de conservação, uso público, ICMBio e concessões de serviços de visitação.	Estruturam o turismo de natureza, especialmente em parques nacionais, áreas protegidas, concessões, planos de manejo e serviços de apoio ao visitante.
União / Licenciamento ambiental	Lei Complementar nº 140/2011 e Lei nº 15.190/2025	Regulam cooperação federativa e normas gerais de licenciamento ambiental.	Afetam marinas, píeres, atracadouros, meios de hospedagem, obras de acesso e equipamentos turísticos em áreas sensíveis.
União / Pesca e Pantanal	Lei nº 11.959/2009 e Lei nº 15.228/2025	Regulam pesca, aquicultura, pesca amadora ou esportiva e proteção do bioma Pantanal.	Incidem sobre pesca esportiva, turismo de natureza, Pantanal, rio Paraguai, Porto Murtinho, Corumbá e empreendimentos em áreas ambientalmente sensíveis.
União / Autoridade Marítima	Lei nº 9.537/1997 e Decreto nº 2.596/1998	Regulam a segurança do tráfego aquaviário.	Afetam turismo náutico, travessias fluviais, embarcações de recreio, pesca esportiva e transporte de passageiros em rios e lagos.
União / Trânsito e infraestrutura	Lei nº 9.503/1997 e Lei nº 10.233/2001	Instituem o Código de Trânsito Brasileiro e reorganizam transportes terrestres, aquaviários, ANTT e DNIT.	Condicionam segurança viária, transporte terrestre, rodovias, pontes, acessos e infraestrutura de conectividade turística.

Fonte: elaboração própria (2026), com base no levantamento normativo e institucional realizado.

6.4 REGULAMENTOS DE ENTIDADES FEDERAIS INTERESSADAS

A análise do turismo fronteiriço exige examinar a atuação dos entes federais que operam diretamente nos pontos de entrada, nas rodovias, nos aeroportos, nas hidrovias, nas áreas protegidas e nos controles administrativos que incidem sobre pessoas, veículos, bagagens, mercadorias, alimentos, medicamentos, animais, embarcações e serviços. Esses órgãos não formulam necessariamente políticas turísticas, mas suas normas condicionam a experiência do visitante, a fluidez dos deslocamentos e a previsibilidade dos serviços turísticos em regiões fronteiriças.

No caso do Paraná e do Mato Grosso do Sul, a atuação desses entes incide na atividade de turismo em territórios de circulação intensa, como Foz do Iguaçu/Ciudad del Este/Puerto Iguazú, Guaíra/Mundo Novo/Salto del Guairá, Ponta Porã/Pedro Juan Caballero, Corumbá/Puerto Quijarro e Porto Murtinho/Carmelo Peralta. Nessas localidades, a experiência turística depende da articulação entre Receita Federal, Polícia Federal, ANVISA, MAPA/VIGIAGRO, ANTT, ANAC, Marinha do Brasil, ICMBio, IBAMA, DNIT, Polícia Rodoviária Federal, órgãos ambientais federais e demais instituições de regulação, infraestrutura, fiscalização, segurança e gestão ambiental, com poder de polícia administrativa.

O turismo na fronteira, portanto, é regulado por uma cadeia administrativa composta por atos normativos de diferentes órgãos federais. Esses instrumentos não têm o turismo como objeto principal em todos os casos, mas interferem em elementos centrais da atividade turística.

6.4.1 Receita Federal do Brasil: controle aduaneiro, bagagem e lojas francas

A Receita Federal do Brasil exerce papel importante na regulação do turismo fronteiriço porque é responsável pela administração aduaneira, pela fiscalização de bagagens, pelo controle de mercadorias e pela aplicação das regras tributárias incidentes sobre bens trazidos por viajantes internacionais. O Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 6.759/2009, disciplina a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior, estabelecendo a base normativa da atuação aduaneira nos pontos alfandegados.

Além do Regulamento Aduaneiro, o Decreto-Lei nº 1.455/1976 permanece como base normativa importante para temas relacionados a bagagem de passageiros, perdimento de mercadorias e regimes aduaneiros. A Lei nº 12.723/2012, ao alterar esse regime, autorizou a instalação de lojas francas em municípios caracterizados como cidades-gêmeas de cidades estrangeiras na linha de fronteira. Esse conjunto normativo é particularmente relevante para os destinos nos quais o turismo de compras constitui motivação principal do deslocamento, como Foz do Iguaçu, Guaíra, Mundo Novo, Ponta Porã e Corumbá.

A Portaria MF nº 307/2014 disciplinou a aplicação do regime aduaneiro especial de loja franca em fronteira terrestre, definindo regras operacionais para funcionamento dos free shops em cidades-gêmeas. A Instrução Normativa RFB nº 2.075/2022 consolidou normas relativas ao regime aduaneiro especial de loja franca em portos, aeroportos e fronteiras terrestres. A Receita Federal informa que essa instrução normativa reúne regras aplicáveis aos free shops e duty free, inclusive em fronteiras terrestres, e que o regime pode ser concedido a pessoa jurídica estabelecida em município onde exista unidade, serviço, seção, setor ou equipe da Receita com competência para controle aduaneiro.

Do ponto de vista turístico, essas normas estruturam a competitividade das cidades-gêmeas brasileiras diante dos polos comerciais estrangeiros. A loja franca em fronteira terrestre funciona como instrumento de redução parcial das assimetrias tributárias e comerciais entre os lados da fronteira. Ao mesmo tempo, sua eficácia depende da clareza das regras sobre cota, documentação fiscal, forma de pagamento, controle de estoque, habilitação dos estabelecimentos e fiscalização de saída da mercadoria do regime aduaneiro. Ante ao exposto, observa-se que a fiscalização aduaneira possui função legítima de proteção fiscal e combate a ilícitos. Entretanto, quando a informação ao visitante é insuficiente ou quando os procedimentos de fiscalização são percebidos como imprevisíveis, o controle aduaneiro pode afetar a atratividade do turismo de compras. Por outro lado, informações claras, canais de declaração acessíveis e fiscalização previsível podem compatibilizar controle fiscal e facilitação turística.

6.4.2 Polícia Federal: controle migratório e polícia de fronteira

A Polícia Federal possui competência direta sobre o controle migratório e a polícia de fronteira. A Lei nº 13.445/2017 estabelece que as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteira são realizadas pela Polícia Federal nos pontos de entrada e saída do território nacional. O Decreto nº 9.199/2017 regulamenta a Lei de Migração e detalha procedimentos relativos à entrada, permanência, registro e saída de estrangeiros no Brasil.

Além dessas normas gerais, a Instrução Normativa DG/PF nº 173/2020 estabelece normas e procedimentos para o serviço de expedição e controle de documentos de viagem pela Polícia Federal. O ato prevê, entre outros documentos expedidos no Brasil pela Polícia Federal, o passaporte comum, o passaporte para estrangeiro, o laissez-passer e o passaporte de emergência.

Embora essa instrução normativa não regule diretamente a travessia cotidiana nas cidades-gêmeas, ela integra o regime documental nacional de circulação internacional. Em áreas de fronteira, a circulação turística depende da compatibilidade entre documentos nacionais, documentos de viagem aceitos nos acordos regionais, registros migratórios e procedimentos administrativos de controle. O turista que atravessa a fronteira por via terrestre pode estar amparado por acordos regionais do MERCOSUL, mas a execução do controle permanece submetida aos sistemas nacionais e à atuação da autoridade migratória brasileira.

Os acordos regionais do MERCOSUL buscam simplificar a circulação intrarregional, mas a autoridade nacional mantém competências de verificação, admissão e fiscalização. Essa sobreposição é legítima do ponto de vista da soberania estatal, mas pode limitar a integração turística quando não há interoperabilidade tecnológica, dimensionamento adequado de equipes e orientação uniforme nos postos de controle.

6.4.3 ANVISA: vigilância sanitária em portos, aeroportos, fronteiras e produtos irregulares

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária foi criada pela Lei nº 9.782/1999, que define o Sistema Nacional de Vigilância Sanitária e atribui à ANVISA competência para exercer vigilância sanitária em portos, aeroportos e fronteiras. No turismo fronteiriço, essa atuação incide sobre viajantes, meios de transporte, produtos sujeitos à vigilância sanitária, emergências de saúde pública e riscos associados à circulação internacional.

A RDC ANVISA nº 21/2008 trata de medidas sanitárias em portos, aeroportos, passagens de fronteira e recintos alfandegados. Essa norma deve ser lida em conjunto com a RDC ANVISA nº 932/2024, que atualizou as atividades de vigilância epidemiológica em portos, aeroportos, plataformas de petróleo e meios de transporte aéreos e

aquaviários que neles operam. Segundo a própria ANVISA, a RDC nº 932/2024 busca reduzir o risco de entrada e disseminação de doenças no país por meio de viajantes e mercadorias.

A Nota Técnica nº 19/2024/COVIG/GGPAF/DIRE5/ANVISA complementa a interpretação operacional da RDC nº 932/2024. O documento registra que a norma definiu atividades de vigilância epidemiológica, incluindo manutenção de capacidades básicas, instalações para implementação de medidas de saúde, monitoramento anual dessas capacidades, planos de contingência e capacitação dos envolvidos.

A lista de pontos de entrada designados publicada pela ANVISA também possui relevância operacional para o turismo fronteiriço. A lista atualizada inclui complexos portuários, aeroportos internacionais e passagem de fronteira terrestre, mencionando Foz do Iguaçu como ponto de entrada designado. Essa designação reforça a centralidade sanitária da tríplice fronteira, onde o fluxo turístico terrestre, aéreo e internacional exige capacidade de resposta a eventos de saúde pública.

A atuação sanitária também incide sobre produtos transportados por viajantes ou comercializados irregularmente em ambientes físicos e digitais. No caso das canetas emagrecedoras, a ANVISA publicou medidas recentes de apreensão e proibição de produtos sem registro sanitário. Em fevereiro de 2026, a Agência informou a Resolução-RE nº 690/2026, que determinou apreensão de canetas emagrecedoras sem registro, incluindo Retatrutide 40mg em todas as marcas e lotes, Tirzec/Tirzec Pen 15mg em todas as marcas e lotes, além de Lipoless, Lipoland e T.G. Em abril de 2026, a Resolução-RE nº 1.519/2026 determinou a apreensão e proibiu comercialização, distribuição, importação e uso dos produtos Gluconex e Tirzedral, divulgados como medicamentos injetáveis de GLP-1 sem registro, notificação ou cadastro na ANVISA.

Importante destacar que esses atos não equivalem a uma proibição genérica de toda tirzepatida regular aprovada pela ANVISA. O que se observa é a proibição, apreensão e suspensão de produtos específicos, marcas, lotes ou preparações irregulares sem registro, sem cadastro, sem notificação, com origem desconhecida ou fabricados em desconformidade sanitária.

A implicação prática é direta. O turismo de compras não envolve apenas tributação e bagagem; envolve também segurança sanitária. Em fronteiras com comércio intenso, produtos de saúde e estética podem circular por canais formais, informais ou digitais. A atuação da ANVISA, articulada à Receita Federal, às vigilâncias locais e aos órgãos de segurança, é necessária para reduzir riscos ao consumidor e impedir a entrada de produtos irregulares. O desafio é que essa fiscalização seja acompanhada de comunicação clara ao turista, para evitar apreensões inesperadas decorrentes de desconhecimento das regras.

6.4.4 MAPA/VIGIAGRO: controle agropecuário de bagagens, animais e produtos de origem animal ou vegetal

O Ministério da Agricultura e Pecuária, por meio do VIGIAGRO (Vigilância Agropecuária Internacional), atua na fiscalização agropecuária internacional, abrangendo produtos de origem animal, vegetal, insumos agropecuários, animais vivos, sementes, plantas, alimentos e demais bens sujeitos a riscos sanitários, fitossanitários e zoossanitários. Para o turismo, essa atuação é relevante porque viajantes frequentemente transportam alimentos, bebidas, queijos, embutidos, carnes, frutas, sementes, plantas, artesanatos com material biológico e produtos regionais adquiridos em países vizinhos.

A Instrução Normativa MAPA nº 39/2017 publicou o Manual de Procedimentos Operacionais do VIGIAGRO. O próprio MAPA informa que as exigências sanitárias do controle agropecuário brasileiro estão relacionadas à IN MAPA nº 39/2017 e à Portaria MAPA nº 872/2025, que estabelece o Regulamento para Ingresso em território nacional de Bens Agropecuários Transportados como Bagagem de Viajantes.

A Portaria MAPA nº 872, de 12 de dezembro de 2025, estabelece expressamente o regulamento para ingresso, em território nacional, de bens agropecuários transportados como bagagem de viajantes. O MAPA também publicou lista de bens agropecuários proibidos e permitidos de ingressar no Brasil como bagagem de viajantes, atualizada em 2026, com referência à Portaria MAPA nº 872/2025 e à IN MAPA nº

39/2017. A lista prevê hipóteses de apreensão, destruição dos produtos ou retorno à origem, conforme a natureza do bem e a análise da autoridade agropecuária.

No diagnóstico, essa norma deve ser tratada como instrumento para refletir sobre roteiros de compras, turismo gastronômico, turismo rural, visitas familiares e deslocamentos cotidianos em cidades-gêmeas. Um turista que atravessa a fronteira para comprar alimentos ou produtos típicos pode estar sujeito a restrições agropecuárias mesmo quando o valor econômico da mercadoria é baixo. O controle não se justifica pelo valor fiscal do bem, mas pelo risco sanitário, fitossanitário ou zoossanitário. A ausência de informações claras aos visitantes podem converter produtos de baixo valor econômico em pontos de conflito regulatório, apreensão ou descarte, afetando a experiência turística e a percepção de segurança jurídica na fronteira.

6.4.5 ANTT: transporte rodoviário internacional de passageiros e fretamento turístico

A Agência Nacional de Transportes Terrestres regula o transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, inclusive aspectos documentais, operacionais e fiscalizatórios. Em regiões de fronteira, essa regulação incide sobre linhas internacionais regulares, fretamentos turísticos, excursões, transporte de passageiros entre cidades-gêmeas e deslocamentos de visitantes para atrativos situados em países vizinhos.

A Resolução ANTT nº 5.990/2022 é instrumento que disciplina o transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros sob competência da Agência. No âmbito internacional, a regulação deve ser interpretada em conjunto com os acordos regionais aplicáveis ao transporte terrestre, especialmente os instrumentos relacionados ao transporte internacional no MERCOSUL e aos documentos obrigatórios para operação.

Nas fronteiras do Paraná e de Mato Grosso do Sul, esse ponto ganha importância com a ampliação de roteiros integrados, com a Rota Bioceânica e com a consolidação da tríplice fronteira como destino turístico internacional. A regulação do transporte rodoviário deve assegurar segurança, regularidade e responsabilidade das empresas, mas

precisa estar articulada à dinâmica turística real, marcada por excursões de curta duração, roteiros combinados e deslocamentos em mais de um país no mesmo dia.

6.4.6 ANAC: aeroportos internacionais, facilitação aérea e conectividade turística

A Agência Nacional de Aviação Civil regula a aviação civil brasileira e incide sobre o turismo em regiões de fronteira por meio da disciplina de aeroportos, operadores aéreos, segurança da aviação civil, direitos dos passageiros e operação de empresas estrangeiras. Em destinos fronteiriços, aeroportos não são apenas infraestrutura de transporte; são pontos de entrada, controle, conexão turística e articulação com aduana, migração, vigilância sanitária e receptivo local.

O RBAC nº 107 disciplina a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita em operadores de aeródromos. A ANAC informa que esse regulamento unifica requisitos AVSEC para operadores de aeródromos. O RBAC nº 108 trata da segurança da aviação civil aplicável a operadores aéreos. O RBAC nº 129 disciplina a operação de empresas aéreas estrangeiras no Brasil. O RBAC nº 153 regula operação, manutenção e resposta à emergência em aeródromos. A Resolução ANAC nº 400/2016 estabelece condições gerais de transporte aéreo de passageiros e é relevante para a experiência do visitante nos deslocamentos nacionais e internacionais.

A Portaria nº 14.097/SIA, de 14 de março de 2024, deve ser acrescentada ao mapeamento porque divulga a classificação dos aeródromos civis públicos para fins de aplicação do RBAC nº 107. O portal da ANAC identifica essa portaria no conjunto de atos relacionados à classificação AVSEC dos aeródromos. A Portaria nº 15.285/SIA, de 22 de agosto de 2024, alterou o anexo da Portaria nº 14.097/SIA, mantendo a classificação como instrumento operacional atualizado.

Para Foz do Iguaçu, a regulação aeroportuária tem efeito na competitividade turística internacional. O aeroporto articula o destino nacional às Cataratas, Itaipu, Puerto Iguazú e Ciudad del Este. Em Mato Grosso do Sul, a conectividade aérea também influencia o acesso a Bonito, Pantanal, Corumbá, Campo Grande e futuras conexões com a Rota Bioceânica. A segurança aeroportuária, o atendimento ao passageiro, a operação

de empresas aéreas e a capacidade de resposta a emergências interferem na qualidade do destino como porta de entrada regional.

6.4.7 Marinha do Brasil: navegação interior, turismo náutico e segurança aquaviária

A Marinha do Brasil, por meio da Autoridade Marítima, regula a segurança do tráfego aquaviário. A Lei nº 9.537/1997 dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, e o Decreto nº 2.596/1998 regulamenta essa legislação. Na fronteira, essas normas se aplicam a passeios náuticos, travessias fluviais, pesca esportiva, embarcações de recreio, transporte de passageiros e atividades em rios, lagos e áreas interiores.

A NORMAM-202/DPC disciplina embarcações empregadas na navegação interior, e a NORMAM-211/DPC trata de amadores, embarcações de esporte e/ou recreio e cadastramento de marinas, clubes e entidades desportivas náuticas. Serviços oficiais do governo brasileiro indicam a NORMAM-202 para embarcação empregada na navegação interior e a NORMAM-211 para embarcações de esporte e recreio.

A relevância dessas normas é direta nas regiões de fronteira com forte presença de recursos hídricos. No Paraná, atividades no Lago de Itaipu, no rio Paraná, em travessias fluviais e em roteiros associados à tríplice fronteira dependem de segurança da navegação. Em Mato Grosso do Sul, o rio Paraguai, o Pantanal, Corumbá, Porto Murtinho e as atividades de pesca esportiva dependem de regras de habilitação, inscrição de embarcações, lotação, segurança, equipamentos obrigatórios e condições de operação.

O cumprimento das normas da Autoridade Marítima não deve ser tratado como formalidade burocrática, mas como condição de segurança do produto turístico. Ao mesmo tempo, excesso de exigências sem orientação acessível pode dificultar a regularização de pequenos operadores locais. O diagnóstico deve avaliar se há compatibilidade entre a norma nacional, a realidade dos prestadores locais e a necessidade de qualificar o turismo náutico de fronteira. Em muitos territórios fronteiriços, a água é simultaneamente infraestrutura de circulação, produto turístico, suporte para atividades náuticas e elemento de segurança pública.

A Marinha do Brasil, como Autoridade Marítima, atua na segurança do tráfego aquaviário. A Lei nº 9.537/1997 dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, e o Decreto nº 2.596/1998 regulamenta essa lei.

Essa regulação é relevante para o turismo em áreas com rios, lagos, travessias e atividades náuticas. No Paraná, atividades no Lago de Itaipu, no rio Paraná e nos rios associados à região trinacional demandam normas de segurança, tripulação, listas de passageiros, horários e condições de navegação. Em Mato Grosso do Sul, o turismo náutico, a pesca esportiva, o Pantanal, o rio Paraguai e o eixo de Porto Murtinho também dependem de segurança da navegação e de regras para embarcações de passageiros. Em muitos territórios, a água é infraestrutura de circulação, produto turístico e elemento de segurança pública.

6.4.8 ICMBio: unidades de conservação federais, uso público, concessões e visitação

O Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade exerce papel relevante no turismo fronteiriço porque é responsável pela gestão, proteção, monitoramento e fiscalização das unidades de conservação federais. Criado pela Lei nº 11.516/2007, o Instituto atua diretamente na implementação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza, instituído pela Lei nº 9.985/2000. Em territórios fronteiriços, sua atuação incide sobre parques nacionais, áreas protegidas, planos de manejo, uso público, visitação, concessões de serviços de apoio ao visitante, ordenamento ambiental e controle de impactos da atividade turística. O próprio ICMBio informa que é responsável por gerir, proteger, monitorar e fiscalizar unidades de conservação federais em todo o país.

No estado do Paraná, a atuação do ICMBio é relevante no Parque Nacional do Iguaçu, principal unidade federal associada ao turismo de natureza em região de fronteira. A visitação às Cataratas, os serviços concessionados, os fluxos internacionais de visitantes e a articulação com Puerto Iguazú e Ciudad del Este tornam o parque um caso central para compreender a relação entre conservação, uso público, infraestrutura turística e governança transfronteiriça. A Lei nº 13.668/2018 autorizou a concessão de serviços, áreas ou instalações de unidades de conservação federais para exploração de

atividades de visitação, o que reforça a importância dos modelos de concessão na qualificação da experiência turística em parques nacionais.

No estado do Mato Grosso do Sul, a atuação do ICMBio também se relaciona ao turismo de natureza, especialmente em unidades federais e áreas de relevância ambiental conectadas ao Pantanal, à Serra da Bodoquena, ao rio Paraguai e a corredores turísticos associados à biodiversidade. Ainda que nem todas essas áreas estejam diretamente sobre a linha internacional, elas integram a lógica de atração turística regional e podem ser afetadas por fluxos provenientes de países vizinhos, pela Rota Bioceânica e pela ampliação da conectividade fronteiriça.

Do ponto de vista regulatório, a atuação do ICMBio revela que o turismo fronteiriço em áreas naturais depende de compatibilização entre conservação e visitação. Planos de manejo, normas de uso público, concessões, autorização de atividades, monitoramento de impactos, educação ambiental, fiscalização e infraestrutura de apoio são condições para que o turismo de natureza ocorra com segurança jurídica e sustentabilidade. O desafio está em evitar que a atividade turística seja tratada apenas como fluxo de visitantes, desconsiderando a capacidade de suporte dos atrativos e os objetivos de conservação das unidades protegidas.

6.4.9 IBAMA: licenciamento ambiental, fiscalização e controle ambiental federal

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis possui papel relevante no turismo em regiões de fronteira quando empreendimentos, obras, atividades ou fluxos turísticos produzem impactos ambientais de competência federal. Criado pela Lei nº 7.735/1989, o IBAMA atua na execução da política nacional de meio ambiente, na fiscalização ambiental, no controle de atividades potencialmente poluidoras e no licenciamento ambiental federal, quando presentes as hipóteses legais de competência da União.

No turismo fronteiriço, a atuação do IBAMA pode incidir sobre obras de infraestrutura turística, intervenções em áreas ambientalmente sensíveis, empreendimentos próximos a rios, unidades de conservação, áreas de preservação permanente, rodovias, pontes, atracadouros, marinas, equipamentos de apoio à

visitação, estruturas de transporte e projetos de conectividade associados a corredores internacionais. A Lei Complementar nº 140/2011 organiza a cooperação entre União, estados, Distrito Federal e municípios em matéria ambiental e define critérios para repartição de competências administrativas, incluindo licenciamento, autorização e fiscalização ambiental.

Nas fronteiras do Paraná e do Mato Grosso do Sul, essa dimensão é relevante porque o turismo se articula a áreas naturais de alta sensibilidade, como o Parque Nacional do Iguaçu, o rio Paraná, o Lago de Itaipu, o rio Paraguai, o Pantanal, áreas úmidas, rotas de pesca esportiva, turismo náutico e corredores logísticos. A expansão da infraestrutura turística, quando não coordenada com as exigências ambientais, pode gerar atrasos, insegurança jurídica, conflitos de competência e riscos de degradação ambiental.

Do ponto de vista do diagnóstico, o IBAMA deve ser considerado não apenas como órgão fiscalizador, mas como ator regulatório que condiciona a viabilidade ambiental de determinados projetos turísticos e de infraestrutura. O ponto crítico está na necessidade de compatibilizar proteção ambiental, clareza procedimental, previsibilidade para empreendedores, cooperação com órgãos estaduais e municipais e qualificação sustentável do turismo fronteiriço.

6.4.10 DNIT: rodovias federais, pontes, acessos e infraestrutura de conectividade turística

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes possui relevância para o turismo fronteiriço porque atua na infraestrutura rodoviária federal, incluindo manutenção, recuperação, construção e operação de vias de transporte interurbanas federais. Essa competência incide diretamente sobre a conectividade turística, especialmente em destinos fronteiriços dependentes de rodovias, pontes, acessos a atrativos, corredores logísticos e integração com países vizinhos. O próprio DNIT informa que sua Diretoria de Infraestrutura Rodoviária é responsável pela manutenção, recuperação, construção e operação de vias de transportes interurbanas federais.

Nas fronteiras do Paraná e do Mato Grosso do Sul, a atuação do DNIT é estratégica em eixos como Foz do Iguaçu, Guaíra, Mundo Novo, Ponta Porã, Corumbá e Porto Murtinho. Rodovias federais, pontes, acessos urbanos e corredores de ligação interferem diretamente na experiência do visitante, no tempo de deslocamento, na segurança viária, na circulação de ônibus turísticos, no turismo de compras, nos eventos, no turismo náutico, na pesca esportiva e na estruturação de roteiros integrados.

O tema ganha importância adicional com a Rota Bioceânica, especialmente no eixo de Porto Murtinho e na conexão com o Paraguai. Embora a rota tenha forte dimensão logística, sua implantação tende a produzir efeitos turísticos diretos e indiretos, ampliando circulação de pessoas, demanda por serviços, necessidade de sinalização, pontos de parada, segurança viária, infraestrutura urbana, informação ao visitante e ordenamento territorial.

Sob a ótica analítica, cumpre estabelecer a distinção entre a Rota Bioceânica de Capricórnio (Rota 4), objeto central da presente exegese, e a Rota Bioceânica do Sul (Rota 5), mobilizada como parâmetro de análise comparativa. A Rota 4 afigura-se como eixo estruturante para a integração dos estados de Mato Grosso do Sul e Paraná aos fluxos transfronteiriços com o Paraguai, Argentina e Chile, incidindo de forma direta sobre a conectividade de polos estratégicos como Porto Murtinho, Ponta Porã, Guaíra e Foz do Iguaçu, além dos municípios lindeiros ao Lago de Itaipu. Por sua vez, a Rota 5, conquanto situada primordialmente no recorte geográfico de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, oferece subsídios para a avaliação de diretrizes de sinalização, governança territorial, estruturação de equipamentos de apoio e a necessária compatibilização entre a logística de cargas e a fluidez da circulação de visitantes em áreas de fronteira.

Do ponto de vista regulatório, a infraestrutura rodoviária não deve ser analisada apenas como suporte físico ao deslocamento. No turismo em regiões de fronteira, ela condiciona a fluidez, a permanência, a segurança e a competitividade dos destinos. Gargalos rodoviários, obras inconclusas, ausência de sinalização turística, baixa qualidade dos acessos e insuficiência de estrutura de apoio podem reduzir a atratividade turística, mesmo quando os destinos possuem forte potencial natural, cultural ou comercial.

6.4.11 Polícia Rodoviária Federal: segurança viária, fiscalização em rodovias federais e fluidez dos deslocamentos turísticos

A Polícia Rodoviária Federal atua diretamente sobre a segurança viária e a fiscalização nas rodovias e estradas federais, exercendo patrulhamento ostensivo, fiscalização de trânsito, atendimento a sinistros, controle de irregularidades e ações voltadas à preservação da ordem e da incolumidade das pessoas. Em regiões de fronteira, sua atuação se conecta à mobilidade turística porque grande parte dos fluxos de visitantes ocorre por via terrestre, em rodovias federais, corredores internacionais, acessos a pontes e rotas de ligação entre cidades-gêmeas. A PRF informa que compete ao órgão realizar patrulhamento ostensivo nas rodovias federais, com objetivo de preservar a ordem, a segurança pública, a incolumidade das pessoas e o patrimônio.

No Paraná e no Mato Grosso do Sul, a PRF incide sobre fluxos turísticos associados a Foz do Iguaçu, Guaíra, Ponta Porã, Corumbá, Porto Murtinho, Bonito, Pantanal, Lago de Itaipu, turismo de compras, pesca esportiva, eventos e deslocamentos de curta duração. A segurança viária afeta diretamente a percepção de qualidade do destino, especialmente em viagens rodoviárias, excursões, fretamentos, deslocamentos em veículos particulares e rotas de longa distância.

A atuação da PRF também se articula com temas de fronteira, como fiscalização de veículos, combate a ilícitos, controle de cargas irregulares, apoio a operações integradas, prevenção de acidentes e organização da fluidez em períodos de maior fluxo turístico. Em feriados, eventos, temporadas de compras e períodos de alta visitação, a capacidade de ordenamento e fiscalização nas rodovias federais pode influenciar diretamente o tempo de deslocamento, a segurança do visitante e a eficiência logística do destino.

Do ponto de vista do turismo fronteiriço, a atuação da PRF deve ser analisada sob a perspectiva da compatibilização entre segurança, fiscalização e fluidez. O objetivo não é reduzir o controle viário, mas assegurar que ele seja proporcional ao risco, previsível, bem comunicado e articulado com os demais órgãos envolvidos na gestão da fronteira, como Receita Federal, Polícia Federal, ANVISA, MAPA/VIGIAGRO, DNIT, órgãos estaduais de trânsito e gestores municipais de turismo.

6.4.12 Síntese crítica sobre os entes federais

As normas reguladoras dos entes federais demonstram que o turismo fronteiriço é condicionado por múltiplas camadas de regulação operacional. A Receita Federal regula bagagem, mercadorias, loja franca e controle aduaneiro. A Polícia Federal regula documentos de viagem, registro migratório e ingresso de estrangeiros. A ANVISA regula riscos sanitários, pontos de entrada e produtos sujeitos à vigilância sanitária. O MAPA/VIGIAGRO regula bens agropecuários transportados por viajantes. A ANTT regula transporte rodoviário internacional de passageiros. A ANAC regula aeroportos, segurança da aviação e transporte aéreo. A Marinha regula a navegação interior, embarcações de recreio e a segurança aquaviária. O ICMBio regula e gere unidades de conservação federais, uso público e serviços de apoio à visitação. O IBAMA atua no licenciamento, fiscalização e controle ambiental federal. O DNIT condiciona a conectividade por meio da infraestrutura rodoviária federal, pontes e acessos. A PRF atua na segurança viária e na fiscalização das rodovias federais que estruturam os fluxos turísticos terrestres.

Essas normativas são necessárias para proteger a soberania, a saúde pública, a segurança, a arrecadação, a defesa agropecuária e a regularidade dos serviços. O problema regulatório surge quando cada órgão opera de forma isolada, com linguagem própria, canais de informação fragmentados, exigências pouco integradas e baixa coordenação com políticas de turismo. Nessa situação, a fronteira se transforma em uma sequência de controles sucessivos que podem reduzir a fluidez pretendida pelos instrumentos regionais do MERCOSUL e da ALADI.

Para o diagnóstico de Mato Grosso do Sul e Paraná, a análise dos entes federais deve verificar a compatibilidade entre fiscalização e facilitação. O questionamento a ser feito não é se o controle deve existir, mas se ele está organizado de forma proporcional ao risco, previsível para o visitante, coordenado entre órgãos e integrado à governança turística local. Quando essa compatibilidade existe, as normas federais aumentam a segurança do destino. Quando não existe, elas elevam custos de transação, aumentam filas, reduzem permanência, desestimulam consumo e dificultam o aproveitamento econômico do turismo fronteiriço.

Quadro 7 - Entes federais, normativos aplicáveis e implicações para o turismo fronteiriço

Instituição / ente federal	Principais legislações e atos normativos relacionados	Atuação com implicação para o turismo fronteiriço	Efeitos práticos sobre o turismo fronteiriço
Receita Federal do Brasil – RFB	Decreto-Lei nº 1.455/1976; Decreto nº 6.759/2009; Lei nº 12.723/2012; Portaria MF nº 307/2014; IN RFB nº 2.075/2022	Administração aduaneira, controle de bagagens, fiscalização de mercadorias, aplicação de cotas, regimes aduaneiros e lojas francas em cidades-gêmeas.	Condiciona o turismo de compras, a previsibilidade do consumo, a experiência de retorno ao Brasil, a competitividade dos free shops e a segurança jurídica do visitante.
Polícia Federal – PF	Lei nº 13.445/2017; Decreto nº 9.199/2017; IN DG/PF nº 173/2020; acordos regionais do Mercosul sobre documentos de viagem e trânsito fronteiriço	Controle migratório, polícia de fronteira, verificação documental, registro de entrada e saída, admissão de visitantes estrangeiros e execução administrativa dos acordos regionais.	Afeta diretamente a fluidez de ingresso, tempo de espera, circulação em cidades-gêmeas, previsibilidade documental e experiência do turista internacional ou excursionista.
ANVISA	Lei nº 9.782/1999; RDC ANVISA nº 21/2008; RDC ANVISA nº 932/2024; Nota Técnica nº 19/2024/COVIG/GGPAF/DIRE5/ANVISA; atos de apreensão/proibição de produtos irregulares	Vigilância sanitária em portos, aeroportos, fronteiras e recintos alfandegados; controle de riscos sanitários; fiscalização de produtos sujeitos à vigilância sanitária; resposta a emergências de saúde pública.	Impacta o turismo de compras, turismo de saúde, circulação de medicamentos, cosméticos e produtos de estética, segurança sanitária do visitante e necessidade de comunicação clara sobre produtos permitidos ou proibidos.
MAPA / VIGIAGRO	IN MAPA nº 39/2017; Portaria MAPA nº 872/2025; listas oficiais de bens agropecuários permitidos e proibidos em bagagem de viajantes	Fiscalização agropecuária internacional; controle de alimentos, bebidas, carnes, embutidos, queijos, frutas, sementes, plantas, animais e produtos de origem animal ou vegetal.	Afeta turismo gastronômico, compras de produtos típicos, turismo rural, pesca, visitas familiares e deslocamentos cotidianos em cidades-gêmeas, especialmente pela

			possibilidade de apreensão, descarte ou retorno de bens.
ANTT	Resolução ANTT nº 5.990/2022; acordos regionais aplicáveis ao transporte terrestre internacional	Regulação do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, linhas regulares, fretamento turístico, excursões e transporte entre cidades-gêmeas.	Condiciona roteiros integrados, excursões de compras, deslocamentos em mais de um país no mesmo dia, transporte turístico internacional, Rota Bioceânica e segurança jurídica das empresas transportadoras.
ANAC	RBAC nº 107; RBAC nº 108; RBAC nº 129; RBAC nº 153; Resolução ANAC nº 400/2016; Portaria nº 14.097/SIA/2024; Portaria nº 15.285/SIA/2024	Regulação de aeroportos, operadores aéreos, segurança da aviação civil, empresas estrangeiras, direitos dos passageiros e resposta a emergências em aeródromos.	Afeta conectividade aérea, competitividade dos destinos, experiência do passageiro, segurança aeroportuária e articulação entre aeroporto, migração, aduana, vigilância sanitária e receptivo turístico.
Marinha do Brasil / Autoridade Marítima	Lei nº 9.537/1997; Decreto nº 2.596/1998; NORMAM-202/DPC; NORMAM-211/DPC	Segurança do tráfego aquaviário, navegação interior, embarcações de esporte e recreio, marinas, clubes, travessias, passeios náuticos, pesca esportiva e transporte de passageiros.	Condiciona turismo náutico, passeios em rios e lagos, pesca esportiva, travessias fluviais, operação de embarcações, segurança do visitante e regularização de pequenos operadores locais.
ICMBio	Lei nº 11.516/2007; Lei nº 9.985/2000; Decreto nº 4.340/2002; Lei nº 13.668/2018; planos de manejo e normas de uso público das unidades de conservação federais	Gestão, proteção, fiscalização e monitoramento de unidades de conservação federais; ordenamento do uso público; concessões de serviços de apoio à visitação; controle de impactos turísticos.	Afeta turismo de natureza, ecoturismo, visitação em áreas protegidas, concessões, serviços ao visitante, capacidade de suporte, interpretação ambiental e ordenamento do Parque Nacional do

			Iguaçu e demais áreas federais.
IBAMA	Lei nº 7.735/1989; Lei nº 6.938/1981; Lei Complementar nº 140/2011; normas de licenciamento e fiscalização ambiental federal	Fiscalização ambiental, controle de atividades potencialmente poluidoras, licenciamento ambiental federal e atuação em empreendimentos ou impactos de competência da União.	Condiciona obras, acessos, marinas, píeres, atracadouros, equipamentos turísticos, intervenções em áreas sensíveis, infraestrutura de conectividade e segurança ambiental dos projetos turísticos.
DNIT	Lei nº 10.233/2001; normas federais de infraestrutura rodoviária; contratos e atos de gestão de rodovias, pontes e acessos federais	Planejamento, construção, manutenção, recuperação e operação da infraestrutura rodoviária federal, incluindo rodovias, pontes, acessos e corredores estratégicos.	Afeta conectividade turística, acesso a cidades-gêmeas, segurança e tempo de deslocamento, sinalização, corredores logísticos, Rota Bioceânica, pontes internacionais e circulação de visitantes por via terrestre.
Polícia Rodoviária Federal – PRF	Constituição Federal; Código de Trânsito Brasileiro; normas internas de patrulhamento e fiscalização em rodovias federais	Patrulhamento ostensivo, fiscalização de trânsito, segurança viária, atendimento a sinistros, controle de irregularidades e apoio a operações integradas em rodovias federais.	Impacta deslocamentos turísticos rodoviários, excursões, veículos particulares, segurança em feriados e temporadas, fluidez de acesso aos destinos e articulação com operações de fronteira.

Fonte: elaboração própria (2026), com base no levantamento normativo e institucional realizado.

6.5 MARCO REGULATÓRIO ESTADUAL: PARANÁ E MATO GROSSO DO SUL

A análise do arcabouço normativo estadual assume caráter imperativo, uma vez que a efetivação de uma política turística fronteiriça transcende a mera vigência de tratados regionais ou diretrizes federais. Estados como Paraná e Mato Grosso do Sul desempenham uma função mediadora essencial entre a regulação nacional e a

implementação local, atuando diretamente na estruturação de regiões turísticas, fomento à infraestrutura, promoção estratégica de destinos e na consolidação da governança regional. Sob esta ótica, a legislação estadual é o instrumento que articula a qualificação de serviços e o apoio aos municípios fronteiriços, garantindo que a atividade turística dialogue com as realidades territoriais.

No escopo desta pesquisa, a revisão dos marcos legais estaduais orienta-se por duas premissas operacionais fundamentais. Primeiramente, busca-se verificar se o ordenamento jurídico dos estados reconhece a fronteira em sua especificidade territorial, superando a visão de uma simples delimitação geográfica. Em segundo lugar, avalia-se se tais instrumentos instituem mecanismos capazes de transmutar os fluxos internacionais em "territórios de permanência", promovendo a geração de renda local, a integração transfronteiriça e o robustecimento socioeconômico das cidades-gêmeas.

6.5.1 Paraná: Política Estadual de Turismo e Regionalização Turística

No Paraná, o principal marco normativo setorial é a Lei Estadual nº 15.973, de 13 de novembro de 2008, que institui a Política de Turismo do Estado. O instrumento define o ordenamento estadual como um conjunto de estratégias e prioridades orientadas ao desenvolvimento sustentável da atividade, integrando-a à matriz econômica paranaense de forma planejada e organizada. A norma visa consolidar o Paraná como destino de referência, estabelecendo que a política pública se estrutura nos eixos estratégicos de gestão, fomento, desenvolvimento de destinos, promoção e apoio à comercialização.

Sob a ótica do turismo fronteiriço, a relevância deste marco legal reside na articulação entre o planejamento governamental, a regionalização e a promoção dos destinos. O texto normativo atribui ao Conselho Consultivo de Turismo do Paraná a competência para definir e aprovar a regionalização turística, em estrita consonância com as diretrizes do Ministério do Turismo. Para tanto, a norma preconiza critérios como a posição geográfica estratégica, a potencialidade dos atrativos e a viabilidade de formatação de produtos e roteiros integrados, que possuam caráter complementar e competitividade no mercado internacional.

Essa base normativa permite enquadrar Foz do Iguaçu, Guaíra e demais municípios da Costa Oeste não apenas como destinos isolados, mas como parte de uma estratégia territorial de regionalização turística. No caso da fronteira, esse ponto é importante porque a competitividade do destino depende da integração entre atrativos naturais, compras internacionais, Itaipu, parques nacionais, eventos, gastronomia, turismo náutico, mobilidade terrestre e conexões com o Paraguai e a Argentina. A lei estadual oferece base para essa leitura integrada, embora não trate de forma específica dos desafios migratórios, aduaneiros e transfronteiriços que condicionam a experiência do visitante.

Essa leitura deve ser articulada ao Programa de Regionalização do Turismo e ao Mapa do Turismo Brasileiro, pois esses instrumentos federais influenciam a forma como os municípios paranaenses de fronteira são inseridos em regiões turísticas, instâncias de governança, roteiros integrados e prioridades de apoio técnico e promocional.

6.5.2 Paraná Turístico 2026 e planejamento estratégico de longo prazo

O MasterPlan Paraná Turístico 2016–2026 constitui instrumento de planejamento estadual de longo prazo para o setor. Segundo a Secretaria de Estado do Turismo, o documento segue a Política de Turismo do Paraná prevista na Lei nº 15.973/2008 e resultou do trabalho do Grupo de Estudos Pró-Planejamento Decenal do Turismo do Paraná, no âmbito do Conselho Paranaense de Turismo, com a finalidade de atualizar o Plano de Turismo do Estado.

Embora não tenha a mesma natureza jurídica de uma lei ordinária, o MasterPlan é relevante para o diagnóstico porque orienta a execução das políticas públicas estaduais de turismo. Em regiões de fronteira, instrumentos de planejamento desse tipo permitem avaliar se os destinos internacionais do Paraná são tratados como polos de integração regional, produtos turísticos estratégicos ou apenas como destinos consolidados de visitação.

No caso de Foz do Iguaçu, essa distinção é relevante porque o destino já opera em escala internacional e trinacional. O planejamento estadual deve considerar que a experiência turística depende de fatores que ultrapassam a competência estadual, como

a fluidez na Ponte da Amizade, o acesso a Puerto Iguazú, os controles migratórios e aduaneiros, a integração com Itaipu, o acesso aos parques nacionais e a promoção conjunta de produtos fronteiriços. O plano estadual, portanto, deve funcionar como ponte entre a política nacional, os instrumentos regionais do MERCOSUL e as demandas operacionais dos municípios.

6.5.3 Secretaria de Estado do Turismo, CEPATUR e Viaje Paraná

A estrutura institucional estadual do turismo no Paraná foi reorganizada com a criação da Secretaria de Estado do Turismo pela Lei Estadual nº 21.352, de 1º de janeiro de 2023. O Conselho Paranaense de Turismo passou por reformulação nesse contexto, com aprovação de seu regulamento pelo Decreto Estadual nº 7.042, de 12 de agosto de 2024.

A Lei Estadual nº 21.355, de 1º de janeiro de 2023, autorizou a instituição do Serviço Social Autônomo Viaje Paraná, pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos e de interesse coletivo, com finalidade de incentivar, planejar, formular e implementar ações de promoção comercial de produtos, serviços e destinos turísticos paranaenses. A lei prevê que o Viaje Paraná se vincula, por cooperação, ao órgão responsável pela Política Estadual do Turismo, cabendo a este o controle de suas atividades-fim e a supervisão do contrato de gestão.

Para o turismo em regiões de fronteira, essa reorganização institucional é relevante porque separa e especializa funções de política pública, governança e promoção comercial. A Secretaria atua na formulação e coordenação da política estadual; o CEPATUR funciona como instância consultiva e de chancela; o Viaje Paraná atua na promoção de destinos e produtos. Em Foz do Iguaçu e na região da Costa Oeste, esse arranjo pode fortalecer a promoção internacional e a estruturação de produtos integrados, desde que considere a especificidade trinacional do destino e sua dependência de fluxos oriundos de Paraguai, Argentina e outros mercados internacionais.

6.5.4 Paraná: programas estaduais de infraestrutura, eventos e viagens

O Estado do Paraná consolidou, recentemente, um arcabouço normativo voltado ao robustecimento da infraestrutura, à dinamização de eventos e ao incremento dos fluxos turísticos. A Lei Estadual nº 21.762/2023 instituiu o Programa Paraná Turismo Mais Infraestrutura, cujo escopo jurídico orienta-se pela qualificação dos equipamentos turísticos, pelo aprimoramento da competitividade dos atrativos e pela ampliação da capacidade receptiva dos destinos paranaenses. A operacionalização deste programa é balizada por manual técnico da Secretaria de Estado do Turismo, que estabelece as diretrizes para a elaboração de projetos destinados a intervenções estruturantes no território.

Complementarmente, a Lei Estadual nº 21.767/2023 criou o Programa Paraná Mais Viagem, instrumento estratégico voltado ao fomento do desenvolvimento regional, ao estímulo da demanda turística e à geração de emprego e renda sob uma lógica de sustentabilidade e responsabilidade socioeconômica. Este marco legal, devidamente registrado pela Assembleia Legislativa do Paraná, integra o conjunto de políticas públicas destinadas à promoção de roteiros e à integração das cadeias produtivas estaduais.

No campo da indução de fluxos, o Decreto Estadual nº 7.627/2024 regulamentou a Lei Estadual nº 21.760/2023, instituindo o Programa Paraná Mais Eventos. O decreto define como objetivos centrais o suporte a eventos de matriz regional e municipal, a indução de novas correntes de visitantes e o fortalecimento das economias locais por meio do turismo de negócios e lazer.

Sob a ótica do turismo fronteiriço, a incidência destes instrumentos é imperativa, uma vez que atuam diretamente sobre gargalos estruturais: a carência de infraestrutura receptiva e a necessidade de reduzir a "passagem" em favor da "permanência". O desafio analítico reside em assegurar que a execução destas políticas incorpore a complexidade transfronteiriça, contemplando sinalização multilíngue, integração logística com acessos internacionais e o reconhecimento das especificidades das rotas binacionais, transformando a "fronteira-limite" em um espaço de vivência turística integrada.

6.5.5 Paraná: atrativos de relevante interesse turístico e priorização de recursos

Recentemente, o Decreto Estadual nº 10.256/2025 instituiu a Declaração de Atrativo de Relevante Interesse Turístico do Estado do Paraná, certificada pela SETU-PR. O escopo jurídico desta norma orienta-se pela priorização de atrativos com vocação estratégica, visando transmutar o potencial regional em desenvolvimento sociocultural e expansão econômica nos territórios turísticos. A análise técnica do decreto demonstra uma tentativa de estabelecer critérios objetivos para a destinação de recursos públicos, privilegiando intervenções que potencializem o fluxo de visitantes e gerem benefícios estruturantes ao ordenamento paranaense.

A norma apresenta impacto no operacional para a zona de fronteira ao criar mecanismos de seletividade para investimentos em infraestrutura. O texto normativo elenca ações prioritárias como a conservação de vias de acesso, revitalização de espaços de interesse, sinalização turística e obras voltadas à pesca esportiva e ao turismo náutico. Ademais, o instrumento prevê o apoio a eventos e a qualificação dos agentes de atendimento, buscando aprimorar a capacidade receptiva dos destinos.

No recorte geográfico deste diagnóstico, tal instrumento pode ser mobilizado para qualificar atrativos vinculados ao Lago de Itaipu e à Costa Oeste, abrangendo desde equipamentos náuticos e mirantes até produtos turísticos integrados com os países vizinhos. Sob a ótica da integração regional, a certificação funciona como um critério de priorização orçamentária para municípios fronteiriços, desde que os projetos demonstrem capacidade de converter o fluxo de "passagem" em um "território de permanência" com impacto socioeconômico regional.

6.5.6 Paraná: licenciamento ambiental, unidades de conservação, turismo náutico e pesca

No ordenamento jurídico paranaense, o arcabouço normativo ambiental incide sobre o turismo fronteiriço primordialmente por intermédio do Instituto Água e Terra (IAT), ente responsável pelo licenciamento, gestão territorial e pela aplicação de instrumentos relativos às unidades de conservação, recursos hídricos e atividades náuticas. Sob a ótica do desenvolvimento regional, tal dimensão assume caráter

estratégico para os municípios lindeiros ao rio Paraná e ao entorno do Lago de Itaipu, abrangendo polos como Guaíra e Foz do Iguaçu, onde o ecoturismo, a pesca esportiva e o lazer fluvial estruturam as vocações territoriais de fronteira.

A Instrução Normativa IAT nº 47/2025 estabelece os critérios e procedimentos para o licenciamento de empreendimentos e estruturas náuticas nas águas interiores do Estado. A análise técnica desta norma demonstra uma tentativa de conferir segurança jurídica à implantação de infraestruturas de apoio: como marinas, píeres e atracadouros, que qualificam a experiência do visitante. Para o turismo fronteiriço, a eficácia deste instrumento depende da compatibilização entre a proteção dos ecossistemas e a demanda por equipamentos que sustentem a navegação turística internacional.

A regulação da pesca amadora e profissional, consolidada pela Portaria IAT nº 177/2025, disciplina as formas e quantidades para captura nas bacias hidrográficas paranaenses. No recorte geográfico da Região Hidrográfica do Paraná, tal marco regulatório é imperativo para a estruturação de roteiros de lazer e produtos turísticos locais. A norma deve ser compreendida como um mecanismo de ordenamento que assegura a sustentabilidade da atividade pesqueira, essencial para a atratividade dos municípios fronteiriços que utilizam o rio como suporte para o turismo recreativo.

Ademais, o Estado tem buscado organizar o uso público de suas unidades de conservação por meio de diretrizes que padronizam a solicitação de autorizações para eventos, filmagens e educação ambiental. A clareza procedimental nestas áreas protegidas é um fator de redução de insegurança para operadores e guias, permitindo que o turismo de natureza se desenvolva de forma coordenada. No contexto da fronteira, a transparência normativa torna-se um diferencial competitivo ao facilitar a formatação de produtos integrados que valorizam o patrimônio natural paranaense.

Dessa forma, a análise estadual deve verificar se a aplicação prática destas normas de licenciamento e uso do território está sintonizada com a realidade dos municípios lindeiros. O ponto crítico reside na capacidade de converter o potencial do Lago de Itaipu e do rio Paraná em um "território de permanência", integrando a segurança ambiental à fluidez dos passeios náuticos e da pesca esportiva. A convergência entre o licenciamento e a dinâmica transfronteiriça é a chave para garantir que o

desenvolvimento turístico ocorra de forma sustentável e em harmonia com os destinos vizinhos da Argentina e do Paraguai.

6.5.7 Mato Grosso do Sul: Sistema Estadual de Turismo, Política Estadual e Plano Estadual

No Mato Grosso do Sul, o arcabouço normativo setorial encontra sua viga mestra na Lei Estadual nº 5.224, de 7 de setembro de 2018, que institui o Sistema Estadual de Turismo, a Política Pública Estadual e o Plano Estadual de Turismo. Este instrumento jurídico disciplina o planejamento, o fomento e o desenvolvimento estratégico do setor, consolidando as diretrizes para a organização da atividade tu rística em âmbito sul-mato-grossense.

O texto normativo estabelece que o Sistema Estadual de Turismo deve atuar sob a premissa de um desenvolvimento integrado e democrático, em estrita harmonia com as diretrizes do plano estadual. Este arranjo institucional articula atores fundamentais, como a secretaria de vinculação, a FUNDTUR-MS, o Conselho Estadual de Turismo, as instâncias de governança regional (IGRs) e os municípios, consolidando uma rede de governança voltada à qualificação do destino.

Sob a ótica do turismo fronteiriço, a relevância deste marco legal reside no reconhecimento da multiterritorialidade e da necessidade de uma gestão regionalizada. Em um estado marcado por extensas fronteiras secas e pelo impacto emergente da Rota Bioceânica, a Lei nº 5.224/2018 oferece a base institucional para integrar segmentos como o turismo de compras, o ecoturismo no Pantanal e a pesca esportiva. Contudo, a presente pesquisa revela que sua efetividade material permanece condicionada à capacidade de transmutar estas zonas de "passagem" logística em "territórios de permanência", exigindo que o planejamento estadual dialogue de forma síncrona com as especificidades das cidades-gêmeas e com os marcos regulatórios internacionais.

6.5.8 FUNDTUR-MS e estrutura de execução da política estadual

No ordenamento sul-mato-grossense, a Fundação de Turismo de Mato Grosso do Sul consolida-se como o braço executor central da política setorial. O arcabouço

institucional da entidade é balizado pelo Decreto Estadual nº 16.173/2023, que aprovou seu Estatuto, em estrita observância ao registro legislativo do Estado. Historicamente, a Fundação remonta ao Decreto nº 10.552/2001, amparado pela autorização da Lei nº 2.307/2001, sendo atualmente vinculada à estrutura administrativa responsável pelas agendas de turismo, esporte, cultura e cidadania.

No Mato Grosso do Sul, a execução da política estadual também deve ser lida em articulação com o Programa de Regionalização do Turismo e com o Mapa do Turismo Brasileiro, uma vez que esses instrumentos orientam a organização territorial dos destinos, a composição das regiões turísticas e a priorização de ações de gestão, promoção e estruturação. Essa articulação é relevante para o turismo de fronteira porque parte das regiões turísticas sul-mato-grossenses abrange municípios situados em linha de fronteira ou em áreas diretamente impactadas por fluxos internacionais, como Corumbá, Ponta Porã, Porto Murtinho, Mundo Novo e demais localidades vinculadas à circulação com Bolívia e Paraguai. A regionalização, nesse contexto, permite que municípios com diferentes níveis de estruturação turística sejam integrados a estratégias territoriais mais amplas, evitando que a política estadual se concentre apenas nos destinos consolidados e deixando de fora municípios de passagem, cidades-gêmeas e áreas de influência da Rota Bioceânica.

Sob a ótica do turismo fronteiriço, a atuação da FUNDTUR assume caráter estratégico, uma vez que a eficácia da política pública depende de um ente técnico capaz de capilarizar as ações de fomento, regionalização e governança. Em eixos como Corumbá/Puerto Quijarro, Ponta Porã/Pedro Juan Caballero e Porto Murtinho/Carmelo Peralta, a execução estadual deve operar de forma intersetorial, articulando o turismo aos vetores de logística, segurança, transporte e integração internacional, visando a estruturação de destinos competitivos no mercado regional.

A materialidade desta política evidencia-se nos instrumentos de apoio às Instâncias de Governança Regional (IGRs). No exercício de 2025, editais de chamamento da Fundação tiveram como escopo o fortalecimento institucional e a promoção da Região Turística do Pantanal, fundamentando-se nas diretrizes da Lei Estadual nº 5.224/2018. Tal

prática demonstra que o desenvolvimento territorial no Mato Grosso do Sul é operacionalizado por meio de parcerias e fomento direto às instâncias locais.

6.5.9 Mato Grosso do Sul: Pantanal, pesca esportiva, licenciamento ambiental e turismo de natureza

No estado do Mato Grosso do Sul, o marco regulatório ambiental possui especial relevância para o turismo fronteiriço em razão da centralidade do Pantanal, do rio Paraguai, da pesca esportiva, do turismo de natureza, do turismo náutico, da observação de fauna e das áreas sensíveis associadas à Rota Bioceânica. Diferentemente de territórios em que o turismo fronteiriço se estrutura principalmente por compras ou circulação urbana, parte importante da atratividade sul-mato-grossense depende da conservação ambiental e da regulação sustentável dos recursos naturais.

A Lei Estadual nº 6.160/2023 dispõe sobre a conservação, proteção, restauração e exploração ecologicamente sustentável da Área de Uso Restrito da Planície Pantaneira no âmbito de Mato Grosso do Sul e cria o Fundo Estadual de Desenvolvimento Sustentável do Bioma Pantanal. Essa lei deve ser incorporada ao diagnóstico porque estabelece o marco estadual mais relevante para compatibilizar conservação, exploração sustentável, uso econômico e proteção do bioma. Para o turismo, ela incide sobre atividades em áreas úmidas, empreendimentos em propriedades rurais, turismo de observação, pesca esportiva, hospedagem em áreas naturais e roteiros vinculados à paisagem pantaneira.

O licenciamento ambiental no Estado é disciplinado por normas do IMASUL e da Secretaria estadual competente. A Resolução SEMADE nº 9/2015 estabelece normas e procedimentos para o licenciamento ambiental em Mato Grosso do Sul, enquanto a Resolução SEMAGRO nº 782/2022 trata da classificação de risco ambiental das atividades econômicas para fins de licenciamento. Essas normas devem ser analisadas porque empreendimentos turísticos em áreas de fronteira podem envolver pousadas, marinas, atracadouros, estruturas de apoio à pesca, transporte náutico, eventos em áreas naturais, obras de acesso, equipamentos turísticos e atividades de uso intensivo em áreas ambientalmente sensíveis.

A pesca esportiva possui tratamento normativo específico em Mato Grosso do Sul. O Decreto Estadual nº 15.166/2019 regulamenta o exercício da atividade pesqueira no Estado, abrangendo cadastros e licenças, pesca amadora e desportiva, captura permitida, tamanhos mínimos, áreas interditadas, períodos de defeso, métodos de pesca, monitoramento, controle e fiscalização. O IMASUL também registra a liberação do "pesque e solte" no rio Paraguai em períodos específicos, observadas regras como uso de anzóis lisos e sem farpas e devolução imediata do peixe ao mesmo local de captura.

A regulação da pesca tem impacto direto sobre o turismo fronteiriço, pois a pesca esportiva compõe a oferta de destinos como Corumbá, Porto Murtinho e áreas do Pantanal sul-mato-grossense. Regras sobre licença, defeso, cota, petrechos, transporte de pescado, áreas interditadas e fiscalização afetam a organização dos pacotes turísticos, a atuação de piloteiros e guias, a operação de pousadas, a permanência do visitante e a previsibilidade da experiência. Ao mesmo tempo, normas de controle são essenciais para evitar sobrepesca, proteger estoques pesqueiros e sustentar a atratividade turística no longo prazo.

No Mato Grosso do Sul, também é importante relacionar o marco ambiental ao turismo de natureza e às unidades de conservação. O Parque Nacional da Serra da Bodoquena apresenta atrativos de águas cristalinas, cachoeiras, cânions, matas ciliares, sumidouros e ressurgências, e o ICMBio exige a contratação de condutores de visitantes credenciados para acesso aos atrativos do parque. Ainda que Bonito e Serra da Bodoquena não sejam fronteira seca imediata em todos os casos, eles compõem a lógica estadual de turismo de natureza, conectividade turística e roteirização que pode ser afetada pela Rota Bioceânica e pelos fluxos internacionais.

Dessa forma, no Mato Grosso do Sul, a análise estadual deve verificar se as normas ambientais e de pesca favorecem um turismo fronteiriço sustentável, seguro e previsível. A principal questão regulatória não é flexibilizar a proteção ambiental, mas assegurar que conservação, licenciamento, fiscalização, pesca esportiva, turismo náutico e infraestrutura turística operem de forma coordenada, com informação clara ao visitante e segurança jurídica para empreendedores e gestores públicos.

6.5.10 Mato Grosso do Sul: ecoturismo, turismo rural e vocações territoriais de fronteira

No ordenamento jurídico sul-mato-grossense, a Lei Estadual nº 2.135/2000 institui a Política para o Desenvolvimento do Ecoturismo, enquanto a Lei Estadual nº 3.609/2008 estabelece as diretrizes para a Política Estadual de Fomento ao Turismo Rural. No escopo desta pesquisa, a análise de tais marcos assume caráter imperativo, uma vez que deslocam a abordagem do turismo em regiões de fronteira para além da mera circulação comercial ou passagem logística. Sob esta ótica, o território deixa de ser apenas um limite geográfico para ser estruturado como um "espaço vivido" de experiência, produção local e geração de renda.

A relevância da Lei Estadual nº 2.135/2000 reside no reconhecimento do ecoturismo como segmento condicionado ao uso responsável dos ativos naturais, à valorização das comunidades e ao ordenamento de serviços compatíveis com a capacidade de suporte dos ecossistemas. No contexto fronteiriço, esta matriz normativa oferece o fundamento para a formatação de roteiros integrados e para a qualificação de condutores, promovendo a convergência entre o aproveitamento econômico e a preservação dos territórios que recepcionam fluxos nacionais e internacionais.

Por sua vez, a Lei Estadual nº 3.609/2008 amplia a percepção do turismo fronteiriço ao institucionalizar o turismo rural como atividade indissociável da propriedade produtiva, da gastronomia regional e dos modos de vida locais. Esta perspectiva é estratégica para os municípios de influência fronteiriça, pois permite transmutar deslocamentos motivados por compras ou trânsito internacional em experiências de permanência efetiva, agregando valor por meio do artesanato, da hospedagem rural e da diversificação econômica das comunidades.

A integração entre ecoturismo e turismo rural permite avaliar a capacidade do Mato Grosso do Sul de articular produtos turísticos complementares. Em vez de tratar as cidades-gêmeas apenas como polos de entrada ou saída, estas políticas fomentam circuitos que integram alimentação, experiências produtivas e serviços de apoio qualificados. Tal articulação é fundamental para assegurar a distribuição territorial dos

benefícios econômicos, mitigando as assimetrias em áreas que ainda dependem de fluxos sazonais ou de poucos atrativos consolidados.

Contudo, a materialidade destas políticas nos municípios vinculados à fronteira com o Paraguai e a Bolívia exige instrumentos operacionais de planejamento. A mera vigência formal das leis não garante a conversão do potencial em produto turístico estruturado. Para que estas vocações produzam efeitos reais, é necessário verificar a existência de programas estaduais ativos, linhas de suporte técnico e mecanismos de promoção conjunta que dialoguem com os planos municipais e com as rotas regionais de integração.

O desafio analítico reside, ainda, na conexão destes marcos com a Rota Bioceânica. Embora a ampliação dos fluxos internacionais gere um incremento na circulação pelos municípios sul-mato-grossenses, este fenômeno somente resultará em desenvolvimento se houver capacidade de reter o visitante. Nesse sentido, o ecoturismo e o turismo rural funcionam como eixos de agregação de valor, permitindo converter o corredor logístico em um território de estadia, consumo qualificado e reconhecimento das identidades regionais.

Dessa forma, no Mato Grosso do Sul, as normas sobre ecoturismo e turismo rural devem ser compreendidas como instrumentos de fomento à permanência e à diversificação da oferta fronteiriça. A principal questão regulatória transcende a existência formal dos textos, residindo na capacidade de orientar investimentos, capacitação e governança compartilhada entre Estado, municípios e empreendedores. Esta abordagem evita a sobreposição com temas de licenciamento e pesca, permitindo focar em como o turismo fronteiriço pode gerar renda e uma efetiva integração territorial.

6.5.11 Mato Grosso do Sul: Comitê Estadual da Rota Bioceânica e governança territorial

No Mato Grosso do Sul, a Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio constitui o principal eixo de integração física com implicações diretas para o turismo fronteiriço. Embora sua formulação esteja associada à logística, ao comércio exterior e à redução de custos de transporte, seus efeitos territoriais extrapolam a circulação de cargas. A conexão Porto Murtinho–Carmelo Peralta, a articulação com o Paraguai, a Argentina e o Chile e a

integração com corredores rodoviários estaduais e federais podem produzir novos fluxos de visitantes, ampliar a demanda por serviços, induzir paradas turísticas, fortalecer a pesca esportiva, o turismo de natureza, a cultura pantaneira e os serviços urbanos de apoio à viagem.

No ordenamento jurídico do Mato Grosso do Sul, a institucionalização do Comitê Estadual da Rota Bioceânica, por meio do Decreto Estadual nº 16.366, de 16 de janeiro de 2024, consolida o Corredor Bioceânico como eixo estratégico de desenvolvimento. O instrumento normativo reconhece a necessidade de uma governança transversal e intersetorial, fundamentada na premissa de que a magnitude do projeto exige a articulação coordenada entre os diversos órgãos da administração estadual para a gestão deste território de integração.

A finalidade precípua do comitê reside no estabelecimento de diretrizes voltadas ao desenvolvimento multidimensional da Rota no território sul-mato-grossense. Sob a ótica da sustentabilidade, o decreto visa induzir avanços regionais e estimular investimentos que conectem o Brasil aos vizinhos sul-americanos. Para tanto, a composição do colegiado reflete uma abordagem holística, integrando representantes das pastas de infraestrutura, logística, saúde, segurança pública e turismo, além da sociedade civil organizada.

A relevância técnica deste marco legal para o setor turístico é imperativa. A Rota Bioceânica redefine a posição geopolítica do Mato Grosso do Sul na circulação continental, inaugurando uma nova conectividade com o Paraguai, a Argentina e o Chile. Embora a matriz do projeto possua forte componente logístico, sua incidência sobre o turismo é direta, possuindo o potencial de induzir novos fluxos de visitantes, eventos e negócios, além de robustecer o turismo de natureza e a integração cultural em polos como Porto Murtinho.

Contudo, o presente levantamento identifica um risco regulatório latente: a possibilidade de planejamento da Rota estritamente como corredor de carga. Sob a ótica do turismo fronteiriço, o desafio central reside em transmutar o corredor em um "território de permanência", dotado de sinalização qualificada, infraestrutura de apoio e serviços integrados. A presença do turismo no Comitê Estadual constitui oportunidade

institucional para garantir que a agenda turística não seja secundarizada, promovendo a convergência entre a fluidez logística e a hospitalidade receptiva.

6.5.12 Implicações comparadas entre Paraná e Mato Grosso do Sul

A análise comparada das normas estaduais do Paraná e do Mato Grosso do Sul evidencia modelos paradigmáticos distintos de governança para o turismo fronteiriço. No ordenamento paranaense, a política pública fundamenta-se na consolidação de um hub internacional de referência em Foz do Iguaçu, articulando instrumentos recentes de fomento à infraestrutura, dinamização de eventos e certificação de atrativos estratégicos. A oportunidade regulatória reside na ampliação da integração sistêmica entre o polo trinacional, a Costa Oeste e os roteiros vinculados ao Lago de Itaipu, transmutando a circulação internacional em um ecossistema de desenvolvimento territorial compartilhado com o Paraguai e a Argentina.

No Mato Grosso do Sul, o marco regulatório estadual orienta-se primordialmente pelo fortalecimento institucional da FUNDTUR-MS e pela valorização das vocações territoriais, com ênfase no ecoturismo, turismo rural e pesca esportiva no Pantanal. Diante da emergência do Corredor Rodoviário Bioceânico, o desafio normativo assume caráter imperativo: é necessário assegurar que a nova conectividade transfronteiriça transcenda a lógica estritamente logística, convertendo os fluxos de "passagem" em "territórios de permanência" que induzam o desenvolvimento socioeconômico local.

Em ambos os entes federados, a legislação estadual desempenha uma função mediadora essencial no regime jurídico híbrido da fronteira. Enquanto os marcos regionais da ALADI e do MERCOSUL instituem as bases da integração e as normas federais disciplinam o controle soberano, abrangendo segurança, migração e aduana, cabe ao ordenamento estadual territorializar essas diretrizes por meio de políticas de governança, financiamento e suporte aos municípios. A ausência desta mediação normativa condena a fronteira à condição de zona de fiscalização, obstruindo a consolidação de instrumentos eficazes de desenvolvimento turístico regional.

6.5.13 Síntese crítica das normas estaduais

A análise comparada dos marcos estaduais evidencia que, embora o Paraná e o Mato Grosso do Sul disponham de arcabouços normativos consolidados, subsiste a necessidade imperativa de avaliar se tais instrumentos reconhecem a especificidade do turismo fronteiriço. Observa-se que a categoria “fronteira” se manifesta com maior densidade nas agendas de integração logística e desenvolvimento regional do que nas políticas setoriais de turismo, o que pode induzir um descompasso entre o potencial dos territórios fronteiriços e os mecanismos estaduais de fomento e indução de fluxo.

No ordenamento paranaense, o desafio analítico reside em assegurar que os programas de infraestrutura, eventos e a certificação de atrativos estratégicos incorporem critérios aderentes aos destinos internacionais e cidades-gêmeas. No Mato Grosso do Sul, a oportunidade regulatória exige a articulação síncrona entre a Lei Estadual de Turismo, a FUNDTUR-MS e o Comitê Estadual da Rota Bioceânica, visando transmutar a conectividade logística em produtos turísticos integrados. Em ambos os entes federados, a política estadual deve desempenhar uma função mediadora essencial entre a lógica da integração regional e a execução administrativa no plano municipal.

Este cenário converge para a síntese crítica do presente levantamento: enquanto os marcos regionais da ALADI e do MERCOSUL privilegiam a fluidez e a integração, as normas nacionais frequentemente reintroduzem barreiras por meio de controles migratórios, aduaneiros, sanitários e securitários. Os instrumentos estaduais podem mitigar essa tensão estruturante ao consolidar mecanismos de governança, infraestrutura e planejamento territorial; do contrário, o turismo fronteiriço permanecerá condicionado a fluxos espontâneos de “passagem”, sem o suporte de políticas públicas capazes de converter a circulação em um efetivo território de permanência e desenvolvimento local.

Quadro 8 - Normas estaduais (PR e MS) aplicáveis e implicações para o turismo fronteiriço

Instituição / ente federal	Principais legislações e atos normativos relacionados	Atuação com implicação para o turismo fronteiriço	Efeitos práticos sobre o turismo fronteiriço
Paraná e Mato Grosso do Sul	Lei PR nº 15.973/2008; Lei MS nº 5.224/2018	Políticas estaduais de turismo e organização setorial.	Ambos possuem marcos estaduais consolidados, mas precisam tratar a fronteira como categoria específica de planejamento turístico.
Paraná e Mato Grosso do Sul	Secretaria de Estado do Turismo, CEPATUR, Viaje Paraná, FUNDTUR-MS, Conselho Estadual de Turismo e IGRs	Estruturas institucionais de governança, promoção e execução da política turística.	Podem coordenar infraestrutura, promoção, regionalização e apoio a municípios, desde que incorporem a realidade das cidades-gêmeas e dos fluxos internacionais.
Paraná e Mato Grosso do Sul	Viaje Paraná; FUNDTUR-MS; programas estaduais de promoção	Promoção e comercialização de destinos turísticos.	Devem considerar mercados vizinhos, roteiros binacionais ou trinacionais, comunicação multilíngue e integração entre atrativos, compras, natureza e eventos.
Paraná e Mato Grosso do Sul	Programa Paraná Turismo Mais Infraestrutura; editais da FUNDTUR-MS; Comitê Estadual da Rota Bioceânica	Infraestrutura turística, fomento e conectividade territorial.	O Paraná possui instrumentos específicos de infraestrutura turística; Mato Grosso do Sul tem oportunidade de vincular infraestrutura turística à nova conectividade bioceânica.
Paraná e Mato Grosso do Sul	Paraná Mais Eventos; instrumentos de fomento da FUNDTUR-MS	Eventos e indução de fluxos turísticos.	Eventos podem ampliar permanência, consumo local, hospedagem e circulação regional, desde que integrados a transporte, serviços e atrativos.
Paraná e Mato Grosso do Sul	Normas federais sobre lojas francas, bagagem e fiscalização; políticas estaduais de promoção	Turismo de compras em cidades-gêmeas e polos fronteiriços.	Estados podem atuar na promoção, informação ao visitante, sinalização, integração com roteiros e diversificação da experiência além do consumo comercial.
Paraná e Mato Grosso do Sul	IN IAT nº 47/2025; Portaria IAT nº 177/2025; Decreto MS nº 15.166/2019; regras do IMASUL	Turismo náutico, pesca recreativa e pesca esportiva.	O Paraná enfatiza águas interiores e estruturas náuticas; Mato Grosso do Sul possui centralidade na pesca esportiva, Pantanal e rio Paraguai.

Paraná e Mato Grosso do Sul	Normas ambientais estaduais e federais; planos de manejo; regras de uso público	Turismo de natureza, unidades de conservação e áreas sensíveis.	A proteção ambiental estrutura a atratividade dos destinos; o desafio é garantir licenciamento, uso público e previsibilidade sem reduzir a conservação.
Paraná e Mato Grosso do Sul	Lei MS nº 2.135/2000; Lei MS nº 3.609/2008; política estadual paranaense de turismo e regionalização	Ecoturismo, turismo rural e vocações territoriais.	Mato Grosso do Sul possui normas específicas para ecoturismo e turismo rural; no Paraná, o tema aparece mais associado à regionalização e à política geral de turismo.
Paraná e Mato Grosso do Sul	Programa Rotas de Integração Sul-Americana; Decreto MS nº 16.366/2024	Rota Bioceânica, corredores internacionais e integração logística.	Mato Grosso do Sul tem centralidade direta na Rota Bioceânica; o Paraná deve ser tratado como território de conexão, complementaridade e articulação logística-turística.
Paraná e Mato Grosso do Sul	Conjunto dos marcos regionais, federais e estaduais analisados	Mediação entre integração regional, controle nacional e execução estadual.	A função dos estados é transformar circulação em permanência, articulando segurança, fiscalização, promoção, infraestrutura, governança e desenvolvimento territorial.

Fonte: Itaipu Parquetec(2026), com base no levantamento normativo e institucional realizad

6.6 IDENTIFICAÇÃO DE BARREIRAS PARA O “TURISMO FRONTEIRIÇO”

A análise dos marcos regulatórios regionais, nacionais e estaduais revela que o turismo fronteiriço é condicionado por uma complexa sobreposição normativa e institucional. As barreiras regulatórias não emanam de um dispositivo isolado, mas da coexistência de instrumentos de integração regional, diretrizes de segurança nacional, regimes aduaneiros, procedimentos migratórios, além de controles sanitários, fiscalização agropecuária, regras de transporte, normas ambientais e exigências administrativas. Esse arcabouço configura um regime jurídico híbrido, no qual a fronteira é simultaneamente concebida como espaço de integração regional, área estratégica de defesa, zona de fiscalização e território de desenvolvimento socioeconômico.

No recorte geográfico do Paraná e de Mato Grosso do Sul, tais entraves incidem sobre vetores estruturantes como o turismo fronteiriço, como o turismo de compras, lazer, eventos, pesca esportiva, turismo náutico, ecoturismo, turismo de natureza e deslocamentos de curta duração afetando a fluidez da circulação cotidiana em cidades-gêmeas. A experiência do visitante pode ser fragmentada por gargalos operacionais, que abrangem desde a morosidade nos postos de controle e exigências documentais até a fiscalização de bagagens e a carência de informações integradas. A eficácia da atividade turística, portanto, permanece subordinada à capacidade de coordenação intersetorial entre os diversos entes federais e locais.

Para fins deste diagnóstico, as barreiras foram organizadas em categorias analíticas, de modo a distinguir entraves de natureza legal, operacional, institucional, informacional, fiscal, sanitária, logística, ambiental e de investimento. Essa classificação permite identificar não apenas a existência de obstáculos ao turismo fronteiriço, mas também sua origem, seus efeitos sobre a experiência do visitante e os caminhos possíveis para mitigação.

A síntese a seguir consolida as principais barreiras normativas e os "gargalos" operacionais identificados no presente diagnóstico.

Quadro 9 - Tipologia de barreiras ao turismo fronteiriço

Tipo de barreira	Caracterização	Exemplos aplicáveis ao turismo fronteiriço
Barreiras legais	Decorrem de normas restritivas, lacunas normativas, incompatibilidades entre regimes jurídicos ou ausência de regulamentação específica.	Restrições da faixa de fronteira, necessidade de assentimento prévio, lacunas sobre turismo transfronteiriço, ausência de normas específicas para roteiros integrados.
Barreiras operacionais	Resultam da forma como os controles e procedimentos são executados no território.	Filas em postos de fronteira, horários reduzidos de funcionamento, ausência de canais específicos para turistas, sistemas não integrados e procedimentos manuais.
Barreiras institucionais	Decorrem da baixa coordenação entre órgãos, fragmentação de competências e ausência de governança compartilhada.	Atuação desarticulada entre Receita Federal, Polícia Federal, ANVISA, MAPA/VIGIAGRO, órgãos ambientais, estados, municípios e autoridades estrangeiras.
Barreiras informacionais	Relacionam-se à falta de orientação clara e acessível ao visitante, ao empreendedor e aos operadores turísticos.	Dúvidas sobre documentos aceitos, cotas de compras, bens permitidos na bagagem, produtos proibidos, regras sanitárias, seguro veicular e procedimentos migratórios.
Barreiras fiscais e aduaneiras	Decorrem de regras de tributação, fiscalização de mercadorias, limites de isenção e procedimentos de declaração.	Cotas de bagagem, retenção de mercadorias, diferenças entre free shops terrestres e aeroportuários, fiscalização imprevisível e baixa clareza sobre limites de compra.

Barreiras sanitárias e agropecuárias	Relacionam-se ao controle de produtos sujeitos à vigilância sanitária, fitossanitária, zoossanitária ou agropecuária.	Medicamentos, cosméticos, produtos estéticos, alimentos, carnes, queijos, embutidos, frutas, sementes, plantas, animais e produtos de origem animal ou vegetal.
Barreiras de transporte e conectividade	Decorrem de limitações na infraestrutura física, nos serviços de transporte e na integração modal.	Transporte internacional de passageiros, fretamento turístico, travessias, navegação interior, aeroportos, rodovias federais, pontes, sinalização e acessos aos destinos.
Barreiras ambientais e de uso público	Relacionam-se à proteção ambiental, licenciamento, gestão de unidades de conservação e ordenamento da visitação.	Regras de uso público em parques, licenciamento de marinas e píeres, capacidade de suporte, concessões, pesca esportiva, atividades náuticas e visitação em áreas protegidas.
Barreiras de investimento	Resultam de insegurança regulatória, demora administrativa ou exigências complexas para implantação de empreendimentos.	Assentimento prévio, licenciamento ambiental, autorizações de infraestrutura, concessões, regularização de operadores e indefinição de competências entre órgãos.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

A partir dessa tipologia, as barreiras identificadas no turismo fronteiriço do Paraná e de Mato Grosso do Sul podem ser analisadas não apenas como obstáculos isolados, mas como efeitos combinados de um sistema regulatório multissetorial. Em muitos casos, o problema não está na existência da norma em si, mas na ausência de coordenação entre normas, órgãos e escalas de governo, o que afeta a fluidez da circulação, a previsibilidade da experiência turística e a capacidade de aproveitamento econômico dos destinos fronteiriços.

6.7 DIRETRIZES DE MITIGAÇÃO DAS BARREIRAS REGULATÓRIAS AO TURISMO FRONTEIRIÇO

A identificação das barreiras regulatórias demonstra que os entraves ao turismo fronteiriço no Paraná e no Mato Grosso do Sul não decorrem apenas de lacunas normativas, mas da complexa sobreposição entre instrumentos regionais de facilitação, diretrizes nacionais de controle soberano e políticas estaduais cujas ações ainda carecem de plena territorialização nas cidades-gêmeas. Por essa razão, as propostas de mitigação devem privilegiar a instituição de mecanismos de coordenação intersetorial, padronização procedimental e governança compartilhada, preservando-se, contudo, as competências imperativas de segurança nacional, fiscalização aduaneira, vigilância sanitária, controle migratório e defesa agropecuária.

As diretrizes a seguir foram estruturadas a partir dos "gargalos" operacionais identificados ao longo do diagnóstico, buscando-se compatibilizar o poder de polícia administrativa nas fronteiras com a necessidade de fluidez turística, integração regional e robustecimento econômico dos destinos transfronteiriços.

6.7.1 Instituir governança interinstitucional permanente para o turismo fronteiriço

A primeira medida de mitigação consiste na criação ou fortalecimento de instâncias permanentes de governança interinstitucional voltadas especificamente ao turismo fronteiriço. A fragmentação entre órgãos federais, estaduais, municipais e

regionais é uma das principais causas de insegurança operacional para turistas, prestadores de serviços e gestores locais. Receita Federal, Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, ANVISA, MAPA/VIGIAGRO, ANTT, ANAC, ICMBio, Marinha, órgãos estaduais de turismo, prefeituras, entidades de governança regional e representantes do setor privado atuam sobre a mesma experiência turística, mas frequentemente por meio de sistemas, prioridades e rotinas administrativas não integradas.

A mitigação desse problema exige fóruns permanentes de coordenação em escala territorial, especialmente nos eixos Foz do Iguaçu/Ciudad del Este/Puerto Iguazú, Guaíra/Mundo Novo/Salto del Guairá, Ponta Porã/Pedro Juan Caballero, Corumbá/Puerto Quijarro e Porto Murtinho/Carmelo Peralta. Esses fóruns devem permitir planejamento conjunto para feriados, eventos, temporadas, operações especiais, obras, mudanças de regras aduaneiras, alterações sanitárias e fluxos extraordinários.

No plano federal, a Política Nacional de Fronteiras e o Comitê Nacional de Fronteiras podem funcionar como instância de coordenação superior. No plano territorial, recomenda-se que estados e municípios instituam câmaras técnicas ou grupos de trabalho permanentes discussão do turismo fronteiriço, com participação dos órgãos de controle e do trade turístico. A finalidade não é reduzir a fiscalização, mas organizar sua execução de modo previsível e compatível com a dinâmica turística.

6.7.2 Operacionalizar o Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas como instrumento de turismo territorial

O Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas deve ser tratado como um dos principais instrumentos de mitigação das barreiras ao turismo fronteiriço. O ALFV permite deslocar parte da agenda de integração para a escala local, reconhecendo que determinadas cidades formam espaços funcionais integrados, nos quais turismo, comércio, trabalho, serviços, saúde, cultura e circulação familiar ocorrem de forma cotidiana.

A mitigação depende da regulamentação efetiva do Documento de Trânsito Vicinal Fronteiriço, da definição de procedimentos administrativos claros, da

capacitação dos agentes de fronteira e da interoperabilidade entre sistemas migratórios. Sem esses elementos, o acordo permanece como avanço normativo formal, mas com baixa capacidade de produzir fluidez territorial.

Recomenda-se que os municípios abrangidos pelo ALFV sejam priorizados em políticas estaduais e federais de turismo, especialmente na estruturação de roteiros integrados, sinalização bilíngue ou trilíngue, atendimento ao turista, promoção conjunta, capacitação de prestadores e organização de informações sobre circulação. O acordo deve ser utilizado não apenas como mecanismo migratório, mas como base jurídica para o planejamento turístico binacional ou trinacional.

6.7.3 Padronizar informações ao turista sobre documentos, bagagem, compras e produtos controlados

A baixa clareza informacional é uma barreira recorrente ao turismo fronteiriço. O visitante frequentemente encontra regras dispersas sobre documentos aceitos, permanência, cotas de isenção, bens permitidos, produtos agropecuários, medicamentos, cosméticos, seguro veicular, Carta Verde, fiscalização de veículos e transporte internacional. A ausência de comunicação integrada aumenta o risco de retenções, apreensões, multas, atrasos e frustração da experiência turística.

A mitigação exige a criação de um sistema unificado de informação ao turista de fronteira, preferencialmente em formato digital e multilíngue, com linguagem simples e atualização permanente. Esse sistema deve reunir orientações da Receita Federal, Polícia Federal, ANVISA, MAPA/VIGIAGRO, ANTT, ANAC, Marinha, órgãos estaduais de turismo e municípios. As informações devem estar disponíveis em portões de entradas, como aeroportos, rodoviárias, pontes internacionais, portos, centros de atendimento ao turista, sites oficiais, aplicativos, hotéis, agências, atrativos e campanhas de promoção.

A comunicação deve priorizar temas de maior impacto prático: documentos aceitos para circulação no MERCOSUL, necessidade de Carta Verde, regras de compras e cotas, bens agropecuários proibidos, medicamentos e produtos sujeitos à ANVISA, transporte de animais, exigências para excursões e fretamentos, regras para

embarcações, horários de atendimento em pontos de fronteira e canais oficiais para declaração de bens.

6.7.4 Revisar a compatibilidade entre horários de atendimento e fluxos turísticos reais

A análise conjunta da Mercado Comum do Sul Resolução GMC nº 77/99 e do Decreto brasileiro nº 6.759/2009 evidencia que os entraves à fluidez do turismo fronteiriço não decorrem apenas da existência de horários reduzidos de atendimento, mas, sobretudo, das assimetrias operacionais e regulatórias entre os Estados Partes do Mercosul. Enquanto a Resolução GMC nº 77/99 estabelece parâmetros regionais mínimos para o funcionamento e coordenação dos controles integrados de fronteira, buscando harmonizar procedimentos e garantir maior previsibilidade à circulação internacional, o Decreto nº 6.759/2009, no âmbito brasileiro, admite que a fiscalização aduaneira ocorra de forma ininterrupta, em horários determinados ou até mesmo de maneira eventual, inclusive com possibilidade de atendimento extraordinário.

Nesse contexto, observa-se que o ordenamento jurídico brasileiro permite modelos mais flexíveis e contínuos de atendimento, compatíveis com dinâmicas turísticas intensas e com a lógica operacional de destinos internacionais de fronteira. Contudo, essa flexibilização nacional não necessariamente se reproduz nos demais países do Mercosul, uma vez que cada Estado Parte possui autonomia para regulamentar internamente seus serviços de fiscalização, migração e aduana. Assim, mesmo quando o Brasil adota estruturas de funcionamento ampliadas ou atendimento 24 horas, a manutenção de horários reduzidos, distintos ou menos flexíveis no país vizinho pode gerar descompassos operacionais que comprometem a fluidez da travessia, aumentam filas, reduzem a previsibilidade logística e impactam negativamente a experiência turística transfronteiriça.

Destinos como Foz do Iguaçu, Ciudad del Este, Puerto Iguazú, Ponta Porã, Pedro Juan Caballero, Guaíra, Mundo Novo e Salto del Guairá apresentam fluxos intensos em finais de semana, feriados, períodos noturnos, temporadas e datas comerciais específicas, justamente quando a demanda turística tende a se intensificar. Nesses

casos, a barreira à integração não decorre exclusivamente da norma regional ou da legislação nacional isoladamente, mas da ausência de compatibilização prática entre os regimes de atendimento implementados em ambos os lados da fronteira.

Dessa forma, a mitigação desses entraves exige não apenas revisão operacional dos horários de funcionamento dos postos fronteiriços, mas também maior harmonização entre as regulamentações nacionais e os instrumentos regionais do Mercosul. Recomenda-se que a definição dos horários de atendimento considere dados de fluxo, sazonalidade, eventos, feriados nacionais dos países envolvidos e períodos de maior movimentação comercial e turística, acompanhada de reforço de equipes, digitalização de procedimentos e planejamento conjunto entre os órgãos de controle dos diferentes países.

A recomendação técnica consiste na adoção de modelos de atendimento compatíveis com a lógica de destinos turísticos internacionais integrados, especialmente em períodos de pico, buscando reduzir assimetrias operacionais entre os Estados Partes, minimizar gargalos burocráticos e garantir maior fluidez à circulação regional. Tal medida contribui para reduzir filas, evitar concentração de demanda, ampliar a previsibilidade logística e impedir que o tempo de travessia se converta em fator de desestímulo à visitação e à integração turística fronteiriça.

6.7.5 Integrar fiscalização e facilitação nos postos de fronteira

A fiscalização migratória, aduaneira, sanitária e agropecuária é indispensável para a soberania, a segurança pública, a arrecadação, a saúde coletiva e a proteção do patrimônio agropecuário nacional. A barreira não está na existência do controle, mas na sua execução fragmentada, repetitiva ou pouco previsível. A mitigação exige a adoção de protocolos integrados de atendimento ao turista em pontos de fronteira de alta circulação.

Esses protocolos devem prever fluxos diferenciados para turistas, residentes fronteiriços, excursões, veículos particulares, transporte regular, fretamentos, operadores turísticos, cargas e emergências. A organização por perfil de fluxo permite reduzir congestionamentos e melhorar o uso da capacidade instalada. Em paralelo, a

digitalização prévia de informações, como registro migratório, declaração de bens e orientações sanitárias, pode diminuir o tempo de processamento presencial.

A integração entre fiscalização e facilitação também deve considerar indicadores de desempenho turístico. Tempo médio de travessia, número de atendimentos, volume de apreensões por desconhecimento de regra, reclamações de turistas, períodos de pico e capacidade de resposta em emergências devem ser monitorados como dados de gestão da fronteira turística.

6.7.6 Fortalecer o regime de lojas francas e o turismo de compras com estabilidade normativa

O regime de lojas francas em cidades-gêmeas representa instrumento relevante para reduzir assimetrias comerciais e ampliar a competitividade do lado brasileiro da fronteira. No entanto, sua efetividade depende de estabilidade normativa, clareza de regras, previsibilidade fiscal e capacidade de comunicação ao consumidor.

A mitigação das barreiras ao turismo de compras exige maior integração entre o regime de lojas francas, as regras de bagagem, as cotas de isenção e a promoção turística dos municípios fronteiriços. O visitante precisa compreender de forma simples o que pode comprar e suas respectivas quantidades, onde pode comprar, qual cota se aplica, quais produtos são proibidos ou controlados e quais documentos precisa portar ou manter em caso de fiscalização.

Recomenda-se que os municípios com lojas francas sejam tratados como polos de turismo de compras formalizado, com campanhas de orientação, sinalização específica, integração com roteiros gastronômicos, eventos, hospedagem, atrativos naturais e serviços urbanos. Essa estratégia reduz a dependência de fluxos exclusivamente comerciais e amplia a permanência do visitante no destino.

6.7.7 Criar protocolos específicos para produtos sujeitos a controle sanitário e agropecuário

A atuação da ANVISA e do MAPA/VIGIAGRO possui impacto direto sobre o turismo de compras, turismo gastronômico, turismo rural, visitas familiares e deslocamentos cotidianos em cidades-gêmeas. Medicamentos, cosméticos, produtos de saúde, alimentos, queijos, embutidos, carnes, frutas, sementes, plantas, bebidas e produtos artesanais podem estar sujeitos a restrições, apreensão, destruição ou exigências específicas.

A mitigação depende de protocolos de informação e orientação preventiva. Turistas devem ser informados antes da travessia sobre produtos proibidos, permitidos, condicionados à autorização ou sujeitos à fiscalização. Essa informação deve estar disponível nos pontos de venda, hotéis, agências, centros de atendimento, postos de fronteira e canais digitais oficiais.

Também se recomenda a articulação entre vigilância sanitária, vigilância agropecuária, Receita Federal e órgãos de turismo para produzir materiais específicos sobre turismo de compras seguro. A medida reduz conflitos no momento da fiscalização, protege a saúde pública e melhora a percepção de segurança do destino.

6.7.8 Adaptar políticas estaduais à especificidade das cidades-gêmeas

As normas estaduais do Paraná e do Mato Grosso do Sul fornecem instrumentos para promoção, infraestrutura, eventos, governança e regionalização turística. Entretanto, as políticas estaduais ainda precisam incorporar critérios específicos para municípios fronteiriços e cidades-gêmeas. A mitigação exige que programas de infraestrutura, eventos, viagens, promoção e certificação de atrativos reconheçam a fronteira como território turístico diferenciado.

No Paraná, recomenda-se que programas como Paraná Turismo Mais Infraestrutura, Paraná Mais Viagem, Paraná Mais Eventos, Viaje Paraná e a Declaração de Atrativo de Relevante Interesse Turístico incorporem critérios específicos para destinos internacionais, sinalização multilíngue, integração com acessos fronteiriços, qualificação de atendimento a estrangeiros e estruturação de roteiros trinacionais.

No Mato Grosso do Sul, recomenda-se que a Lei Estadual de Turismo, a FUNDTUR-MS e o Comitê Estadual da Rota Bioceânica sejam articulados para transformar o corredor logístico em território de permanência turística. Porto Murtinho, Corumbá, Ponta Porã e demais municípios fronteiriços devem ser apoiados na estruturação de serviços, hospedagem, sinalização, qualificação profissional, rotas culturais, turismo de natureza, pesca esportiva e integração com o Paraguai e a Bolívia.

6.7.9 Transformar corredores de passagem em territórios de permanência

Uma das principais barreiras ao desenvolvimento do turismo fronteiriço é a conversão insuficiente dos fluxos de passagem em permanência turística. Pontes, rodovias, corredores logísticos, portos, aeroportos e passagens internacionais geram circulação, mas a circulação só produz desenvolvimento local quando é acompanhada de serviços, atrativos, informação, infraestrutura e governança.

A mitigação exige políticas voltadas à permanência. Isso inclui centros de atendimento ao turista, sinalização interpretativa, mirantes, roteiros urbanos, eventos integrados, gastronomia local, turismo cultural, turismo de natureza, produtos noturnos, espaços de descanso, transporte interno, segurança e conexão entre comércio e atrativos. A fronteira deve ser planejada como destino, e não apenas como ponto de controle ou passagem.

Essa diretriz é especialmente relevante para a Rota Bioceânica, no Mato Grosso do Sul. O corredor pode gerar desenvolvimento turístico se for acompanhado de planejamento territorial. Sem isso, tende a funcionar predominantemente como eixo de carga e trânsito, com baixo impacto sobre a permanência e o gasto turístico nos municípios.

6.7.10 Estabelecer agenda de revisão normativa e monitoramento permanente

As barreiras regulatórias identificadas não serão resolvidas por uma única alteração normativa. Elas exigem monitoramento contínuo, revisão periódica e capacidade de adaptação institucional. Recomenda-se a criação de uma agenda

permanente de revisão normativa do turismo fronteiriço, com participação de União, estados, municípios, órgãos de controle, setor privado, universidades e entidades regionais.

Essa agenda deve acompanhar mudanças em normas do MERCOSUL, ALADI, Receita Federal, Polícia Federal, ANVISA, MAPA, ANTT, ANAC, PRF, ICMBio, Marinha, Ministério do Turismo, políticas estaduais e legislações municipais. Também deve produzir diagnósticos periódicos sobre tempo de travessia, principais dúvidas dos visitantes, produtos mais apreendidos, gargalos de transporte, conflitos de consumo, dificuldades de operadores turísticos e demandas de infraestrutura.

O monitoramento deve permitir que o turismo fronteiriço seja tratado como política pública contínua, e não como pauta episódica acionada apenas em períodos de crise, filas, feriados ou grandes eventos.

6.7.11 Síntese das diretrizes propostas

As propostas de mitigação indicam que o turismo fronteiriço exige uma abordagem regulatória própria. Não basta promover destinos, ampliar infraestrutura ou atrair visitantes. É necessário coordenar normas, órgãos e procedimentos que interferem diretamente na circulação internacional. A fronteira turística depende de segurança, mas também depende de fluidez. Depende de fiscalização, mas também depende de previsibilidade. Depende de soberania, mas também depende de cooperação.

No Paraná e no Mato Grosso do Sul, a mitigação das barreiras deve priorizar cinco eixos: governança interinstitucional, operacionalização dos instrumentos regionais, comunicação integrada ao turista, adaptação das políticas estaduais às cidades-gêmeas e transformação dos fluxos de passagem em permanência turística. Esses eixos permitem compatibilizar a lógica regional de integração com as competências nacionais de controle e com as políticas estaduais de desenvolvimento.

A diretriz central do diagnóstico é que o turismo fronteiriço deve ser tratado como política intersetorial de desenvolvimento territorial. Quando as normas regionais, nacionais, setoriais e estaduais operam de forma articulada, a fronteira deixa de

funcionar apenas como ponto de fiscalização e passa a atuar como espaço de integração econômica, cultural e turística. Quando essa articulação não ocorre, o resultado é a reprodução de barreiras administrativas que reduzem a competitividade dos destinos e limitam o potencial de desenvolvimento das cidades-gêmeas.

7 ATIVIDADE 2.5 - Levantamento e análise da efetividade das ações e cooperações existentes entre os países do Mercosul como, por exemplo, o corredor bioceânico, Circuito Internacional das Missões Jesuíticas Guarani, que se constitui, por exemplo, o primeiro roteiro turístico do Mercosul, incluindo a Argentina, o Paraguai, o Uruguai e o Brasil.

7.1. APRESENTAÇÃO

A finalidade deste capítulo é analisar ações e iniciativas de cooperações em áreas de fronteira do MERCOSUL, como o Corredor Bioceânico e o Circuito Internacional das Missões Jesuíticas Guarani, a fim de avaliar sua eficácia, identificar boas práticas e apontar possibilidades de aprimoramento para o desenvolvimento do turismo fronteiriço.

Neste sentido, esta etapa do diagnóstico apresenta uma análise de processos de cooperação internacional, transfronteiriça, binacional, trinacional, multilateral e com organismos internacionais identificados em áreas de fronteira do Paraná e de Mato Grosso do Sul.

Do ponto de vista das Relações Internacionais, a análise parte de uma compreensão multinível da cooperação em áreas de fronteira. Os processos identificados não se limitam a tratados formais entre Estados nacionais, pois incluem decisões regionais, acordos bilaterais, mecanismos subnacionais, arranjos paradiplomáticos, organismos internacionais, comitês locais e práticas operacionais de coordenação. Essa distinção é relevante porque o turismo fronteiriço depende de normas que autorizem a circulação e de capacidades locais que convertam a autorização em funcionamento cotidiano.

A abordagem adotada parte da premissa de que o turismo fronteiriço não depende apenas de atrativos, promoção ou comercialização. Como mencionado na atividade 2.1, para que uma região de fronteira funcione como destino integrado, é necessário haver condições de circulação, conectividade, segurança, atendimento, dados, comunicação, compatibilidade operacional e governança. Por isso, a avaliação não se restringiu a casos formalmente turísticos; também foram considerados processos de cooperação em áreas condicionantes, como saúde, educação, segurança, trânsito transfronteiriço, logística, energia, planejamento ambiental e governança territorial,

sempre que apresentassem relação direta, indireta ou condicionante com a atividade turística.

O estudo está estruturado em três blocos analíticos. O primeiro apresenta a metodologia de levantamento e análise dos processos de cooperação, justificando a escolha pela produção acadêmica desenvolvida por universidades públicas situadas ou com atuação nas regiões de fronteira do Paraná e de Mato Grosso do Sul como ponto de partida para a investigação.

O segundo apresenta uma análise quali-quantitativa da base consolidada, contemplando a classificação dos casos segundo critérios como recorrência, natureza transfronteiriça, temática central, distribuição territorial, estágio de desenvolvimento e nível de cooperação.

Por fim, o terceiro bloco aprofunda processos selecionados considerados relevantes para o turismo fronteiriço, abrangendo tanto iniciativas diretamente relacionadas ao setor turístico quanto experiências condicionantes que possam subsidiar, inspirar ou ser adaptados para a formulação de políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do turismo em áreas de fronteira.

Para fins deste relatório, a eficácia das cooperações foi avaliada de forma documental e qualitativa, a partir dos elementos disponíveis nos estudos analisados. Não se pretendeu medir impacto econômico por modelo econométrico, nem aferir desempenho por indicadores administrativos internos não disponíveis nas bases consultadas. A avaliação considerou a existência de mecanismo operacional, a participação de atores e países, a recorrência ou continuidade do arranjo, a contribuição funcional ao turismo fronteiriço, a presença de resultados observáveis e a capacidade de indicar boas práticas ou gargalos institucionais. Esse recorte permite cumprir o objetivo de mensuração pretendido conforme ilustra o quadro a seguir.

Quadro 10 - Elementos de Análise Prioritários

Elemento de Análise	Tratamento metodológico adotado
Estudo de cooperações existentes	Levantamento de processos de cooperação internacional, transfronteiriça, binacional, trinacional, multilateral ou com organismo internacional identificados nos repositórios universitários públicos localizados na faixa de fronteira dos estados do Paraná e do Mato Grosso do Sul.
Índice de	Operacionalizado por meio da identificação dos atores cooperantes, dos países

participação e engajamento dos países	envolvidos, do nível de cooperação e da distinção entre arranjos locais, interestatais, institucionais ou interestatais com atribuições locais.
Impacto econômico e cultural das cooperações	Tratado de forma qualitativa, considerando contribuição direta, indireta ou condicionante ao turismo fronteiriço, efeitos sobre circulação, permanência, identidade territorial, serviços, infraestrutura, cultura, educação, segurança e governança.
Identificação de boas práticas	Derivada da análise dos casos com maior recorrência, maior densidade cooperativa, mecanismo operacional identificável ou contribuição funcional ao turismo fronteiriço.
Identificação de áreas de melhoria	Derivada das lacunas observadas no levantamento de ações de cooperação, especialmente baixa incidência de instrumentos turísticos específicos, fragilidade jurídica de arranjos locais, ausência de dados integrados e falta de governança turística transfronteiriça estável.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base nos procedimentos de levantamento adotados neste relatório.

7.2. Metodologia de levantamento e análise dos processos de cooperação em áreas de fronteira

A metodologia adotada combinou levantamento documental em repositórios acadêmicos públicos e análise qualitativa dos processos de cooperação identificados. Partiu-se do entendimento de que, em áreas de fronteira, muitas práticas de cooperação não aparecem apenas em tratados, normas ou relatórios oficiais, mas também em pesquisas acadêmicas sobre mobilidade, saúde, educação, segurança, desenvolvimento regional, infraestrutura, meio ambiente, relações internacionais, turismo e governança territorial. Por isso, a produção acadêmica local foi utilizada como porta de entrada para identificar processos de cooperação já registrados, ainda que nem sempre plenamente institucionalizados.

Essa escolha metodológica se justifica por duas razões principais. A primeira é que universidades situadas ou atuantes em territórios de fronteira tendem a registrar problemas, práticas e arranjos institucionais que nem sempre aparecem em bases normativas nacionais ou em relatórios administrativos. A segunda é que teses, dissertações, trabalhos de conclusão de curso, artigos e produtos técnicos disponíveis em repositórios institucionais permitem rastrear fontes, autores, datas, territórios e evidências textuais, conferindo maior auditabilidade ao levantamento.

O levantamento não pretendeu substituir a pesquisa de campo nem afirmar que todos os processos de cooperação existentes foram captados pela produção acadêmica. Reconhece-se que há práticas, comitês, atas, registros orais, acordos locais e rotinas

institucionais que podem não estar disponíveis em repositórios abertos. Essa limitação é especialmente relevante em localidades com histórico de cooperação cotidiana, como a Tríplice Fronteira, onde parte das evidências pode estar em atas, arquivos institucionais, registros administrativos ou memória oral de atores locais.

7.2.1 Levantamento dos dados

A primeira etapa da pesquisa consistiu na delimitação do recorte territorial e das fontes de pesquisa. Foram considerados os municípios brasileiros situados na Faixa de Fronteira do Paraná e do Mato Grosso do Sul, e partir destes, os repositórios de universidades públicas com presença relevante nesses territórios. O levantamento contemplou os repositórios da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA), Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE), Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD), Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS) e Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS). Também foram verificados repositórios de diferentes campi da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), UNICENTRO e Universidade Estadual de Maringá (UEM) localizados na Faixa de Fronteira ou próximos ao recorte territorial de estudo, mas sem retorno de casos válidos segundo os critérios adotados.

A pergunta que orientou o levantamento foi: quais processos de cooperação internacional, transfronteiriça, binacional, trinacional, multilateral ou com organismo internacional são mencionados nos repositórios institucionais das universidades públicas localizadas ou atuantes nas regiões de fronteira do Paraná e de Mato Grosso do Sul? A busca não se restringiu ao turismo, pois o objetivo era identificar também processos com contribuição indireta ou condicionante à atividade turística.

Foram utilizados inicialmente termos em português e espanhol relacionados a fronteira, cooperação e integração, contemplados por buscas em áreas com maior probabilidade de retorno, como Turismo, Relações Internacionais, Geografia, História, Economia, Serviço Social, Saúde Coletiva, Desenvolvimento Regional, Educação, Administração Pública, Direito, Agricultura, Meio Ambiente e Políticas Públicas.

Também foram realizadas buscas exploratórias em áreas técnicas como Engenharia Civil, para identificar estudos sobre rotas de integração, infraestrutura e corredores bioceânicos. Essa estratégia teve baixo retorno para o objetivo da pesquisa, pois os documentos localizados tendiam a focalizar aspectos técnicos, ambientais, sanitários ou construtivos, sem caracterizar suficientemente o arranjo cooperativo, seus atores, mecanismos, territorialidade e efeitos institucionais.

Em termos operacionais, o levantamento trabalhou com 311 documentos de entrada e 293 registros únicos após verificação de duplicidade. A consolidação final resultou em 112 ocorrências de cooperação e 88 casos únicos. A diferença entre documentos, ocorrências e casos únicos decorre do fato de que um mesmo estudo pode mencionar mais de um processo de cooperação, e um mesmo processo pode aparecer em mais de um repositório ou território.

Tabela 2 - Síntese operacional do levantamento por repositório

Universidade ou bloco analisado	Docs. de Entrada	Registros únicos após verificação de duplicidade	Resultado sintético (Ocorrências de cooperação)
UNIOESTE (A)[15]	46	46	31
UNIOESTE (B)[16]	32	32	28
UNILA	96	79	23
UFGD	68	68	22
UEMS	34	34	4
UFMS	29	29	3
UFFS	6	5	1
Total	311	293	Base consolidada em: 112 ocorrências e 88 casos únicos de Cooperação

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base nos quadros consolidados e documentos de análise técnica dos repositórios universitários analisados.

7.2.2. Filtro inicial

Após a identificação dos documentos, cada estudo foi baixado ou aberto por *link* para análise. A triagem inicial foi apoiada por ferramenta de inteligência artificial

[15] Campus Foz do Iguaçu.

[16] Campi Marechal Cândido Rondon, Toledo e Francisco Beltrão.

generativa, utilizada como instrumento auxiliar de leitura, extração e organização preliminar. A ferramenta foi orientada a identificar menções a processos de cooperação internacional, transfronteiriça, binacional, trinacional, multilateral ou com organismo internacional, direcionando esses processos de simples referências à fronteira, circulação cotidiana, migração, comércio espontâneo, internacionalização discursiva ou demanda por integração. A ferramenta foi utilizada apenas como apoio à triagem e à organização preliminar dos dados, não substituindo a leitura crítica, a auditoria técnica e a validação final realizada pelo consultor responsável.

O critério central de validação foi a existência de algum grau de ação coordenada, projeto, programa, convênio, acordo, protocolo, rede, comitê, fórum, evento organizado ou mecanismo operacional com ator estrangeiro, binacional, multilateral ou internacional. Assim, não foram tratados como casos válidos os estudos que apresentavam apenas contexto fronteiriço, presença de estrangeiros, atendimento unilateral, redes ilegais, vocação internacional de instituições ou menções genéricas ao MERCOSUL sem demonstração de arranjo cooperativo.

A aplicação desse filtro gerou três tipos de resultado: casos válidos, registros mantidos com cautela e documentos excluídos do quadro principal. Os documentos excluídos foram preservados como controle metodológico, especialmente quando apontavam temas relevantes sem comprovar cooperação organizada. Esse controle permitiu diferenciar ausência de cooperação de ausência de cooperação organizada, especialmente em saúde, segurança, resíduos sólidos, mobilidade, turismo de compras, educação e planejamento territorial.

7.2.3 Tratamento dos dados

Depois da primeira rodada de extração, cada quadro foi auditado pelo consultor responsável pela pesquisa. Essa auditoria buscou verificar a coerência entre o caso e a fonte documental, corrigir inconsistências, eliminar associações indevidas entre autores e processos, rebaixar registros com evidência insuficiente e separar documentos que apenas tratavam de contexto fronteiriço daqueles que efetivamente demonstravam cooperação.

Com os quadros tratados, auditados e separados por universidade, procedeu-se à consolidação em uma única base. Essa base passou por nova revisão, com padronização dos nomes dos processos, correção de referências, identificação de duplicidades e distinção entre ocorrências repetidas e casos únicos. A repetição não foi tratada automaticamente como erro, pois alguns processos aparecem em mais de um repositório ou incidem sobre mais de uma localidade, podendo indicar recorrência acadêmica, capilaridade territorial ou relevância institucional.

7.2.4 Cálculo Descritivo e Análise

Com a base tratada, realizou-se o cálculo descritivo da amostra. Foram consolidados os quantitativos de documentos de entrada, registros únicos, ocorrências de cooperação, casos únicos, classificação quanto ao grau de fronteirização, recorrência por repositório, distribuição territorial, frequência temática, estágio de execução e nível de atuação dos agentes envolvidos.

Na sequência, foram incorporados indicadores qualitativos para orientar a análise dos casos: natureza transfronteiriça, tema central, contribuição direta, indireta ou condicionante ao turismo fronteiriço, grau de institucionalidade, mecanismo operacional, atores envolvidos, evidência documental disponível, estágio do processo e potencial de indicar boas práticas ou áreas de melhoria. Esses indicadores permitiram passar de uma lista de registros para uma leitura analítica sobre o papel da cooperação no desenvolvimento do turismo fronteiriço.

Por fim, os resultados do levantamento foram confrontados com a revisão jurídica realizada no capítulo anterior. Esse cruzamento permitiu identificar uma tensão central: há muitos processos de cooperação relevantes para o ambiente do turismo, mas poucos têm o turismo como eixo formal.

Ao mesmo tempo, existem marcos normativos com potencial de aproveitamento, como o Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas e a Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio, que ainda carecem de dispositivos específicos para planejamento turístico conjunto, circulação de veículos turísticos, promoção integrada, dados compartilhados, governança de destinos transfronteiriços e compatibilização operacional. Essa leitura

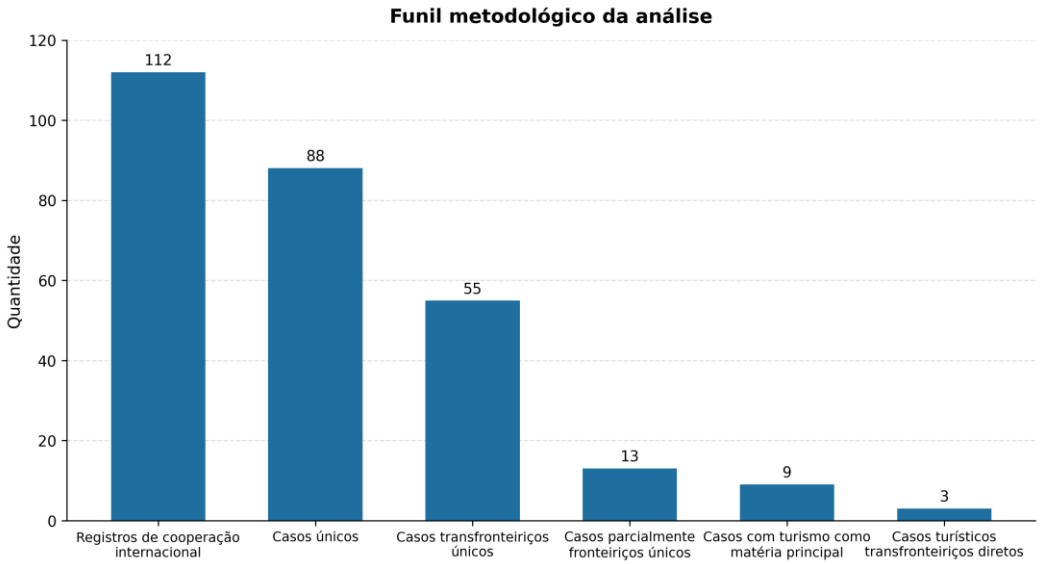
fundamentou a seleção dos casos aprofundados na Seção 4 e a proposição do Plano de Ação Jurídico do capítulo subsequente.

7.3 Análise Geral das Ações e Cooperações

Como mencionado na seção metodológica, a análise consolidada das bases institucionais identificou 112 registros de cooperação internacional em diferentes níveis, considerando tanto casos únicos quanto casos mencionados em mais de um repositório universitário. Contudo, para evitar distorções, a análise foi conduzida em duas camadas. A primeira considera a base ampliada, composta pelos 112 registros identificados nas universidades analisadas, preservando as repetições quando o mesmo caso aparece em diferentes repositórios ou associado a diferentes localidades. A segunda considera a base depurada, composta por 88 casos únicos de cooperação, após a exclusão das repetições. Essa dupla leitura permite dimensionar a recorrência acadêmica dos principais arranjos e, ao mesmo tempo, compreender a diversidade real de experiências de cooperação internacional, cooperação transfronteiriça ou cooperação com impacto em áreas de fronteira.

A análise confirma que há um volume expressivo de processos de cooperação relacionados a territórios fronteiriços, mas também demonstra que a maioria desses casos não tem o turismo como matéria principal. Esse achado é central, pois revela que o turismo fronteiriço depende de uma base cooperativa mais ampla, formada por arranjos de governança, saúde, educação, trânsito transfronteiriço, segurança, planejamento ambiental, energia, logística e infraestrutura.

Figura 42 - Funil Metodológico da Análise



Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

Identificou-se como casos parcialmente fronteiriços processos de cooperação levados a cabo pelos Estados Nacionais de forma ampla e que impactam as fronteiras, mas que não tinham por objeto central um evento específico da região de fronteira. Um exemplo é a Rota Bioceânica que por si só não representa uma ação de cooperação transfronteiriça, já que tem escopo ampliado, mas definitivamente impacta as regiões de fronteira.

7.3.1 Casos mais recorrentes nos repositórios analisados

A recorrência de determinados casos em mais de um repositório indica que alguns arranjos são mais observados pela produção acadêmica. Essa presença repetida pode decorrer de sua relevância institucional, da extensão territorial do caso, da existência de resultados mais visíveis ou da capacidade desses arranjos de atravessar diferentes agendas de pesquisa. Nessa leitura, os casos mais recorrentes funcionam como marcadores de experiências mais consolidadas ou mais reconhecidas no debate sobre fronteira, especialmente no Paraná e no Mato Grosso do Sul.

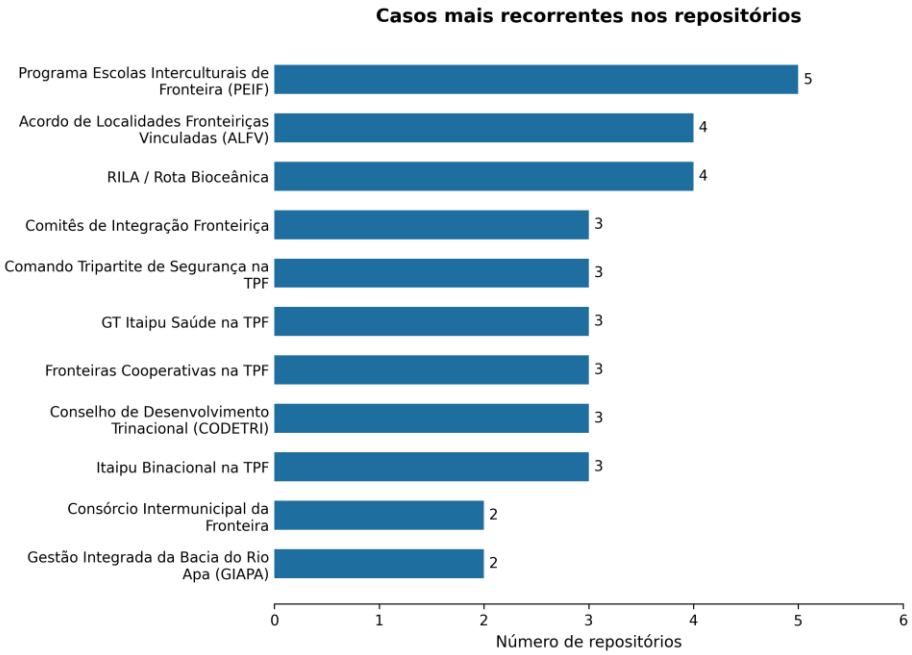
Tabela 3 - Casos mais frequentes em diferentes Repositórios

Caso de cooperação	Qtd. de Repositórios	Leitura técnica
Programa Escolas Interculturais de Fronteira (PEIF)	5	Caso mais recorrente, com forte presença na agenda educacional e alta capacidade de demonstrar cooperação transfronteiriça aplicada a localidades distintas.
Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas (ALFV)	4	Marco normativo relevante para a vida fronteiriça, embora ainda sem incorporação específica do turismo como eixo operacional.
Rota 4 - Rota Bioceânica de Capricórnio	4	Cooperação interestatal e infraestrutural com impacto territorial e potencial turístico, especialmente pela conectividade regional.
Comitês de Integração Fronteiriça	3	Instrumentos institucionais organizados pelos Estado, por meio dos consulados em áreas de fronteira, com espaço para o diálogo fronteiriço, com potencial de articulação local e intergovernamental.
Comando Tripartite de Segurança da Tríplice Fronteira	3	Cooperação operacional de segurança, condicionante para circulação, confiança institucional e funcionamento turístico.
GT Itaipu Saúde	3	Cooperação em saúde com contribuição condicionante ao turismo, sobretudo pela organização de respostas em território de alta circulação.
Projeto Fronteiras Cooperativas	3	Arranjo associado à governança territorial e ao fortalecimento da cooperação local.
Conselho de Desenvolvimento Trinacional (CODETRI)	3	Caso estratégico de governança trinacional, com relevância para pensar institucionalização local.
Itaipu Binacional	3	Ente binacional com forte efeito territorial, turístico, energético, institucional e simbólico na fronteira.
Consórcio Intermunicipal da Fronteira	2	Caso relevante na fronteira Barracão-Dionísio Cerqueira-Bom Jesus do Sul-Bernardo de Irigoyen.
Gestão Integrada da Bacia do Rio Apa (GIAPA) –	2	Caso ambiental transfronteiriço com contribuição indireta para o turismo.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

A presença desses casos em mais de um repositório demonstra que a academia tem observado com maior frequência experiências que combinam institucionalidade, recorrência, territorialização e efeitos práticos. O Programa Escolas Interculturais de Fronteira (PEIF), o Acordo de Localidades Fronteiriças Vinculadas (ALFV) e a Rota Bioceânica se destacam porque aparecem em diferentes localidades e podem ser apropriados como referências já existentes para pensar a agenda de turismo fronteiriço.

Figura 43 – Casos de Cooperação Mais Recentes nos Repositórios Analisados



Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

7.3.2 Cooperação transfronteiriça e casos únicos

Após a exclusão dos casos repetidos, foram identificados 88 casos únicos de cooperação. Desse total, 55 foram classificados como cooperação transfronteiriça, pois envolvem atores, problemas, mecanismos ou efeitos diretamente associados a lados distintos da fronteira. Outros 13 casos foram classificados como parcialmente fronteiriços, por impactarem áreas de fronteira sem terem sido originalmente desenhados como projetos de cooperação transfronteiriça. Por fim, 20 casos não foram classificados como cooperação fronteiriça, embora permaneçam relevantes como

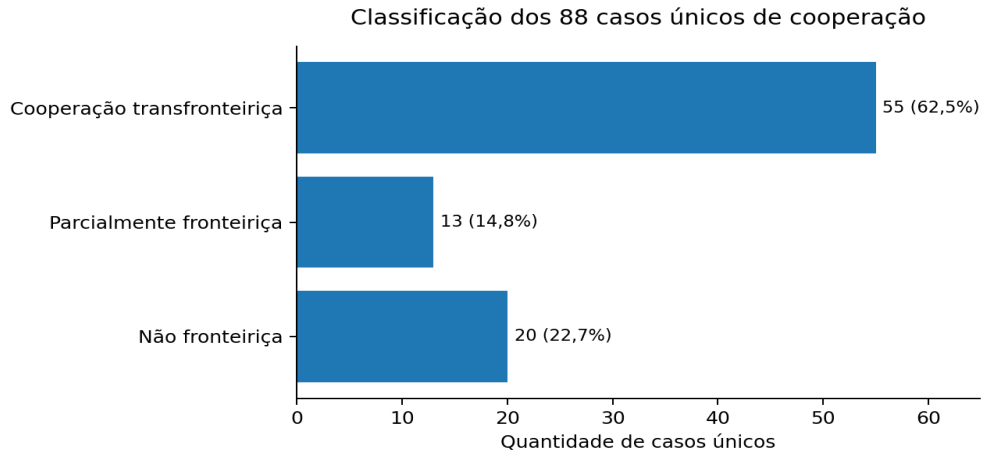
cooperação internacional, institucional, multilateral ou com algum efeito territorial indireto.

Tabela 4 - Classificação dos casos únicos quanto ao nível de fronteirização

Classificação dos casos únicos	Quantidade	Percentual sobre 88 casos únicos
Cooperação transfronteiriça	55	62,5%
Parcialmente fronteiriça	13	14,8%
Não fronteiriça	20	22,7%

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Figura 43 - Classificação dos 88 Casos Únicos de Cooperação



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

O resultado demonstra que existe uma base significativa de cooperação transfronteiriça ou com efeitos territoriais em regiões de fronteira. A maior parte das experiências identificadas está vinculada a políticas setoriais, infraestrutura, governança, saúde, educação, segurança, meio ambiente e logística.

7.3.3 Cooperações com turismo como matéria principal

Entre os casos analisados, foram identificados apenas nove processos de cooperação que têm o turismo como matéria principal. Esse número é baixo quando comparado ao total de registros da base ampliada e quando comparado aos 88 casos únicos de cooperação. Além disso, entre esses 9 casos, apenas 3 podem ser classificados

como transfronteiriços em sentido estrito: o Acordo de Facilitação Turística do Corredor Turístico Iguaçu, o Acordo Trilateral do Circuito Turístico da Tríplice Fronteira e o Complexo Turístico Itaipu em sua fase de implantação, quando houve operação cooperada entre as margens brasileira e paraguaia de Itaipu.

A baixa quantidade de casos com turismo como matéria principal deve ser interpretada como baixa institucionalização específica, e não como baixa relevância econômica, cultural ou territorial da atividade turística. Os dados indicam que o turismo aparece frequentemente como efeito, oportunidade ou consequência de arranjos de mobilidade, infraestrutura, segurança, saúde, educação e governança, mas ainda ocupa posição secundária na formulação formal dos mecanismos de cooperação.

Quadro 11 - Casos únicos de Cooperação com turismo como objeto central

Caso turístico identificado	**Classificação técnica**	**Leitura para o turismo fronteiriço**
Candidatura do Geoparque Bodoquena-Pantanal à Rede de Geoparques.	Cooperação turística internacional, não transfronteiriça.	Relação entre território e chancela internacional da UNESCO, com impacto potencial sobre turismo e imagem territorial.
Caminhos do Iguaçu.	Cooperação turística com potencial transfronteiriço	Tem potencial para conectar território fronteiriço brasileiro por trilhas multimodais, e tem relacionamento com Itaipu Binacional, Lago de Itaipu e Rio Paraná.
Caminhos do Turismo Integrado ao Lago de Itaipu / Roteiros Turísticos Integrados da Costa Oeste.	Cooperação turística potencial com potencial transfronteiriço	Tem relação com Itaipu Binacional e tem apelo para a integração territorial, mas não configura cooperação transfronteiriça plena.
Projeto Desenvolvimento do Turismo Rural Regional no Oeste do Paraná.	Cooperação turística regional com vínculo indireto.	Relevante para estruturação turística regional, mas sem evidência de cooperação transfronteiriça operacional.
PRODETUR/SUL e PRODETUR Nacional em Mato Grosso do Sul	Cooperação turística internacional com organismo financeiro	Cooperação com o Banco Interamericano de Desenvolvimento, relevante para estruturação turística, mas não transfronteiriça em sentido local.
Marca Visit South America	Cooperação turística regional interestatal	Tem escala regional e promoção internacional, mas não se caracteriza propriamente como ação de cooperação transfronteiriça.
Complexo Turístico Itaipu	Cooperação turística transfronteiriça pontual	Caso relevante porque a implantação ocorreu de forma cooperada entre margens da Itaipu, embora essa lógica não opere atualmente da mesma forma.
Acordo Trilateral do Circuito Turístico da Tríplice Fronteira	Cooperação turística transfronteiriça	Um dos casos mais relevantes por tratar diretamente da organização turística entre os três países da Fronteira Trinacional do Iguaçu.
Acordo de Facilitação Turística do Corredor Turístico Iguaçu	Cooperação turística transfronteiriça	Caso central para análise, pois articula facilitação, circulação e operação turística em território fronteiriço.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Como se pode observar, o turismo aparece na base analisada, mas ainda ocupa posição limitada quando comparado a outras áreas de cooperação. Mesmo na Tríplice Fronteira, onde o turismo é uma atividade estruturante, são poucos os mecanismos identificados nos repositórios em que o turismo figura como matéria central e com desenho transfronteiriço efetivo. Além disso, apenas dois processos identificados podem ser de fato considerados como processos de Cooperação Turística e Transfronteiriça com impactos ainda na atualidade.

Essa baixa ocorrência levou à realização de uma busca complementar fora dos repositórios institucionais analisados. Essa etapa teve caráter exploratório e não foi incorporada à base quantitativa geral, pois os casos foram identificados por meio de matérias institucionais, documentos normativos, acordos locais e referências pontuais encontradas fora do procedimento metodológico aplicado aos repositórios acadêmicos. Por essa razão, esses processos não integram os gráficos, percentuais e cálculos descritivos apresentados nesta seção. Eles são utilizados apenas como casos qualitativos de aprofundamento, por apresentarem relevância direta para compreender a cooperação turística transfronteiriça, especialmente na Região Trinacional do Iguassu.

O quadro a seguir apresenta os casos complementares identificados. Estes casos ajudam a demonstrar que parte importante da cooperação turística transfronteiriça pode estar registrada em documentos institucionais, acordos locais, matérias de imprensa, atas, protocolos e registros administrativos que não aparecem, necessariamente, nos repositórios acadêmicos. Assim, sua inclusão na seção seguinte tem função analítica e exploratória, sem alterar os resultados estatísticos da base consolidada.

Quadro 12 - Casos complementares identificados

Caso identificado fora dos repositórios institucionais	Razão para aprofundamento
Instituto Polo Internacional Iguassu e Pólo Turístico Internacional Iguaçu.	Pode oferecer base regional para reconhecimento de territórios turísticos de fronteira no âmbito do MERCOSUL.
Acordos locais Foz do Iguaçu–Puerto Iguazú sobre trânsito turístico transfronteiriço	Tem relação direta com circulação turística e operação local entre destinos fronteiriços.
Observatório Trinacional de Turismo	Pode contribuir para produção de dados integrados, monitoramento e planejamento turístico transfronteiriço.

Agenda Turismo de Fronteira da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC)	Fornece histórico da utilização do conceito e do "status" empírico do Turismo de Fronteiras

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A maior parte dos casos complementares identificados concentra-se na Região Trinacional do Iguassu, o que reforça sua centralidade como território de experimentação em cooperação turística, governança transfronteiriça, circulação de visitantes e produção de dados. A exceção é a agenda Turismo de Fronteira da CNC, que possui abrangência nacional e incide sobre diferentes faixas de fronteira brasileiras. Em todos os casos, o objetivo do aprofundamento não é ampliar artificialmente a base quantitativa, mas qualificar a leitura sobre instrumentos e iniciativas que ajudam a compreender como o turismo pode induzir, adaptar ou demandar processos de cooperação em áreas de fronteira.

7.3.4 Distribuição territorial dos processos de cooperação transfronteiriça ou com impacto fronteiriço

Para analisar a distribuição territorial, foi utilizada a base ampliada (112 ocorrências) que conta com 88 registros classificados como transfronteiriços ou parcialmente transfronteiriços. Essa escolha se deu pelo fato de que alguns casos aparecem em mais de uma localidade ou são abordados por diferentes repositórios com recortes territoriais distintos. Como já mencionado anteriormente, o Programa Escolas Interculturais de Fronteira (PEIF), o Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas (ALFV) e a Rota Bioceânica de Capricórnio são exemplos de arranjos que não devem ser reduzidos a uma única ocorrência, pois incidem sobre mais de uma fronteira ou produzem efeitos em diferentes localidades. A seguir apresenta-se os dados da quantidade de processos de cooperação transfronteiriça em cada par ou grupo de localidades fronteiriças vinculadas.

Tabela 5 - Quantidade de casos por Região Fronteiriça

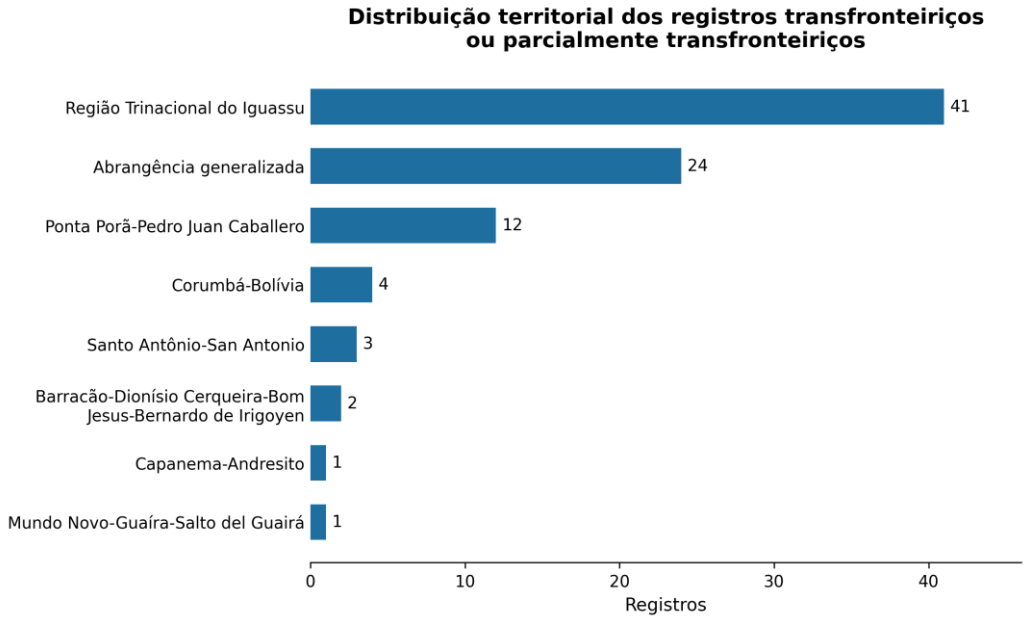
Localidade ou recorte territorial	Quantidade de Registros	Percentual sobre 88 registros
Tríplice Fronteira (Foz do Iguaçu - BR, Hernadárias, Ciudad del Este, Presidente Franco - PY e Puerto Iguazú - AR)	41	46,6%
Abrangência generalizada	24	27,3%
Ponta Porã - BR e Pedro Juan Caballero - PY	12	13,6%
Corumbá e Ladário - BR e Puerto Suárez e Puerto Quijarro - BO[17]	4	4,5%
Santo Antônio do Sudoeste - BR e San Antonio - AR	3	3,4%
Barracão - BR; Dionísio Cerqueira - BR; Bom Jesus - BR; e Bernardo de Irigoyen - AR	2	2,3%
Capanema - BR e Comandante Andresito - AR	1	1,1%
Mundo Novo - BR; Guaíra - BR e Salto del Guairá - PY	1	1,1%

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A concentração de registros sobre a Tríplice Fronteira é o achado territorial mais expressivo. Essa região concentra quase metade dos registros transfronteiriços ou parcialmente transfronteiriços da base ampliada, o que confirma sua centralidade como laboratório de cooperação em múltiplas áreas. Essa concentração, porém, não significa que as demais localidades sejam irrelevantes, pois os nexos Ponta Porã-Pedro Juan Caballero, Corumbá/Ladário-Puerto Suárez/Puerto Quijarro, Santo Antônio do Sudoeste-San Antonio e a fronteira Barracão-Dionísio Cerqueira-Bernardo de Irigoyen apresentam experiências específicas que podem gerar aprendizagem comparada.

[17]Embora sejam consideradas cidades-gêmeas, os municípios de Corumbá e Puerto Suárez não estão listados oficialmente como Localidades Fronteiriças Vinculadas no Acordo de Localidades Fronteiriças Vinculadas pois as localidades fronteiriças da Bolívia não fazem parte do acordo.

Figura 44 - Distribuição territorial dos registros transfronteiriços ou parcialmente transfronteiriços



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

7.3.5 Frequência temática da base ampliada

A classificação temática dos 112 registros evidencia que a cooperação em áreas de fronteira é multidimensional. O turismo aparece entre os temas relevantes, mas não lidera a frequência. A maior recorrência está em governança transfronteiriça, saúde, educação e trânsito transfronteiriço. Processos de cooperação envolvendo o turismo aparecem em quinta colocação, seguidos por processos de cooperação em segurança e planejamento ambiental e energia. Esses temas, em geral, afetam diretamente as condições de desenvolvimento do turismo, mesmo quando não possuem finalidade turística explícita.

Tabela 6 - Frequência de Temas da Base Ampliada

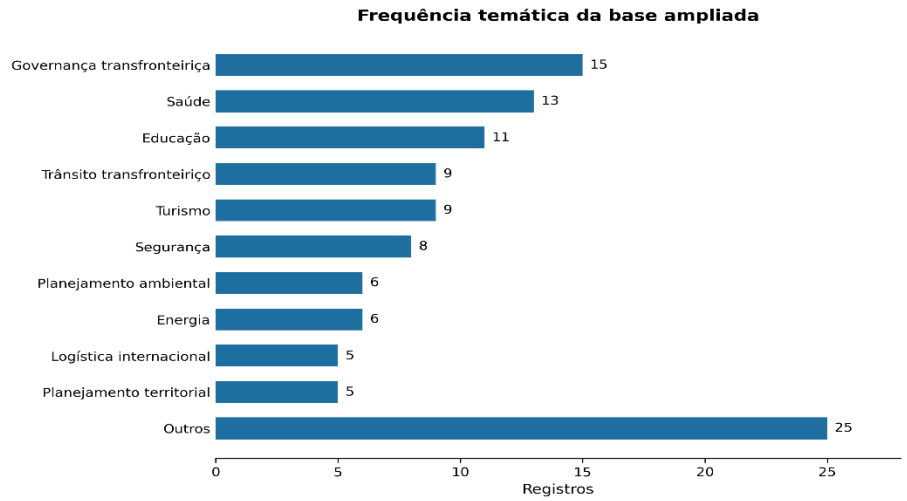
Tema central	Frequência	Percentual sobre 112 registros
Governança transfronteiriça	15	13,4%

Saúde	13	11,6%
Educação	11	9,8%
Trânsito transfronteiriço	9	8,0%
Turismo	9	8,0%
Segurança	8	7,1%
Planejamento ambiental	6	5,4%
Energia	6	5,4%
Logística internacional	5	4,5%
Planejamento territorial	5	4,5%
Outros	25	22,3%

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A presença da governança transfronteiriça como tema mais frequente indica que as localidades fronteiriças e os estudos acadêmicos não tratam a cooperação apenas como retórica de integração regional, mas como caminho potencial para uma prática coordenada e ordinária de cooperação. O turismo aparece com a mesma frequência do trânsito transfronteiriço, mas com menor presença quando comparado a áreas como saúde, educação e segurança.

Figura 45 - Frequência temática da base ampliada



Fonte: itaipu Parquetec (2026).

7.3.6 Estágio dos casos transfronteiriços ou parcialmente transfronteiriços

Considerando os 88 registros classificados como transfronteiriços ou parcialmente transfronteiriços da base ampliada, a maioria corresponde a ações já ocorridas ou em andamento. Foram identificados 82 casos nessa condição, além de quatro em fase de planejamento e dois em fase de implantação.

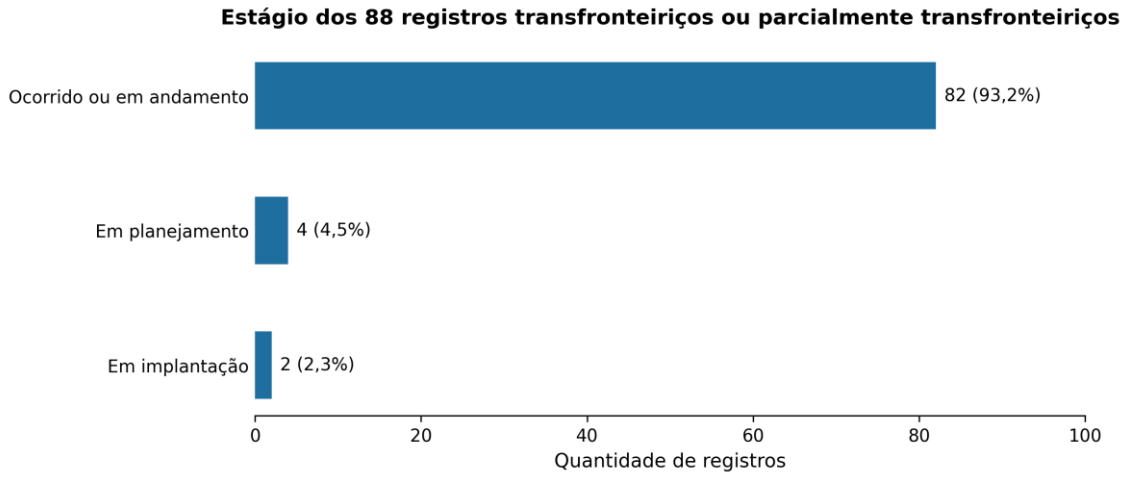
Tabela 7 - Estágio de Execução dos Casos Transfronteiriços

Estágio do caso	Quantidade	Percentual sobre 88 registros
Ocorrido ou em andamento	82	93,2%
Em planejamento	04	4,5%
Em implantação	02	2,3%

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Esse dado reforça a tese de que as regiões de fronteira, no recorte do estudo, já cooperam internacionalmente de forma ampla. Observa-se que a cooperação transfronteiriça já se manifesta em instrumentos, programas, grupos, acordos, projetos, redes, mecanismos operacionais e experiências de governança.

Figura 46 - Estágio dos registros transfronteiriços ou parcialmente transfronteiriços



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

7.3.7 Níveis de atuação dos agentes envolvidos no processo de cooperação

A classificação geral dos 112 registros por nível de cooperação demonstra grande diversidade institucional. Os casos foram classificados conforme a escala predominante de articulação: local, interestatal, interestatal com atribuições locais, institucional/universitária, estadual-local, local com organismo internacional e estadual com instituição internacional.

Tabela 8 - Níveis de atuação dos agentes envolvidos nos casos

Nível de cooperação	Quantidade	Percentual sobre 112 registros
Local	41	36,6%
Interestatal	32	28,6%
Interestatal e local	21	18,8%
Institucional/universitário	11	9,8%
Estadual[18] e local	4	3,6%
Local e instituição internacional[19]	2	1,8%

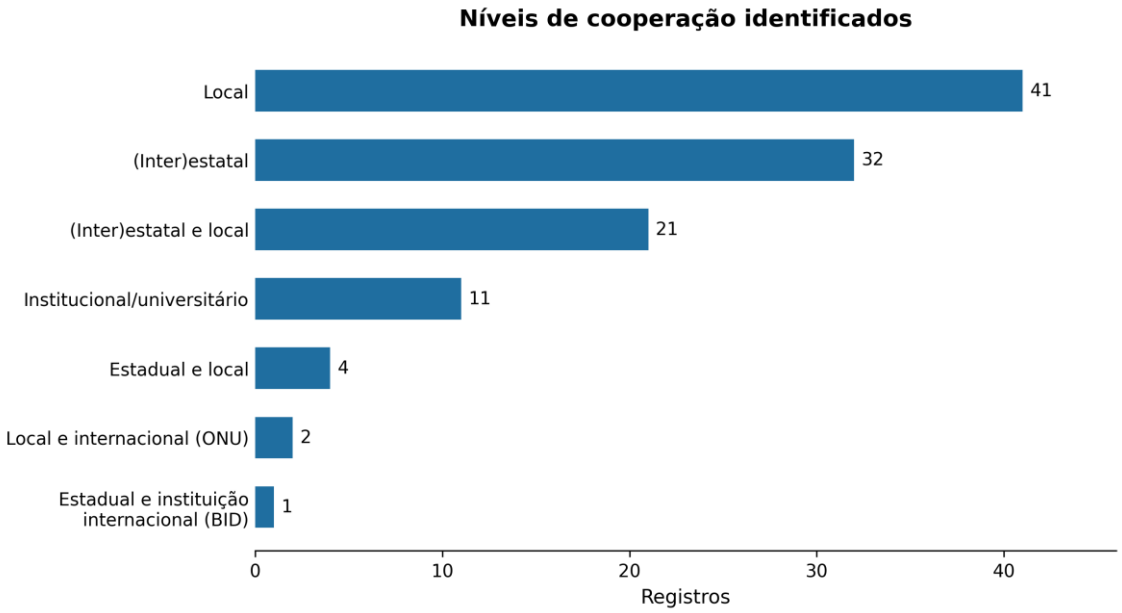
[18] Também incluem províncias argentinas e departamentos paraguaios.

[19] Exemplos de instituições internacionais são as agências do sistema da Organização das Nações Unidas (ONU) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Estadual e instituição internacional (BID)	1	0,9%

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Figura 47 - Níveis de cooperação identificados na base ampliada



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

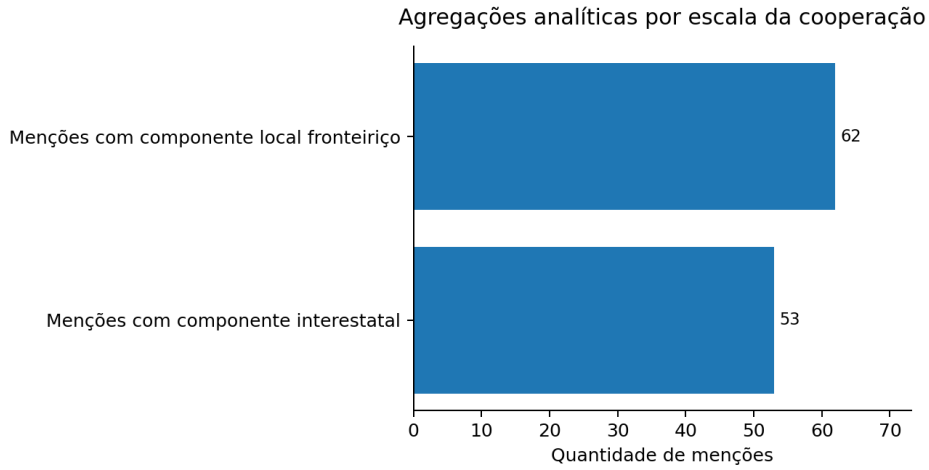
A presença de 41 registros de processo de cooperação locais e 21 registros interestatais com atribuições locais demonstra que a cooperação fronteiriça não é apenas uma política dos Estados nacionais. As localidades aparecem como atores fundamentais, seja por iniciativa própria, seja como espaço de execução de instrumentos nacionais ou regionais. Quando somadas as menções com componente local fronteiriço, obtêm-se 62 registros. Quando somadas as menções com componente interestatal, obtêm-se 53 registros.

Tabela 9 - Quantidade de casos com envolvimento interestatal e/ou local

Agregação analítica	Quantidade de menções	Leitura técnica
Menções com componente interestatal	53	Indicam a importância de tratados, acordos, marcos nacionais e instrumentos intergovernamentais.
Menções com componente local fronteiriço	62	Indicam a relevância dos arranjos locais, das instituições territoriais e da execução cotidiana da cooperação.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Figura 48 - Agregações analíticas por escala da cooperação



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

7.3.8 Leitura interpretativa dos resultados

A leitura combinada dos dados evidencia três achados centrais. O primeiro é que as regiões de fronteira do Paraná e de Mato Grosso do Sul apresentam uma base expressiva de cooperação internacional, transfronteiriça e institucional, distribuída em diferentes temas, escalas e níveis de formalização. O segundo é que, apesar dessa diversidade, poucos processos têm o turismo como matéria principal, o que indica baixa institucionalização específica da agenda turística fronteiriça. O terceiro é que os arranjos locais têm papel decisivo, pois são eles que respondem de forma mais direta aos problemas concretos da fronteira, como circulação, atendimento ao visitante, transporte, segurança, informação, dados e governança cotidiana.

Esses resultados indicam que o turismo fronteiriço depende, em grande medida, de cooperações formuladas em outras áreas, como saúde, educação, segurança, logística, infraestrutura, cultura, meio ambiente e governança. Essas agendas criam condições para o funcionamento do turismo, mas nem sempre se convertem em produtos turísticos, promoção integrada, sinalização, transporte receptivo, dados compartilhados ou governança de destino.

Assim, a análise não deve se restringir aos casos em que o turismo aparece como objeto formal. Para compreender a efetividade das cooperações existentes, é necessário observar também os processos que estruturam o ambiente do turismo fronteiriço. Essa leitura fundamenta a seleção da seção seguinte, que aprofunda casos diretamente turísticos, casos condicionantes e experiências de aprendizagem institucional.

7.3.9 Síntese dos achados

A análise consolidada permite afirmar que as regiões de fronteira do Paraná e de Mato Grosso do Sul apresentam um repertório expressivo de cooperação internacional, transfronteiriça e institucional. A base identificou 112 ocorrências de cooperação e 88 casos únicos, dos quais a maioria possui relação direta ou parcial com dinâmicas fronteiriças. Esse resultado indica que as fronteiras analisadas não são espaços de ausência de cooperação, mas territórios onde diferentes arranjos já operam em áreas como governança, saúde, educação, segurança, trânsito transfronteiriço, infraestrutura, logística, meio ambiente, energia e desenvolvimento regional.

Os casos mais recorrentes nos repositórios são aqueles que combinam algum grau de institucionalidade, territorialização e efeitos práticos reconhecíveis. Programas e instrumentos como o PEIF, o ALFV, a Rota Bioceânica, os Comitês de Integração Fronteiriça, o Comando Tripartite, o GT Itaipu Saúde, o CODETRI, a Itaipu Binacional e o CIF aparecem de forma repetida porque atravessam diferentes agendas de pesquisa e incidem sobre problemas concretos da vida fronteiriça. Essa recorrência não significa, necessariamente, maior eficácia em todos os casos, mas indica maior visibilidade institucional, maior capilaridade territorial ou maior capacidade de gerar registros acadêmicos.

O principal achado crítico é a baixa incidência de cooperações com turismo como matéria central. Embora o turismo seja economicamente e territorialmente relevante em várias das regiões analisadas, apenas nove casos únicos foram classificados como turísticos, e somente parte deles apresenta desenho transfronteiriço direto. Essa baixa presença deve ser interpretada como baixa institucionalização turística específica, e não como baixa relevância do turismo. Os dados mostram que a atividade turística aparece

frequentemente como efeito, oportunidade ou consequência de cooperações formuladas em outras áreas, como mobilidade, segurança, saúde, educação, logística, infraestrutura, cultura e governança.

A análise também confirma a centralidade dos arranjos locais. Os dados indicam que os processos com componente local fronteiriço são numericamente relevantes e, em muitos casos, estão mais próximos dos problemas operacionais que afetam a atividade turística. Questões como circulação de veículos turísticos, funcionamento de aduanas em períodos de maior fluxo, atendimento ao visitante, comunicação multilíngue, integração de calendários, segurança, sinalização e conexão entre atrativos dependem de respostas territoriais ajustadas à dinâmica cotidiana da fronteira. Os acordos nacionais e regionais são indispensáveis para conferir autorização e segurança jurídica, mas sua efetividade depende da capacidade de adaptação local.

Em síntese, a Seção 3 demonstra que o turismo fronteiriço já se beneficia de uma base cooperativa ampla, mas ainda carece de instrumentos próprios. Há boas práticas associadas a governanças locais, programas recorrentes, cooperação em serviços essenciais, mecanismos de facilitação e experiências binacionais ou trinacionais. As principais áreas de melhoria estão na baixa incorporação do turismo em marcos fronteiriços amplos, na fragilidade jurídica de alguns arranjos locais, na ausência de indicadores turísticos integrados e na dependência de políticas setoriais não desenhadas originalmente para a atividade turística. O desafio central é converter cooperações dispersas em capacidade institucional voltada ao desenvolvimento turístico integrado.

7.4 Processos destacados de cooperação transfronteiriça e sua contribuição para o turismo fronteiriço

Esta seção aprofunda os processos de cooperação selecionados a partir do levantamento realizado nos repositórios acadêmicos e dos casos complementares identificados fora dessa base. A seleção prioriza experiências com contribuição direta, indireta ou condicionante para o turismo fronteiriço, especialmente aquelas localizadas em territórios com maior recorrência no levantamento ou associadas a instrumentos

relevantes de integração fronteiriça. Foram incluídos acordos turísticos, arranjos locais, iniciativas privadas, programas educacionais, projetos culturais, mecanismos de segurança, obras de infraestrutura, agendas empresariais e marcos normativos que afetam as condições de circulação, permanência, atendimento, governança e organização territorial do turismo em áreas de fronteira.

A análise mantém o critério metodológico adotado nas seções anteriores. São tratados como processos de cooperação os casos em que há ação coordenada, instrumento normativo, arranjo institucional, mecanismo operacional, programa, política ou prática reconhecida entre atores de diferentes países, ou entre atores locais habilitados por marcos regionais, bilaterais ou multilaterais. Essa definição permite observar tanto as cooperações diretamente turísticas quanto aquelas que estruturam o ambiente necessário para o turismo, como mobilidade, segurança, educação, cultura, infraestrutura, aduana, dados, comércio, governança e serviços públicos.

A leitura dos casos diferencia três tipos de contribuição ao turismo fronteiriço. O primeiro reúne processos diretamente turísticos, como o Acordo Trilateral do Circuito Turístico da Tríplice Fronteira, o Acordo de Facilitação Turística do Corredor Turístico Iguaçu, os acordos locais Foz do Iguaçu–Puerto Iguazú, o Observatório Trinacional de Turismo e a atuação do Instituto Polo Iguassu. O segundo reúne processos condicionantes, como o Programa Escolas Interculturais de Fronteira, a Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio, o Acordo de Localidades Fronteiriças Vinculadas, mecanismos de segurança, projetos urbanos e obras de travessia internacional. O terceiro reúne experiências de aprendizagem institucional, que demonstram modelos possíveis de governança, articulação normativa, mobilização empresarial, cooperação cultural ou gestão territorial aplicáveis à agenda do turismo fronteiriço.

Cada caso é examinado de forma comparável, considerando ano ou marco inicial, localidades envolvidas, escala da cooperação, natureza transfronteiriça ou não transfronteiriça, objeto central, grau de institucionalidade, mecanismo operacional, eficácia, eficiência e contribuição ao turismo. A finalidade não é atribuir equivalência entre experiências muito diferentes, mas identificar como cada uma contribui para

transformar a proximidade fronteiriça em capacidade institucional, fluxo organizado, serviço, infraestrutura, dado, governança ou oportunidade de desenvolvimento turístico

7.4.1 Região de Foz do Iguaçu - BR, Puerto Iguazú - AR, Ciudad del Este - PY, Presidente Franco - PY e Hernandárias – PY

A Região Trinacional do Iguassu constitui o principal núcleo de cooperação identificado neste relatório. O recorte reúne localidades do Brasil, Paraguai e Argentina articuladas por fronteiras internacionais, travessias rodoviárias, fluxos turísticos, comércio, serviços, atrativos naturais e estruturas institucionais de governança.

Considerando Foz do Iguaçu e a cidade contígua de Santa Terezinha de Itaipu, no Brasil; Puerto Iguazú, na Argentina; e Ciudad del Este, Presidente Franco, Hernandarias e Minga Guazú, no Paraguai, trata-se de uma região funcional com aproximadamente 943 mil habitantes, segundo dados censitários de 2022 (IBGE, 2022; INE, 2022; IPEC, 2022). Essa densidade territorial, somada à presença das Cataratas do Iguaçu, da Usina Hidrelétrica de Itaipu, do comércio fronteiriço e de fluxos internacionais cotidianos, auxiliam na compreensão dessa região como laboratório recorrente de cooperação turística, institucional e transfronteiriça.

7.4.1.1 Instituto Polo Internacional Iguassu e Pólo Turístico Internacional Iguaçu

A criação do Instituto Polo Internacional Iguassu, em 1996, e a aprovação da Resolução MERCOSUL/GMC/RES nº 41/97, em 1997, devem ser analisadas como partes de um mesmo processo de cooperação turística transfronteiriça. O Instituto corresponde à estrutura local e privada criada pelo trade turístico da região, especialmente por empresários ligados à hotelaria e aos serviços turísticos. A Resolução, por sua vez, corresponde ao reconhecimento normativo, no âmbito do MERCOSUL, de uma área geográfica operacional denominada Pólo Turístico Internacional Iguaçu. A distinção é necessária porque o Instituto é um ator local de cooperação, enquanto a Resolução é um ato regional do bloco; contudo, ambos estão vinculados ao mesmo objetivo de organizar a fronteira como território turístico integrado.

Segundo Aguiar, Szekut e Gherlandi (2021), a mobilização que deu origem ao Polo Iguassu começou em 1995 e resultou, em 1996, na criação de uma entidade voltada à integração das cidades fronteiriças e ao desenvolvimento conjunto do turismo. A estrutura inicial do Instituto previa representantes da Argentina, do Brasil e do Paraguai, o que caracteriza uma forma de cooperação internacional privada, local e transfronteiriça. O objeto dessa cooperação era enfrentar a imagem negativa da região, produzir diagnóstico técnico sobre as cidades dos três países e formular uma estratégia comum de posicionamento turístico (Aguiar; Szekut; Gherlandi, 2021).

A Resolução MERCOSUL/GMC/RES nº 41/97 formalizou, no ano seguinte, uma das principais incidências institucionais dessa mobilização. O documento definiu como área geográfica operacional do Pólo Turístico Internacional Iguaçu o Departamento de Iguaçu, na Argentina; Foz do Iguaçu, no Brasil; e Ciudad del Este, Hernandarias, Puerto Presidente Franco e Minga Guazú, no Paraguai (MERCOSUL, 1997). Aguiar, Szekut e Gherlandi (2021) relacionam essa formalização às iniciativas do Polo Iguassu, especialmente a articulação entre empresários, entidades e a realização do primeiro diagnóstico turístico da Região Trinacional do Iguassu.

O caso apresenta, portanto, uma sequência de cooperação em duas escalas. Na escala local, o trade turístico organiza uma entidade privada trinacional para produzir diagnóstico, articular atores e defender uma leitura integrada do destino. Na escala regional, essa formulação alcança reconhecimento no MERCOSUL por meio de uma resolução que delimita uma área turística internacional. Essa relação indica que a integração turística da Região Trinacional do Iguassu não decorreu apenas de uma decisão estatal ou regional, mas também de uma mobilização privada local que conseguiu incidir sobre a agenda institucional do bloco.

Quanto à eficácia, o processo foi relevante por criar uma entidade articuladora, produzir uma agenda técnica e obter reconhecimento formal de uma área turística internacional. Quanto à eficiência, a avaliação deve ser mais restrita: o Instituto demonstrou capacidade de mobilização e formulação, mas enfrentou limites de financiamento, força política e continuidade de presença institucional nos três países; a Resolução, embora formalmente relevante, não apresentou estrutura de governança,

orçamento, plano de ação ou mecanismo operacional permanente. Sua contribuição ao turismo é direta, especialmente nas fases de planejamento territorial, promoção institucional, construção de imagem e estruturação da região como destino turístico integrado (Aguiar; Szekut; Gherlandi, 2021; MERCOSUL, 1997).

Quadro 4 - Síntese do Caso: Instituto Polo Internacional Iguassu e Pólo Turístico Internacional Iguaçu

Nome do caso	Instituto Polo Internacional Iguassu e Pólo Turístico Internacional Iguaçu
Ano de criação ou início	Mobilização em 1995; criação do Instituto em 1996; Resolução MERCOSUL/GMC/RES nº 41/97 em 1997
Localidades fronteiriças envolvidas	Foz do Iguaçu (BR), Puerto Iguazú (AR), Ciudad del Este, Hernandarias, Presidente Franco e Minga Guazú (PY)
Escala da cooperação	Local-local privada transfronteiriça, com posterior reconhecimento interestatal/regional no MERCOSUL
Natureza da cooperação internacional	Cooperação internacional privada mobilizada pelo trade, com desdobramento normativo regional
Objeto central	Integração turística, melhoria da imagem regional, diagnóstico técnico, planejamento territorial e reconhecimento de área turística internacional
Grau de institucionalidade	Formal como entidade privada; formal no plano normativo regional; baixa demonstração operacional da resolução
Mecanismo operacional	Instituto, articulação empresarial, diagnóstico técnico, incidência política e Resolução MERCOSUL/GMC/RES nº 41/97
Indicador de eficácia	Alta na mobilização inicial e parcial no plano regional: houve reconhecimento formal, mas sem comprovação de governança permanente
Indicador de eficiência	Parcial: houve capacidade de articulação e formulação, mas com limites de financiamento, força política e mecanismos permanentes de execução
Contribuição ao turismo	Direta
Fase da atividade turística	Planejamento, promoção institucional, governança, imagem territorial e estruturação de destino
Setores relacionados	Turismo, governança, integração regional, imagem territorial, desenvolvimento regional e trade turístico

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

7.4.1.2 Acordo Trilateral do Circuito Turístico da Tríplice Fronteira

O Acordo Trilateral do Circuito Turístico da Tríplice Fronteira é um instrumento de cooperação turística transfronteiriça voltado à operação do transporte internacional de passageiros entre Brasil, Paraguai e Argentina. Segundo Marques (2017), o acordo foi assinado em 6 de julho de 2007, durante a I Reunião Trilateral dos Órgãos de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT). O instrumento foi firmado por

representantes dos órgãos de transporte dos três países: Noboru Ofugi, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres do Brasil; Miguel Tadeo Rojas Meza, pela Dirección Nacional de Transporte do Paraguai; e Jorge González, pela Subsecretaria de Transporte Automotor da Argentina (Marques, 2017).

O objeto central do acordo foi criar condições operacionais para o funcionamento do Circuito Turístico da Tríplice Fronteira, abrangendo Foz do Iguaçu, Puerto Iguazú e Ciudad del Este, incluindo os parques nacionais e aeroportos vinculados à dinâmica turística regional. O mecanismo buscava simplificar a operação do transporte turístico internacional de passageiros, reduzindo a necessidade de permissões ocasionais para cada viagem. A operação dependia da habilitação dos transportadores em seus países de origem, da observância das exigências documentais e do funcionamento em circuito fechado (Marques, 2017).

Do ponto de vista da cooperação, o caso deve ser classificado como cooperação turística transfronteiriça formal e operacional, com escala trinacional e incidência direta sobre a mobilidade do visitante. O acordo atua sobre a circulação entre atrativos, cidades, aeroportos e equipamentos localizados em três jurisdições nacionais distintas. Em uma região com elevada integração funcional, a compatibilização do transporte turístico é condição para que o território opere como circuito integrado.

A principal contribuição do acordo está na conversão da proximidade geográfica em funcionalidade turística. Para que a Região Trinacional do Iguassu funcione como produto turístico integrado, é necessário compatibilizar transporte, documentação, permissões operacionais, fiscalização, responsabilidades institucionais e informação ao visitante. O acordo atua sobre gargalos concretos da jornada turística, especialmente mobilidade, transporte e acesso aos atrativos.

Quanto à vigência, as fontes consultadas não indicam prazo final expresso para o acordo. Há, contudo, evidências de continuidade operacional e acompanhamento posterior, como a regulamentação nacional nos três países, a menção ao circuito em manual de fiscalização da ANTT e a realização de reuniões técnicas de acompanhamento em Foz do Iguaçu (Marques, 2017; BRASIL, 2017; FOZ DO IGUAÇU, 2016). A eficácia do acordo pode ser considerada alta/parcial, pois criou regra operacional específica para o

transporte turístico no circuito. Sua eficiência depende da atualização coordenada das regras, dos cadastros nacionais, da fiscalização e da capacidade técnica dos órgãos envolvidos.

Quadro 5 - Síntese do Caso: Acordo Trilateral do Circuito Turístico da Tríplice Fronteira

Nome do caso	Acordo Trilateral do Circuito Turístico da Tríplice Fronteira
Ano de criação ou início	Pendente de confirmação documental precisa
Localidades fronteiriças envolvidas	Foz do Iguaçu, Puerto Iguazú, Ciudad del Este, parques nacionais e aeroportos
Escala da cooperação	Trinacional, com articulação entre autoridades de transporte e órgãos locais
Natureza da cooperação internacional	Cooperação turística transfronteiriça formal e operacional
Objeto central	Circulação de veículos e operação do circuito turístico trinacional
Grau de institucionalidade	Formal, mas requer confirmação documental sobre instrumento, vigência e signatários
Mecanismo operacional	Autorização de transporte, simplificação documental e articulação entre órgãos de transporte
Indicador de eficácia	Potencialmente alta para operação turística, mas ainda pendente de comprovação documental completa
Indicador de eficiência	Pendente de avaliação; depende de evidência sobre funcionamento, custos, fiscalização e atualização de regras
Contribuição ao turismo	Direta
Fase da atividade turística	Operação, mobilidade e acesso a atrativos
Setores relacionados	Turismo, transporte, controle fronteiriço, mobilidade, segurança operacional

Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

7.4.1.3 Acordo de Facilitação Turística: Corredor Turístico Iguaçu e acordos locais Foz do Iguaçu–Puerto Iguazú

O Acordo de Facilitação Turística, também referido como Corredor Turístico Iguaçu, já aparece na base como instrumento bilateral voltado à circulação turística entre Foz do Iguaçu, no Brasil, e Puerto Iguazú, na Argentina. Derrosso (2018) registra o acordo de 2009 como mecanismo de facilitação da circulação turística binacional, enquanto Marques (2017) o situa no conjunto de instrumentos de integração e cooperação territorial da Tríplice Fronteira. Esse acordo fornece a camada bilateral mais ampla da cooperação turística Brasil–Argentina nesse ponto da fronteira, especialmente em relação à mobilidade do visitante, ao acesso aos atrativos e à operação turística entre localidades contíguas.

A documentação local analisada acrescenta uma segunda camada ao caso. O Acordo Bilateral de Transporte Turístico Receptivo entre os Municípios de Foz do Iguaçu e Puerto Iguazú, assinado em 2018, apresenta-se como a primeira atualização de um convênio firmado em 2001 entre os governos municipais e entidades de turismo das duas localidades. Embora o texto original de 2001 não tenha sido localizado em fonte aberta, o documento de 2018 informa que esse convênio havia dado amparo ao processo de integração turística entre as duas cidades e que suas normas operacionais precisavam ser aprimoradas. O instrumento de 2018 deve ser lido, portanto, como atualização local de uma cooperação municipal anterior, voltada à regulação do transporte turístico receptivo binacional (FOZ DO IGUAÇU; PUERTO IGUAZÚ, 2018).

Essa camada local opera dentro da lógica do Acordo Brasil–Argentina sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas, promulgado no Brasil pelo Decreto nº 8.636/2016, ainda que o acordo municipal de 2018 não o mencione expressamente. O ALFV parte da premissa de que a fluidez do relacionamento entre comunidades fronteiriças constitui componente relevante da integração bilateral e prevê tratamento diferenciado para localidades vinculadas em matéria econômica, trânsito, trabalho, serviços públicos e educação. No campo do transporte, o acordo estabelece que Brasil e Argentina devem simplificar a regulamentação aplicável ao transporte de mercadorias e ao transporte público e privado de passageiros quando a origem e o destino da operação estiverem dentro dos limites das localidades fronteiriças vinculadas (BRASIL, 2016). O acordo local Foz do Iguaçu–Puerto Iguazú aplica essa racionalidade ao turismo receptivo, por meio de regras de documentação, lista de passageiros, ordem de serviço, fiscalização, autorização de veículos, pontos de receptivo e reciprocidade operacional.

Do ponto de vista da cooperação, o caso combina uma escala bilateral/interestatal com uma escala local-local. A primeira fornece o enquadramento normativo geral para a facilitação da circulação em localidades de fronteira; a segunda transforma essa diretriz em procedimento aplicável ao visitante, ao prestador de serviço, ao veículo turístico e aos órgãos de fiscalização. A institucionalidade é formal nos instrumentos assinados e híbrida na execução, pois depende da atuação coordenada de prefeituras, órgãos de trânsito, secretarias de turismo, trade, sindicatos, empresas, fiscalização e, quando surgem conflitos, canais diplomáticos e consulares. Foram localizadas documentações posteriores que mostram que o arranjo permaneceu ativo e passou por tensão em 2024 e 2025 (MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE PUERTO IGUAZÚ, 2024; COMTUR, 2025; SINDETUR, 2025).

A eficácia do caso pode ser considerada alta/parcial, pois os instrumentos permitiram a operação turística binacional e criaram regras específicas para o transporte receptivo entre Foz do Iguaçu e Puerto Iguazú. A eficiência é positiva quando há reciprocidade, clareza documental e fiscalização coordenada, pois o arranjo reduz fricções operacionais para empresas e visitantes. A eficiência torna-se vulnerável diante de alterações unilaterais, divergências interpretativas e ausência de canal permanente de governança. A contribuição ao turismo é direta, especialmente nas fases de operação, mobilidade, receptivo e experiência do visitante, com incidência sobre turismo, transporte, trânsito, fiscalização, diplomacia local e governança.

Quadro 13 - Síntese do Caso: Acordo de Facilitação Turística / Corredor Turístico Iguaçu e acordos locais de transporte turístico Foz do Iguaçu–Puerto Iguazú

Nome do caso	Acordo de Facilitação Turística / Corredor Turístico Iguaçu e acordos locais de transporte turístico Foz do Iguaçu–Puerto Iguazú
Ano de criação ou início	Convênio local de 2001, não localizado em fonte aberta, mas mencionado na atualização de 2018; Acordo de Facilitação Turística mencionado em 2009; ALFV Brasil–Argentina firmado em 2005 e promulgado no Brasil em 2016; atualização local em 2018; tensões documentadas em 2024–2025
Localidades fronteiriças envolvidas	Foz do Iguaçu/Brasil e Puerto Iguazú/Argentina
Escala da cooperação	Bilateral/interestatal com execução e adaptação local; local-local nos acordos municipais
Natureza da cooperação internacional	Cooperação turística binacional e transfronteiriça local, operando em lógica compatível com o ALFV
Objeto central	Facilitação da circulação turística e regulação do transporte turístico receptivo entre Foz do Iguaçu e Puerto Iguazú

Grau de institucionalidade	Formal e híbrida; formal nos instrumentos assinados e híbrida na execução cotidiana pelo trade, órgãos locais, fiscalização e canais consulares quando necessário
Mecanismo operacional	Acordo de facilitação turística; atualização local do convênio de

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

7.4.1.4 Observatório Trinacional de Turismo: tentativas, retomadas e desafios de consolidação

A trajetória do Observatório Trinacional de Turismo na Região Trinacional do Iguassu não aparece, nas fontes consultadas, como um processo linear plenamente consolidado. O que se identifica é uma sequência de tentativas de institucionalização, retomadas públicas e rearranjos de governança em torno da produção, organização e compartilhamento de dados turísticos sobre Foz do Iguaçu, Ciudad del Este, Puerto Iguazú e, mais recentemente, Presidente Franco. O caso é compatível com a noção de cooperação transfronteiriça porque envolve atores situados em lados distintos da fronteira, articulados em torno de informações, projetos, estratégias e políticas de interesse territorial comum.

O primeiro marco documentado remete ao esforço de estruturar uma base local de inteligência turística em Foz do Iguaçu. Em matéria publicada em 2016, uma representante da Paraná Turismo registra que em 2013 foi firmado um Protocolo de Intenções entre a Secretaria Municipal de Turismo, o Instituto Polo Iguassu, o Sebrae e o Centro Universitário União Dinâmica das Cataratas (UDC) para desenvolver um trabalho em parceria em prol de um observatório (FOZ DO IGUAÇU, 2016). A mesma matéria informa que em 2016 a proposta ganhava dimensão internacional mais explícita com a assinatura da Carta de Intenções do Observatório Trinacional Iguassu, durante o Festival de Turismo das Cataratas. O documento buscava viabilizar pesquisas e projetos alinhados entre Foz do Iguaçu, Ciudad del Este e Puerto Iguazú, facilitando a disseminação integrada de informações turísticas entre as cidades fronteiriças (FOZ DO IGUAÇU, 2016). A matéria registra ainda a participação da Organização Mundial do Turismo (OMT), do Instituto Polo Iguassu, do Sebrae, da Itaipu Binacional, da Paraná Turismo, do COMTUR e de outros

atores institucionais, além da intenção de aproximar o projeto da Rede Internacional de Observatórios da OMT (FOZ DO IGUAÇU, 2016).

Em 2018, ocorreu nova tentativa de formalização, noticiada como criação do Observatório Trinacional de Turismo do Iguassu a partir da assinatura de um protocolo de intenções por autoridades do Brasil, Paraguai e Argentina. A matéria da Prefeitura informa a participação de uma ampla rede de atores, incluindo Itaipu, Parque Tecnológico Itaipu (atualmente Itaipu Parquetec), Ministério do Turismo da Argentina, Secretaria Nacional de Turismo do Paraguai, prefeituras de Foz do Iguaçu, Ciudad del Este e Puerto Iguazú, Codefoz, Codeleste, Codespi, Sebrae, Paraná Turismo, Iguassu Convention & Visitors Bureau, Instituto Polo Iguassu, UNIOESTE, UDC, observatórios sociais e empresários dos três países (FOZ DO IGUAÇU, 2018). O objetivo atribuído ao observatório era produzir estatísticas de monitoramento do turismo, realizar pesquisa aplicada, desenvolver tecnologias e incentivar novos empreendimentos turísticos na região trinacional (FOZ DO IGUAÇU, 2018).

A retomada de 2018 ampliou o escopo da proposta ao vincular o observatório à competitividade regional e à gestão do conhecimento turístico. A matéria afirma que a iniciativa permitiria aos três destinos ampliar sua capacidade de captar turistas e investidores, e informa que haveria equipe base formada por bolsistas, voluntários e parceiros, responsável pelo levantamento e sistematização das informações e pelo estímulo à criação de uma rede de pesquisadores nos três países (FOZ DO IGUAÇU, 2018). A fonte, contudo, não apresenta evidências de orçamento permanente, personalidade jurídica própria, plano de trabalho publicado, rotina de governança ou resultados posteriores demonstrados; por isso, a evidência disponível permite tratar o caso como tentativa formalizada de criação, mas não como estrutura plenamente consolidada.

Em 2023, a pauta reaparece vinculada ao Codetri, em contexto de balanço anual e definição de prioridades para 2024. A matéria do Codefoz informa que o conselho deliberou sobre a criação do Observatório de Turismo Trinacional, com a intenção de projetar a região trinacional como destino único (CODEFOZ, 2023). O Codetri é descrito como governança que une os conselhos de desenvolvimento de *Ciudad del Este* e Presidente Franco, no Paraguai, Foz do Iguaçu, no Brasil, e Puerto Iguazú, na Argentina,

com finalidade de integrar, debater e apontar soluções para demandas comuns das cidades fronteiriças (CODEFOZ, 2023). A deliberação previa receber diversos atores do setor e pôr em prática termo assinado pelo conselho e pela Organização Mundial do Turismo para produzir dados, projetos e articulações voltados à afirmação da região trinacional como destino único (CODEFOZ, 2023).

A leitura conjunta das fontes indica que o Observatório Trinacional de Turismo é um caso recorrente de cooperação transfronteiriça em turismo, marcado por ciclos de formulação, anúncio e retomada. Em 2013, a ênfase estava na construção de uma base local e institucional de pesquisa turística; em 2016, na aproximação com a OMT e na formalização de uma carta de intenções; em 2018, na criação de um observatório trinacional com ampla rede de atores públicos, privados, acadêmicos e institucionais; e, em 2023, na retomada da pauta pelo Codetri como instância de governança regional. O elemento comum entre essas fases é a percepção de que a região precisa de dados compartilhados, metodologias compatíveis, articulação entre os três países e capacidade de transformar informação turística em planejamento territorial.

Do ponto de vista da eficácia, o caso apresenta resultado parcial. As fontes comprovam protocolos, carta de intenções, deliberações, participação de atores dos três países, proposta de pesquisa, intenção de produção de dados e articulação com a OMT. No entanto, não comprovam a existência permanente de uma estrutura trinacional operante, com equipe estável, financiamento definido, governança formalizada, publicações regulares e resultados verificáveis ao longo do tempo. A eficiência também não pode ser demonstrada com segurança, pois faltam dados sobre recursos, responsabilidades, custos, rotina de trabalho e continuidade institucional. Sua contribuição ao turismo é direta, especialmente nas fases de avaliação, dados, monitoramento e planejamento.

Quadro 14 - Síntese do Caso: Observatório Trinacional de Turismo do Iguassu

Nome do caso	Observatório Trinacional de Turismo do Iguassu
Ano de criação ou início	2013, com retomadas ou novas formalizações em 2016, 2018 e 2023
Localidades fronteiriças envolvidas	Foz do Iguaçu (BR), Ciudad del Este (PY), Puerto Iguazú (AR) e, em retomadas recentes, Presidente Franco (PY)

Escala da cooperação	Local trinacional, com articulação institucional e aproximação com organismo internacional
Natureza da cooperação internacional	Cooperação transfronteiriça para inteligência, dados, pesquisa aplicada e planejamento turístico
Objeto central	Produção, organização e compartilhamento de dados turísticos regionais
Grau de institucionalidade	Médio: há protocolos, carta de intenções, atores identificados e deliberação em governança trinacional, mas a continuidade operacional não está comprovada
Mecanismo operacional	Protocolo de intenções, carta de intenções com aproximação à OMT, rede de pesquisadores, proposta de equipe técnica e deliberação no Codetri
Indicador de eficácia	Parcial quanto aos resultados demonstrados: há mobilização institucional, protocolos e retomadas, mas pouca evidência de produção regular de dados, publicações ou funcionamento contínuo
Indicador de eficiência	Não demonstrada: faltam dados sobre equipe permanente, orçamento, rotina de trabalho, publicações regulares e governança estável
Contribuição ao turismo	Direta
Fase da atividade turística	Avaliação, dados, monitoramento e planejamento
Setores relacionados	Turismo, pesquisa, dados, governança, inovação e planejamento territorial

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

7.4.2 Região de Ponta Porã - BR e Pedro Juan Caballero- PY

A região formada por Ponta Porã, no Mato Grosso do Sul, e Pedro Juan Caballero, no Departamento de Amambay, constitui uma das principais conurbações internacionais de fronteira seca do Brasil. As duas cidades formam um tecido urbano contínuo, marcado por circulação cotidiana de moradores, consumidores, trabalhadores, serviços, comércio e relações institucionais atravessadas pelo limite internacional. Considerando os dados censitários de 2022, Ponta Porã registrou 92.017 habitantes e Pedro Juan Caballero 127.437 habitantes, totalizando aproximadamente 219 mil habitantes na área urbana e funcional de fronteira (IBGE, 2022; INE, 2022). Essa condição territorial ajuda a explicar a emergência de arranjos locais de cooperação em temas como legislação municipal, meio ambiente, urbanismo, comércio, resíduos sólidos, segurança e qualificação do espaço fronteiriço.

7.4.2.1. PARLIM - Parlamento Internacional Municipal

O Parlamento Internacional Municipal (PARLIM) foi uma iniciativa de cooperação institucional local entre Ponta Porã, no Brasil, e Pedro Juan Caballero, no Paraguai. Sua origem formal remonta a 1999, com a Resolução nº 007/99, de 19 de agosto de 1999, em Ponta Porã, e a Resolução nº 37/99, de 12 de agosto de 1999, em Pedro Juan Caballero, onde recebeu a denominação de Parlamento Municipal Internacional (Costa, 2012). O caso deve ser classificado como cooperação legislativa transfronteiriça subnacional, de escala local-local, sem condução direta dos governos nacionais.

O objeto central do PARLIM era criar um fórum legislativo para discussão de problemas comuns da fronteira e aproximação normativa entre os dois municípios. Segundo Costa (2012), as Câmaras de Vereadores deveriam reunir-se conforme as necessidades, debater temas compartilhados e retornar a seus respectivos municípios para elaborar leis locais semelhantes, respeitando as legislações nacionais do Brasil e do Paraguai. O mecanismo operacional previsto combinava resoluções municipais, reuniões legislativas, discussão conjunta de temas fronteiriços e tentativa de harmonização normativa municipal.

A relevância do caso decorre de seu caráter legislativo. O PARLIM demonstra que a cooperação fronteiriça pode ocorrer por meio dos parlamentos locais, criando caminho para proposição coordenada de normas municipais em territórios conurbados. Em uma fronteira seca como Ponta Porã e Pedro Juan Caballero, problemas de urbanismo, resíduos sólidos, meio ambiente, trânsito, saneamento, fiscalização e serviços públicos atravessam a linha internacional e podem exigir respostas normativas compatíveis. Lapere (2014) também situa o PARLIM entre iniciativas de cooperação e políticas públicas ambientais compartilhadas na fronteira Brasil–Paraguai.

Quanto à institucionalidade, o caso é formal, mas, segundo os estudos analisados, apresentou funcionamento intermitente. A eficácia deve ser considerada parcial ou baixa com base nas evidências disponíveis, pois o PARLIM criou uma referência institucional de cooperação legislativa, mas os trabalhos consultados não demonstram resultados duradouros em legislação integrada, políticas públicas coordenadas ou soluções concretas para problemas urbanos e ambientais. A eficiência também aparece como baixa na leitura de Costa (2012), que registra avaliações locais sobre falta de objetividade,

baixo comprometimento, funcionamento irregular e dependência do interesse político dos vereadores em cada período. Essa avaliação deve ser tratada como documental e provisória, pois novas pesquisas de campo, acesso a atas, entrevistas com ex-vereadores ou análise de normas municipais posteriores podem revelar efeitos não identificados nos estudos utilizados neste relatório.

A contribuição ao turismo não é demonstrada diretamente nos estudos levantados. O PARLIM não foi criado como política turística, e as fontes consultadas não indicam atuação em roteiros, promoção conjunta, produtos turísticos, governança turística ou qualificação da experiência do visitante. Ainda assim, por se tratar de um fórum legislativo voltado à discussão de problemas comuns de fronteira, o caso apresenta potencial condicionante para o turismo, especialmente em temas como ordenamento urbano, meio ambiente, circulação, gestão de resíduos, imagem urbana e coordenação institucional. Essa contribuição deve ser tratada como inferência analítica deste relatório, associada à fase de governança territorial e ambiente institucional, e não como resultado comprovado pelos estudos consultados.

Quadro 15 - Síntese do Caso: PARLIM – Parlamento Internacional Municipal

Nome do caso	PARLIM – Parlamento Internacional Municipal
Ano de criação ou início	1999
Localidades fronteiriças envolvidas	Ponta Porã/Brasil e Pedro Juan Caballero/Paraguai
Escala da cooperação	Local-local
Natureza da cooperação internacional	Cooperação legislativa transfronteiriça subnacional
Objeto central	Criação de fórum legislativo para discussão de problemas comuns e aproximação normativa municipal
Grau de institucionalidade	Formal, mas com funcionamento intermitente segundo os estudos analisados
Mecanismo operacional	Resoluções municipais, reuniões legislativas, discussão conjunta e tentativa de harmonização de leis locais
Indicador de eficácia	Parcial/baixa com base nos estudos levantados: criou referência institucional, mas há pouca evidência documental de resultados duradouros em legislação integrada ou políticas coordenadas
Indicador de eficiência	Baixa segundo Costa (2012): dependência de vereadores, sazonalidade política e baixa continuidade operacional

Contribuição ao turismo	Não demonstrada diretamente; potencial condicionante inferido
Fase da atividade turística	Governança territorial e ambiente institucional
Setores relacionados	Governança, meio ambiente, urbanismo, legislação e serviços públicos

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

7.4.2.2. Revitalização da Linha Internacional e Centro Comercial da Fronteira

O projeto URB-AL III / Revitalização da Linha Internacional, também referido como Centro Comercial da Fronteira, Casillas para Comercio ou Revitalização da Linha de Fronteira, foi uma iniciativa de cooperação transfronteiriça local e internacional descentralizada entre Ponta Porã, no Brasil, e Pedro Juan Caballero, no Paraguai. O caso não corresponde a um acordo interestatal conduzido pelos governos nacionais, mas a uma cooperação entre municípios fronteiriços, com apoio da União Europeia, do Programa URB-AL III e da ONG espanhola Paz y Desarrollo (Costa, 2012; Lapere, 2014; Perícolo, 2017; Araújo Filho, 2020).

O objeto central foi a requalificação urbana e comercial da Linha Internacional, área marcada por comércio popular, vendedores informais, circulação cotidiana de consumidores e problemas de ordenamento urbano. Segundo Costa (2012), o projeto previa a construção de espaços comerciais, intervenções de esgoto, drenagem, alimentação, jardinagem, urbanização e paisagismo, além da formalização de vendedores informais e qualificação do espaço público. Os principais atores identificados foram a Prefeitura Municipal de Ponta Porã, a *Municipalidad* de Pedro Juan Caballero, a União Europeia, a ONG *Paz y Desarrollo*, técnicos municipais e comerciantes locais.

A cooperação deve ser classificada como formal, transfronteiriça, urbana e internacional descentralizada. Seu mecanismo operacional envolveu financiamento internacional, projeto urbanístico, articulação técnica entre municípios e execução física de infraestrutura na linha de fronteira. Costa (2012) informa que o projeto deveria ser concluído em dezembro de 2011, mas teve prazo prorrogado para setembro de 2012; no período analisado, estavam em construção 116 boxes, sendo 76 destinados ao comércio e 40 à alimentação, com indicação de insuficiência de recursos para concluir toda a obra.

Com base nas fontes levantadas, a eficácia pode ser considerada parcial, com resultado físico e institucional observável. O projeto enfrentou um problema urbano compartilhado e produziu intervenção concreta em área sensível da fronteira, mas os estudos consultados não demonstram consolidação posterior de governança permanente, manutenção compartilhada, indicadores de uso ou avaliação de longo prazo. A eficiência pode ser considerada intermediária: houve mobilização de atores locais, captação de recursos internacionais e início de execução, mas também prorrogação de prazo, insuficiência financeira e necessidade de complementação de recursos (Costa, 2012; Perícolo, 2017; Araújo Filho, 2020).

A contribuição ao turismo é direta e indireta. É direta pela qualificação de uma área de circulação de consumidores, visitantes e turistas de compras; é indireta por atuar sobre imagem urbana, organização do espaço público, segurança percebida, limpeza e atratividade comercial. O caso mostra que a cooperação transfronteiriça pode produzir resultados materiais quando combina problema territorial claro, atores locais envolvidos e financiamento internacional. Seu limite está na ausência de evidência sobre continuidade institucional após a intervenção física.

Quadro 16 - Síntese do Caso: URB-AL III / Revitalização da Linha Internacional / Centro Comercial da Fronteira

Nome do caso	URB-AL III / Revitalização da Linha Internacional / Centro Comercial da Fronteira
Ano de criação ou início	Ciclo identificado até 2011–2012; o estudo registra prorrogação do prazo de conclusão para setembro de 2012, mas não fixa com precisão o ano inicial
Localidades fronteiriças envolvidas	Ponta Porã/Brasil e Pedro Juan Caballero/Paraguai
Escala da cooperação	Local-local com apoio internacional
Natureza da cooperação internacional	Cooperação transfronteiriça urbana e internacional descentralizada
Objeto central	Requalificação urbana e comercial da Linha Internacional, com ordenamento do comércio informal e qualificação do espaço público
Grau de institucionalidade	Formal por projeto, com apoio da União Europeia, Programa URB-AL III e ONG Paz y Desarrollo
Mecanismo operacional	Financiamento internacional, projeto urbanístico, articulação técnica entre municípios, construção de boxes comerciais e intervenções urbanas

Indicador de eficácia	Parcial positiva: produziu intervenção física e enfrentou problema urbano compartilhado, mas não há evidência de governança permanente ou avaliação de longo prazo
Indicador de eficiência	Intermediária: houve mobilização de atores e execução física, mas com prorrogação de prazo, insuficiência de recursos e necessidade de complementação financeira
Contribuição ao turismo	Direta e indireta
Fase da atividade turística	Operação territorial, circulação, comércio, imagem urbana e experiência do visitante
Setores relacionados	Turismo de compras, comércio, urbanismo, infraestrutura, meio ambiente, governança e desenvolvimento local

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

7.4.3 Região de Corumbá e Ladário - BR e Puerto Suárez e Puerto Quijarro - BO

A região formada por Corumbá e Ladário, em Mato Grosso do Sul, e por Puerto Suárez e Puerto Quijarro, no Departamento de Santa Cruz, constitui um eixo urbano-fronteiriço estratégico da relação Brasil–Bolívia. Trata-se de uma área marcada pela presença do Pantanal, pela circulação transfronteiriça de pessoas, mercadorias e serviços, pela relação com a hidrovia Paraguai–Paraná, pela conexão ferroviária e rodoviária com a Bolívia e pela função de porta de entrada para fluxos culturais, logísticos e turísticos. Considerando os dados censitários disponíveis, o conjunto reúne aproximadamente 153 mil habitantes, somando Corumbá e Ladário pelo Censo brasileiro de 2022 e Puerto Suárez e Puerto Quijarro pelos resultados do Censo boliviano de 2024 (IBGE, 2022; UNITEL, 2024). Essa configuração territorial ajuda a explicar a relevância do Festival América do Sul como experiência de cooperação cultural fronteiriça, pois o evento mobiliza identidade regional, circulação de visitantes, integração simbólica e uso da infraestrutura turística em uma fronteira de forte densidade histórica, ambiental e logística.

7.4.3.1 Festival América do Sul como processo de cooperação cultural fronteiriça

O Festival América do Sul é um processo de cooperação cultural transfronteiriça realizado na fronteira Brasil–Bolívia, no corredor Corumbá/Ladário–Puerto Quijarro/Puerto Suárez. A primeira edição ocorreu em 2004, com protagonismo da Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul e participação de atores públicos, privados,

culturais e territoriais dos dois lados da fronteira. Dias (2023) define o evento como iniciativa voltada à promoção do encontro cultural, à integração regional e à consolidação da identidade territorial fronteiriça.

A cooperação tem escala estadual-local, com participação de secretarias municipais brasileiras e bolivianas, agentes privados, artistas, produtores culturais e público fronteiriço. O mecanismo operacional envolve programação cultural, logística de recepção, uso da infraestrutura turística, fóruns de debate, comércio associado, participação de artistas internacionais e mobilização de serviços locais. Em 2009, a parceria com o Memorial da América Latina ampliou a dimensão latino-americana do festival, incorporando atrações de diversos países sul-americanos (DIAS, 2023).

O objeto central do caso é a realização de um evento cultural fronteiriço com função de integração simbólica, valorização da cultura sul-americana e projeção territorial. O festival gerou efeitos observáveis sobre turismo e economia local. Dias (2023) registra estimativas de movimentação econômica em diferentes edições, incluindo a informação de que, em 2004, o evento teria movimentado valor superior ao investimento inicial, além de dados de campo de 2022 indicando gasto médio diário de turistas em hospedagem, alimentação e compras.

A eficácia do processo foi alta na fase inicial e intermediária, sobretudo pela capacidade de criar um espaço recorrente de encontro cultural e projetar a fronteira Brasil–Bolívia como território de identidade sul-americana. Nas edições recentes, a eficácia aparece como parcial, em razão da redução da densidade internacional da programação, da predominância brasileira em 2022, da menor participação de escolas dos dois lados da fronteira e de problemas de divulgação, datas e investimento apontados por frequentadores e expositores (Dias, 2023). A eficiência é variável, pois o festival depende de recursos públicos, estabilidade de calendário, curadoria internacional, capacidade logística e continuidade institucional; houve cancelamento em 2017 por falta de recursos e suspensão em 2020 e 2021 pela pandemia da COVID19.

A contribuição ao turismo é direta e indireta. É direta porque o festival mobiliza visitantes, hotelaria, alimentação, comércio, serviços e programação de eventos. É indireta porque fortalece a imagem territorial, o pertencimento, a cultura fronteiriça e a

integração simbólica entre brasileiros e bolivianos. O caso deve ser classificado como cooperação cultural transfronteiriça descentralizada, com institucionalidade recorrente, mas variável, e densidade cooperativa intermediária, pois há rede ativa e efeitos observáveis, sem comprovação de governança binacional permanente.

Quadro 17 - Síntese do Caso: Festival América do Sul

Nome do caso	Festival América do Sul
Ano de criação ou início	2004
Localidades fronteiriças envolvidas	Corumbá e Ladário/Brasil; Puerto Suárez e Puerto Quijarro/Bolívia
Escala da cooperação	Estadual-local com participação de atores fronteiriços bolivianos
Natureza da cooperação internacional	Cooperação cultural transfronteiriça descentralizada
Objeto central	Evento cultural, integração sul-americana e valorização da identidade territorial fronteiriça
Grau de institucionalidade	Recorrente, mas com intensidade, financiamento e internacionalização variáveis; sem comprovação de governança binacional permanente.
Mecanismo operacional	Programação cultural, articulação logística, participação de artistas internacionais, fóruns, comércio, serviços e uso da infraestrutura turística.
Indicador de eficácia	Alta na fase inicial e intermediária; parcial nas edições recentes pela redução da densidade internacional e por problemas de continuidade, divulgação e participação.
Indicador de eficiência	Variável: afetada por recursos, instabilidade de datas, cancelamentos, mudanças de escopo e capacidade logística.
Contribuição ao turismo	Direta e indireta.
Fase da atividade turística	Eventos, promoção territorial, fluxo de visitantes, hotelaria, alimentação, comércio e imagem,
Setores relacionados	Cultura, turismo, economia criativa, comércio, serviços, identidade territorial e integração regional.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

7.4.4 Região de Santo Antônio do Sudoeste - BR e San Antonio - AR

A região formada por Santo Antônio do Sudoeste, no Paraná, e San Antonio, na Província de Misiones, constitui um eixo fronteiriço de menor escala demográfica, mas com relevância para compreender processos locais de integração Brasil–Argentina. Considerando os dados censitários de 2022, Santo Antônio do Sudoeste registrou 23.673 habitantes, enquanto San Antonio registrou 10.877 habitantes, totalizando aproximadamente 34,5 mil habitantes na área fronteiriça analisada (IBGE, 2022; IPEC,

2024). Essa dimensão populacional reduzida ajuda a explicar a importância de iniciativas voltadas à aduana, à circulação, ao comércio local, aos serviços e à gestão pública, pois municípios de menor porte tendem a depender de arranjos cooperativos para ampliar capacidade técnica, qualificar infraestrutura e transformar a proximidade fronteiriça em oportunidade econômica e territorial.

7.4.4.1 - PROFRONTEIRA

O Projeto de Desenvolvimento do Sudoeste do Paraná e Oeste de Santa Catarina (PROFRONTEIRA) é mencionado na dissertação de Campos (2014) no contexto da fronteira entre Santo Antônio do Sudoeste, no Brasil, e San Antonio, na Argentina. Segundo a autora, o projeto esteve associado às inciativas de reestruturação da aduana brasileira e de qualificação do ponto fronteiriço, com a perspectiva de fortalecer a integração econômica, comercial, turística e administrativa entre as duas cidades (Campos, 2014).

De acordo com Campos (2014), já existia uma iniciativa conjunta entre Brasil e Argentina, com apoio do SEBRAE-PR, voltada à ampliação da alfândega, ao fortalecimento da integração e das relações comerciais entre os países vizinhos, bem como ao estímulo ao turismo local e da produção artesanal. Nesse contexto, o PROFRONTEIRA pode ser compreendido como uma experiência de cooperação territorial transfronteiriça de caráter local, apoiada por suporte técnico-institucional, uma vez que a autora identifica a participação das administrações de Santo Antônio do Sudoeste e San Antonio, além da atuação do SEBRAE na capacitação de gestores e servidores públicos dos dois municípios.

O objeto central da cooperação era estruturar a área fronteiriça, especialmente o acesso às aduanas pela Avenida Ramalho Piva, conectada à BR-163. O projeto buscava criar condições para instalação de empreendimentos comerciais, venda de produtos coloniais e artesanato, serviços de alimentação, oficinas e atividades associadas ao fluxo fronteiriço. Também havia objetivo de viabilizar a passagem de caminhões de carga e ônibus de turismo pelas aduanas brasileira e argentina, fortalecendo a posição do ponto fronteiriço em rotas regionais de circulação (Campos, 2014).

A eficácia do caso pode ser considerada inicial/parcial. A autora registra reformas em andamento na aduana brasileira em 2013 e expectativa positiva da administração local, mas afirma que as alternativas abertas pelo projeto ainda eram incertas e dependeriam de estudos futuros (Campos, 2014). A eficiência não pode ser plenamente avaliada, pois a dissertação não apresenta orçamento, cronograma, metas, número de gestores capacitados, indicadores de fluxo, impacto econômico ou resultados consolidados. O que se comprova é a lógica territorial do projeto, com concentração de esforços em infraestrutura, comércio, serviços, turismo e gestão pública.

A contribuição ao turismo é direta e condicionante. É direta pela referência ao incentivo ao turismo local e à circulação de ônibus de turismo; é condicionante porque a estruturação aduaneira, comercial e viária cria base para mobilidade, operação futura e qualificação do acesso ao território. O caso é válido como cooperação transfronteiriça, mas deve ser tratado com densidade média-baixa ou média, pois os estudos comprovam intenção, atores e objeto territorial, sem demonstrar formalização jurídica robusta, financiamento, continuidade institucional ou resultados posteriores.

Quadro 18 - Síntese do Caso: PROFRONTEIRA

Nome do caso	PROFRONTEIRA – Projeto de Desenvolvimento do Sudoeste do Paraná e Oeste de Santa Catarina / eixo Santo Antônio do Sudoeste–San Antonio
Ano de criação ou início	Evidência em 2013–2014, em fase inicial no estudo analisado
Localidades fronteiriças envolvidas	Santo Antônio do Sudoeste/Brasil e San Antonio/Argentina
Escala da cooperação	Local-local com apoio técnico institucional
Natureza da cooperação internacional	Cooperação territorial transfronteiriça local
Objeto central	Estruturação da aduana, do acesso fronteiriço, do comércio, dos serviços, da gestão pública e da circulação de cargas e ônibus de turismo
Grau de institucionalidade	Parcialmente formalizada; há evidência de projeto e atores, mas sem instrumento jurídico detalhado no estudo
Mecanismo operacional	Capacitação, planejamento local, intervenção na Avenida Ramalho Piva e estruturação da área aduaneira
Indicador de eficácia	Inicial/parcial: mobilizou território, reformas e expectativas de integração, mas resultados posteriores não são comprovados
Indicador de eficiência	Não avaliável plenamente; faltam orçamento, metas, cronograma, indicadores de fluxo, número de gestores capacitados e resultados consolidados

Contribuição ao turismo	Direta e condicionante
Fase da atividade turística	Infraestrutura de acesso, mobilidade, serviços e operação futura.
Setores relacionados	Turismo, logística, comércio, infraestrutura, gestão pública, artesanato e serviços

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

7.4.5 Região de Barracão - BR, Dionísio Cerqueira - BR e Bernardo de Irigoyen - AR

A região formada por Barracão, no Paraná, Dionísio Cerqueira, em Santa Catarina, e Bernardo de Irigoyen, na Província de Misiones, constitui uma conurbação internacional de fronteira seca marcada pela continuidade urbana entre Brasil e Argentina. Embora o título da seção destaque essas três localidades, o caso do CIF também envolve Bom Jesus do Sul, no Paraná, como município brasileiro integrante do consórcio. Considerando os dados censitários de 2022, o conjunto formado por Barracão, Bom Jesus do Sul, Dionísio Cerqueira e Bernardo de Irigoyen reúne aproximadamente 44 mil habitantes (IBGE, 2022; IPEC, 2024). Essa escala populacional reduzida, combinada à continuidade urbana e à sobreposição de limites municipais, estaduais e nacionais, ajuda a explicar a relevância de arranjos cooperativos voltados a desenvolvimento regional, saúde, educação, infraestrutura, turismo, gestão urbana e qualificação dos serviços fronteiriços.

7.4.5.1. Consórcio Intermunicipal da Fronteira — CIF

O Consórcio Intermunicipal da Fronteira (CIF) é um processo de cooperação transfronteiriça de base local, formado pelos municípios brasileiros de Barracão, Bom Jesus do Sul e Dionísio Cerqueira, com participação de Bernardo de Irigoyen, na Argentina, como parceira informal. O processo tem antecedente em 2008, com a aproximação dos prefeitos ao Programa Líder para o Desenvolvimento Regional, em parceria com o SEBRAE, e foi formalizado em 2009 por leis municipais brasileiras que autorizaram a criação do consórcio. A consolidação estatutária aparece em 2011, segundo Andreatta (2016), enquanto Aikes (2017) registra o CIF como associação pública de direito público.

O objeto central do CIF é o desenvolvimento regional multissetorial em uma conurbação de fronteira seca, marcada por continuidade urbana e problemas

compartilhados. O consórcio atua em áreas como saúde, educação, turismo, infraestrutura, produção, urbanismo, cidadania fronteiriça e desenvolvimento econômico. Andreatta (2016) registra ações associadas a feiras, cadeias produtivas, patrulha rodoviária, escola bilíngue, capacitação de professores, atendimento hospitalar integrado, transporte de pacientes e projetos turísticos, como parque turístico ambiental, Centro de Atendimento ao Turista, portais turísticos, aduana integrada de turismo e congresso internacional de turismo.

A natureza da cooperação é descentralizada, intermunicipal e híbrida. O CIF é formal no lado brasileiro, pois os municípios integram um consórcio público autorizado por legislação municipal e estruturado por estatuto. A relação com Bernardo de Irigoyen permanece informal, porque sua participação plena dependeria de acordo bilateral entre Brasil e Argentina (Andreatta, 2016; Aikes, 2017). Essa limitação demonstra que a cooperação local avançou mais rápido que a estrutura jurídica internacional disponível para formalizar plenamente a atuação municipal transfronteiriça.

A eficácia do caso é parcial alta. O CIF gerou agenda comum, visibilidade institucional, projetos e ações em áreas estratégicas, além de resultados locais reconhecidos pelos estudos analisados. A eficiência é positiva em escala local, pois o consórcio permite ganho de escala, compartilhamento de recursos, coordenação de capacidades e execução de ações que seriam mais difíceis para municípios pequenos de forma isolada. Essa eficiência é limitada pela dependência de validação jurídica interestatal, pela informalidade da participação argentina, por mudanças de gestão, rotatividade de representantes e temas que exigem atuação dos governos nacionais (Andreatta, 2016; Aikes, 2017).

A contribuição ao turismo é direta e condicionante. É direta porque o turismo aparece como uma das frentes de atuação do CIF, com projetos de infraestrutura de recepção, identificação territorial, integração aduaneira e eventos. É condicionante porque saúde, educação, infraestrutura, produção, urbanismo e governança fortalecem o ambiente necessário para a circulação, permanência e qualificação da experiência do visitante. O caso demonstra que municípios pequenos podem construir capacidade

cooperativa territorial, mas também evidencia que a cooperação transfronteiriça local depende de marcos jurídicos nacionais para alcançar maior estabilidade institucional.

Quadro 19 - Síntese do Caso: Consórcio Intermunicipal de Fronteira

Nome do caso	Consórcio Intermunicipal da Fronteira – CIF
Ano de criação ou início	Antecedente em 2008 com o Programa Líder/SEBRAE; criação em 2009; consolidação estatutária em 2011
Localidades fronteiriças envolvidas	Barracão, Bom Jesus do Sul e Dionísio Cerqueira/Brasil; Bernardo de Irigoyen/Argentina como parceira informal
Escala da cooperação	Local-local, com dependência de validação interestatal para plena formalização argentina
Natureza da cooperação internacional	Cooperação transfronteiriça descentralizada, intermunicipal e híbrida
Objeto central	Desenvolvimento regional multissetorial em saúde, educação, turismo, infraestrutura, produção, urbanismo e cidadania
Grau de institucionalidade	Formal no lado brasileiro; informal/híbrida na relação com Bernardo de Irigoyen
Mecanismo operacional	Consórcio público, projetos integrados, reuniões, ações setoriais, captação e articulação com SEBRAE e governos
Indicador de eficácia	Parcial alta: gera ações, visibilidade, projetos e resultados locais, mas não supera plenamente entraves jurídicos
Indicador de eficiência	Boa em escala local, por ganho de escala e compartilhamento de recursos; limitada por dependência jurídica e política
Contribuição ao turismo	Direta e condicionante
Fase da atividade turística	Planejamento, infraestrutura, qualificação territorial e governança
Setores relacionados	Turismo, saúde, educação, infraestrutura, produção, urbanismo, governança

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

7.4.6 Região de Capanema - BR e Comandante Andresito - AR

A região formada por Capanema, no Paraná, e Comandante Andresito, na Província de Misiones, constitui um eixo fronteiriço Brasil–Argentina marcado pela função estratégica da travessia internacional sobre o Rio Santo Antônio. Considerando os dados censitários de 2022, Capanema registrou 20.481 habitantes, enquanto Comandante Andresito registrou 19.738 habitantes, totalizando aproximadamente 40,2 mil habitantes na área fronteiriça analisada (IBGE, 2022; IPEC, 2024). A escala populacional reduzida e a dependência da ponte internacional para circulação, aduana, comércio, turismo e integração administrativa ajudam a explicar por que a cooperação nesse território

aparece fortemente associada à infraestrutura, ao alfandegamento, à ampliação de horários e à viabilização de fluxos turísticos e econômicos.

7.4.6.1. Acordo de Cooperação Fronteiriça Brasil–Argentina vinculado à Ponte Capanema–Comandante Andresito

O Acordo de Cooperação Fronteiriça Brasil–Argentina vinculado à Ponte Capanema–Comandante Andresito é tratado por Silvestrin (2019) no contexto das ações dos governos brasileiro e argentino para ampliar as relações entre o Sudoeste do Paraná e o Nordeste de Misiones. O acordo foi firmado em 1993 por troca de notas entre os Ministérios das Relações Exteriores do Brasil e da Argentina, com entrada em vigor em 26 de maio de 1993 e vigência por tempo indeterminado. Seu objeto imediato era viabilizar a construção da ponte internacional entre Capanema, no Brasil, e Comandante Andresito, na Argentina, com execução atribuída ao Estado do Paraná e à Província de Misiones (Silvestrin, 2019).

A escala da cooperação é interestatal na formalização e subnacional/local na execução. A nota brasileira previa que a construção seria implementada pelo Estado do Paraná e pela Província de Misiones, sem gerar responsabilidade legal ou financeira direta para os Estados nacionais, além de consultas diplomáticas sobre o projeto de engenharia e o controle aduaneiro e migratório (Silvestrin, 2019). O caso, portanto, combina acordo formal entre governos nacionais, execução por entes subnacionais e mobilização posterior das localidades diretamente afetadas.

A eficácia foi alta na produção da infraestrutura, mas parcial na integração operacional. A ponte teve liberação oficial de tráfego em 20 de dezembro de 1996, e a Unidade Aduaneira de Capanema foi criada pela Portaria nº 262, de 25 de novembro de 1996, do Ministério da Fazenda (Silvestrin, 2019). No período posterior, a operação permaneceu restrita, com dias e horários delimitados, limitações à passagem de ônibus de turismo e necessidade de reuniões bilaterais para otimizar o funcionamento da aduana (Silvestrin, 2019).

A eficiência foi limitada no pós-obra. Em 2010, a criação da Comissão Pró-alfandegamento da Ponte Brasil–Argentina indicou que a infraestrutura existente ainda demandava ampliação de capacidade operacional, incluindo passagem de cargas, ônibus de turismo, trânsito vicinal, maior efetivo da Receita Federal, funcionamento 24 horas, reinstalação da Polícia Federal e posto fitossanitário (Silvestrin, 2019). A primeira passagem oficial e legalizada de ônibus de turismo pela ponte ocorreu apenas em 2015, mais de vinte anos depois do acordo original, o que evidencia diferença entre entrega física da infraestrutura e funcionalidade turística plena.

A contribuição ao turismo é direta e condicionante. É direta porque a ponte estrutura a travessia internacional e permite a circulação turística entre Capanema e Comandante Andresito; é condicionante porque essa circulação depende de aduana, horários, autorização para ônibus de turismo, fiscalização e capacidade institucional de atendimento. Fontes posteriores indicam que a pauta segue ativa, com a Lei nº 1.898/2024 de Capanema declarando Capanema e Comandante Andresito municípios irmãos e prevendo intercâmbio cultural, social, turístico e econômico, além de notícia de 2026 sobre negociações para ampliação do horário da aduana (CAPANEMA, 2024; JORNAL DE BELTRÃO, 2026).

Quadro 20 - Síntese do Caso: Acordo de Cooperação Fronteiriça Brasil-Argentina vinculado à Ponte Capanema-Comandante Adresito

Nome do caso	Acordo de Cooperação Fronteiriça Brasil–Argentina vinculado à Ponte Capanema–Comandante Andresito
Ano de criação ou início	1993; liberação de tráfego em 1996; mobilizações posteriores em 2010, 2015, 2024 e 2026
Localidades fronteiriças envolvidas	Capanema/Brasil e Comandante Andresito/Argentina
Escala da cooperação	Interestatal com execução subnacional/local
Natureza da cooperação internacional	Cooperação infraestrutural, aduaneira e logística com efeitos locais
Objeto central	Construção, regulamentação e operação da ponte internacional e da aduana
Grau de institucionalidade	Formal no acordo interestatal; operacionalidade local variável
Mecanismo operacional	Troca de notas, ponte, unidade aduaneira, comissões locais, pleitos por alfandegamento e ampliação de horário
Indicador de eficácia	Alta para produzir infraestrutura; parcial para gerar integração operacional plena

Indicador de eficiência	Limitada no pós-obra, por horários restritos, restrições operacionais e demora para passagem de ônibus de turismo
Contribuição ao turismo	Direta e condicionante
Fase da atividade turística	Acesso, mobilidade, infraestrutura e operação
Setores relacionados	Turismo, logística, aduana, infraestrutura, comércio, integração local

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

7.4.7 Região de Mundo Novo - BR, Guaíra - BR e Salto del Guairá - PY

A região formada por Mundo Novo, em Mato Grosso do Sul, Guaíra, no Paraná, e Salto del Guairá, no Departamento de Canindeyú, constitui um eixo fronteiriço Brasil–Paraguai marcado pela circulação cotidiana, pelo comércio transfronteiriço e por fluxos associados ao turismo de compras. Considerando os dados censitários de 2022, Mundo Novo registrou 19.193 habitantes e Guaíra 32.097 habitantes, enquanto Salto del Guairá aparece no Censo paraguaio como município de maior relevância urbana no eixo fronteiriço do Departamento de Canindeyú (IBGE, 2022a; IBGE, 2022b; INE, 2022). Essa configuração territorial ajuda a explicar a importância de arranjos de cooperação em segurança, fiscalização e troca de informações, pois a mobilidade intensa entre localidades próximas amplia a necessidade de coordenação operacional entre autoridades dos dois países.

7.4.7.1 Convênio Tripartite de cooperação em matéria de segurança

O Convênio Tripartite / cooperação de segurança Mundo Novo–Salto del Guairá é citado na dissertação de Santos (2016), que analisa crimes transfronteiriços em cidades gêmeas de Mato Grosso do Sul, com destaque para Ponta Porã–Pedro Juan Caballero e Mundo Novo–Salto del Guairá. O caso não é apresentado como tratado interestatal entre Brasil e Paraguai, mas como articulação local e operacional entre autoridades de segurança que atuam nos dois lados da fronteira. Sua escala é local-operacional, com participação de instituições policiais, Ministério Público, Polícia Civil, Polícia Militar

brasileira, Polícia Nacional do Paraguai e autoridades locais vinculadas à segurança pública (Santos, 2016).

O objeto central da cooperação é a troca de informações e o apoio no enfrentamento a crimes transfronteiriços, especialmente furtos, roubos de veículos e delitos associados à circulação rápida entre os dois países. O mecanismo operacional baseia-se em canais diretos de comunicação, como telefone, contato verbal, redes sociais e relações de confiança entre agentes de segurança. Por essa razão, o caso deve ser classificado como cooperação transfronteiriça operacional de segurança, de natureza híbrida, pois combina práticas informais recorrentes com algum reconhecimento institucional por meio do convênio mencionado por Santos (2016).

A existência de arranjos operacionais de segurança não é exclusiva da fronteira Mundo Novo–Salto del Guairá. Na Região Trinacional do Iguassu, a literatura também identifica o Comando Tripartite, envolvendo Argentina, Brasil e Paraguai, como mecanismo de cooperação policial internacional em área de fronteira. Bordignon (2019) dedica dissertação específica ao tema, analisando o Comando Tripartite como experiência de cooperação policial internacional na Tríplice Fronteira, enquanto Marques (2017) o situa entre os instrumentos de cooperação territorial da região, associado à agenda de segurança e às reuniões de ministros da Justiça do MERCOSUL. Essa menção reforça que a segurança aparece, em diferentes fronteiras, como campo recorrente de cooperação operacional com efeitos condicionantes sobre circulação, confiança territorial e funcionamento cotidiano das localidades fronteiriças.

A eficácia do caso é parcial. A cooperação parece eficaz como mecanismo de comunicação e articulação operacional entre autoridades locais, mas a dissertação não comprova relação causal entre o convênio e a redução estrutural dos crimes transfronteiriços. A eficiência é positiva em escala local porque os canais diretos tendem a reduzir tempo de resposta, contornar entraves burocráticos e permitir encaminhamentos mais ágeis. Essa eficiência permanece frágil porque depende de relações pessoais, continuidade dos agentes e baixa institucionalização formal (Santos, 2016).

A contribuição ao turismo não é demonstrada diretamente como objetivo da cooperação. Ainda assim, o caso apresenta contribuição condicionante para o turismo fronteiriço, especialmente em uma área marcada por circulação comercial, compras e trânsito transfronteiriço. A cooperação em segurança contribui para previsibilidade territorial, proteção de fluxos, circulação de consumidores e redução de incertezas, elementos que compõem o ambiente de segurança necessário ao turismo de compras e à mobilidade regional. Essa contribuição deve ser lida como inferência analítica deste relatório, e não como resultado turístico comprovado pela fonte consultada.

Quadro 21 - Síntese do Caso: Convênio Tripartirte / cooperação de segurança Mundo Novo - Salto del Guirá

Nome do caso	Convênio Tripartite / cooperação de segurança Mundo Novo–Salto del Guairá
Ano de criação ou início	Não identificado com precisão no texto analisado
Localidades fronteiriças envolvidas	Mundo Novo/Brasil e Salto del Guairá/Paraguai
Escala da cooperação	Local-operacional, com participação de instituições de segurança
Natureza da cooperação internacional	Cooperação transfronteiriça operacional de segurança
Objeto central	Troca de informações e apoio no enfrentamento a crimes transfronteiriços
Grau de institucionalidade	Híbrida, com práticas operacionais e algum reconhecimento institucional
Mecanismo operacional	Canais diretos de comunicação, contatos entre polícias, Ministério Público e autoridades locais
Indicador de eficácia	Parcial: eficaz como comunicação operacional, sem prova de redução estrutural dos crimes
Indicador de eficiência	Boa em escala local pela agilidade da comunicação; frágil por depender de relações pessoais e baixa institucionalização
Contribuição ao turismo	Condicionante
Fase da atividade turística	Ambiente de segurança, circulação e confiança territorial
Setores relacionados	Segurança, comércio, turismo de compras, mobilidade

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

7.4.8 Casos de Cooperação que ocorreram em mais de uma região fronteiriça.

7.4.8.1. Programa Escolas Interculturais de Fronteira - PEIF

O Programa Escolas Interculturais de Fronteira (PEIF) é um caso de cooperação transfronteiriça educacional, e não de cooperação turística. Ainda assim, sua recorrência em cinco repositórios demonstra sua relevância como experiência institucional de integração fronteiriça. Na base de dados da pesquisa, a fonte mais robusta para aprofundamento é Cesaro (2025), que registra a instituição do PEIF por meio da Portaria MEC nº 798/2012, com objetivos de integração regional pela educação intercultural e bilíngue. A autora descreve o uso de recursos via PDDE para materiais e deslocamento docente, o princípio do *cruce*[20], a atuação conjunta de professores de dois países e o intercâmbio semanal entre docentes brasileiros e argentinos (Cesaro, 2025).

O mecanismo operacional do PEIF é relevante porque materializa a cooperação em práticas regulares. O programa não se limita a uma diretriz abstrata de valorização da interculturalidade; ele envolve planejamento pedagógico, formação docente, atuação conjunta, deslocamento de professores, escolas públicas de fronteira e integração entre sistemas educacionais. Por esse motivo, classificou-se o caso como formal e operacional, com contribuição indireta ou condicionante ao turismo fronteiriço. Sua contribuição não está na criação de roteiros ou produtos turísticos, mas no fortalecimento de competências interculturais, identidade territorial, bilinguismo, educação patrimonial e capacidade institucional de cooperação.

A relevância do PEIF está em demonstrar que a cooperação transfronteiriça local é possível quando há política nacional ou regional habilitadora, recursos, desenho operacional e adesão das instituições de fronteira. Nesse sentido, o PEIF funciona como boa prática institucional: mostra que práticas locais de integração podem ser estruturadas quando o governo central reconhece a especificidade das fronteiras e cria mecanismos para que escolas, professores e comunidades operem de forma coordenada.

Para o turismo, projetos de cooperação educacionais têm impacto indireto, mas estratégico. Se a educação intercultural conseguiu criar mecanismo de *cruce*, formação e atuação conjunta, o turismo poderia desenvolver instrumentos análogos para educação

[20] O ato do cruzamento das fronteiras por parte da equipe pedagógica e comunidade escolar.

patrimonial, recepção bilíngue ou trilíngue, interpretação territorial, sensibilização comunitária e qualificação de trabalhadores que atuam em contextos transfronteiriços. Paiva (2016) reforça a vinculação do PEIF à agenda do Setor Educacional do MERCOSUL e à institucionalização por portaria, enquanto Cesaro (2025) fornece a descrição mais concreta do funcionamento operacional do programa.

Do ponto de vista comparativo, o PEIF pode ser classificado como cooperação interestatal ou regional com execução local escolar, pois decorre de política educacional formal vinculada à agenda de integração regional, mas se materializa nas escolas situadas em territórios de fronteira. No recorte deste relatório, sua relevância está especialmente nas experiências de Foz do Iguaçu com Argentina e Paraguai e em outras localidades fronteiriças do Paraná. A eficácia do programa é observável quando há prática recorrente de *cruce*, planejamento pedagógico conjunto e atuação coordenada entre docentes de países distintos. Sua eficiência, contudo, é parcial e depende da disponibilidade de recursos, transporte, continuidade institucional e adesão das escolas participantes.

Quadro 22 - Síntese do Caso: Programa Escolas Interculturais de Fronteira

Nome do caso	Programa Escolas Interculturais de Fronteira – PEIF
Ano de criação ou início	2012, pela Portaria MEC nº 798/2012, conforme fonte analisada
Localidades fronteiriças envolvidas	Diversas localidades de fronteira; no recorte do relatório, destaque para Foz do Iguaçu com Argentina e Paraguai e outras fronteiras do Paraná
Escala da cooperação	Interestatal/regional com execução local escolar
Natureza da cooperação internacional	Cooperação educacional transfronteiriça
Objeto central	Educação intercultural, bilinguismo, integração escolar e *cruce* docente
Grau de institucionalidade	Formal e operacional, quando há adesão e execução local
Mecanismo operacional	Portaria, escolas participantes, planejamento pedagógico, formação docente e cruzamento de professores
Indicador de eficácia	Boa onde há prática recorrente de *cruce* e planejamento conjunto
Indicador de eficiência	Parcial: depende de recursos, transporte, continuidade institucional e adesão das escolas
Contribuição ao turismo	Indireta/condicionante
Fase da atividade turística	Qualificação cultural, pertencimento, formação territorial e base intercultural
Setores relacionados	Educação, cultura, língua, identidade, governança social

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

7.4.8.2 Agenda Turismo de Fronteira da CNC

A agenda Turismo de Fronteira da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo figura, pela linha do tempo institucional apresentada, como iniciada em 2012, quando a entidade teria discutido o tema e criado um Grupo de Trabalho (GT) com federações. Como não foram encontrados estudos acadêmicos sobre esse caso nos repositórios analisados, a leitura aqui se baseia em matérias institucionais e publicações setoriais. As fontes textuais localizadas sustentam, com maior detalhamento, a retomada pública da pauta em 2013, quando o Conselho de Turismo e a Câmara Empresarial de Turismo da CNC iniciaram um estudo estratégico sobre o turismo de fronteiras, e a posterior estruturação do Grupo de Trabalho sobre Turismo de Fronteira, em 2018 (CNC, 2013; MERCADO & EVENTOS, 2022).

O objeto central da agenda é organizar estudos, debates, seminários, relatórios e recomendações voltadas à formulação de políticas públicas para o turismo em territórios brasileiros de fronteira. O relatório do GT indica temas como integração de atrativos, governança transfronteiriça, consórcios intermunicipais, mobilidade, segurança, sinalização turística, sistema de informações, investimentos e articulação produtiva (CNC, 2021a). A pauta também foi conectada ao projeto Vai Turismo, especialmente em 2021, quando o GT discutiu desafios logísticos e ações de expansão do projeto em estados de fronteira (CNC, 2021b).

A institucionalidade do caso é formal dentro do Sistema Comércio, mas sua natureza não é de cooperação transfronteiriça direta comprovada. Trata-se de uma cooperação setorial empresarial, de escala nacional-institucional, com incidência sobre territórios fronteiriços. Com base nas matérias analisadas, sua eficácia pode ser considerada parcial: há evidência de mobilização institucional, produção de relatório, realização de eventos, articulação com federações e definição de pautas de trabalho, mas não há demonstração suficiente de quais propostas foram incorporadas a políticas públicas ou implementadas nos territórios (CNC, 2021a; CNC, 2023; IDESF, 2024).

A eficiência não pode ser plenamente avaliada com as fontes disponíveis. A agenda demonstra capacidade de mobilização em rede, pois articula CNC/Cetur, federações estaduais, seminários, GT, relatórios e conexão com o Vai Turismo. No

entanto, faltam indicadores de implementação, recursos mobilizados, continuidade territorial, metas, monitoramento e resultados mensuráveis. A contribuição ao turismo é direta na fase de planejamento e indireta na incidência institucional, especialmente por colocar o turismo de fronteira na agenda empresarial, regulatória e de políticas públicas. Recomenda-se aprofundar o caso na pesquisa de campo, com representantes da CNC/Cetur, Fecomércios estaduais, IDESF, Sebrae e atores territoriais que tenham acompanhado a evolução da pauta.

Quadro 23 - Síntese do Caso: Agenda Turismo de Fronteira da CNC

Nome do caso	Agenda Turismo de Fronteira da CNC
Ano de criação ou início	Linha do tempo institucional indica 2012; matérias localizadas sustentam retomada pública em 2013 e criação/estruturação do GT em 2018
Localidades fronteiriças envolvidas	Estados brasileiros de fronteira, com incidência em múltiplas localidades
Escala da cooperação	Nacional-institucional empresarial, com efeitos em territórios fronteiriços
Natureza da cooperação internacional	Cooperação setorial empresarial voltada a fronteiras; não é cooperação transfronteiriça direta comprovada
Objeto central	Estudos, seminários, GT, articulação de federações, recomendações e políticas públicas para o turismo de fronteira
Grau de institucionalidade	Formal como agenda/GT no Sistema Comércio
Mecanismo operacional	Reuniões, relatório, seminários, Vai Turismo, articulação com federações e pautas regulatórias
Indicador de eficácia	Parcial, com base nas matérias analisadas: mobiliza agenda, produz relatório e realiza eventos, mas resultados em políticas públicas ainda não estão demonstrados
Indicador de eficiência	Não avaliável plenamente; há capacidade de mobilização em rede, mas faltam indicadores de implementação, recursos, metas, monitoramento e continuidade territorial
Contribuição ao turismo	Direta no planejamento e indireta na incidência institucional
Fase da atividade turística	Planejamento, políticas públicas, governança e *advocacy* setorial
Setores relacionados	Turismo, comércio, governança, infraestrutura, mobilidade, regulação e desenvolvimento regional

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

7.4.8.3 Rota 4 - Rota Bioceânica no Projeto Rotas da Integração Sul-americana

A Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio integra o projeto federal Rotas de Integração Sul-Americana, estruturado pelo Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) a partir da retomada da agenda de integração regional sul-americana. O projeto contempla cinco rotas e foi desenhado após consulta aos 11 estados brasileiros que fazem fronteira com países da América do Sul, com o objetivo de reforçar o comércio regional e reduzir o tempo e o custo do transporte de mercadorias entre o Brasil, seus vizinhos e a Ásia (BRASIL, 2024). Segundo o MPO, as rotas também dialogam com projetos do Novo PAC e com articulações junto a estados fronteiriços, países vizinhos e sociedade civil.

Neste relatório, a opção metodológica é tratar a Rota 4 como guarda-chuva analítico mais amplo, e não apenas como o trecho mais institucionalizado do Corredor Rodoviário Bioceânico associado a Porto Murtinho. O Estudo Estratégico de Infraestrutura define a Rota 4 como conexão bioceânica entre os oceanos Atlântico e Pacífico, ligando Santos e Paranaguá aos portos chilenos de Iquique, Antofagasta e Mejillones, com passagem pelo Paraguai e pela Argentina (Silva; Meister, 2025). No Brasil, a rota contempla Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná e Santa Catarina, com saídas do território nacional pelas cidades fronteiriças de Porto Murtinho (MS), Foz do Iguaçu (PR) e Dionísio Cerqueira (SC), além de possibilidades multimodais associadas à ferrovia que conecta Corumbá (MS) a Santos e avança em direção à Bolívia (Silva; Meister, 2025).

Mapa 5 – Rotas de Integração Sul-Americana



Fonte: Silva e Meister (2025, p. 171), com base no Relatório 2024 – Rotas de Integração Sul-Americana.

O objeto central da Rota 4 é logístico, infraestrutural e territorial. A rota busca ampliar a conectividade Atlântico–Pacífico, organizar alternativas de circulação de cargas e pessoas e ativar áreas historicamente menos integradas ao desenvolvimento dos quatro países envolvidos: Centro-Oeste brasileiro, Chaco paraguaio, Noroeste argentino e Norte chileno (Silva; Meister, 2025). Por isso, o caso não deve ser classificado como cooperação turística em sentido estrito. Sua contribuição ao turismo é condicionante e direta emergente, pois a rota atravessa ou conecta localidades fronteiriças com potencial para produtos de visitação, compras, natureza, eventos, pesca, mototurismo, turismo cultural, turismo rodoviário e permanência em áreas hoje tratadas sobretudo como pontos de passagem.

Os dados de controle migratório reforçam essa leitura. O Relatório 2024 das Rotas de Integração Sul-Americana informa, com base em dados da Polícia Federal, que os postos da Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio registraram, em 2023, cerca de 1,5 milhão de atendimentos, dos quais 1,45 milhão foram classificados como Turista/Visita Turismo,

o equivalente a 92,7% dos registros da rota (BRASIL, 2024). Esse é o maior peso relativo do turismo entre as cinco rotas analisadas. Em números absolutos, a Rota 5 apresenta volume maior de atendimentos turísticos, mas a Rota 4 apresenta o perfil migratório mais concentrado em turismo, sobretudo pela força dos fluxos registrados nas pontes da Região Trinacional do Iguassu (BRASIL, 2024).

Para o turismo fronteiriço, a relevância da Rota 4 está em articular diferentes conexões internacionais em um mesmo eixo de integração. No recorte deste relatório, destacam-se ao menos três conexões com implicações diretas para localidades fronteiriças: Porto Murtinho–Carmelo Peralta, no eixo Brasil–Paraguai; Foz do Iguaçu–Ciudad del Este/Puerto Iguazú, na Região Trinacional do Iguassu; e Dionísio Cerqueira/Barracão–Bernardo de Irigoyen, na fronteira Brasil–Argentina. Soma-se a isso a conexão multimodal Corumbá–Puerto Quijarro, relevante para a relação Brasil–Bolívia. A eficácia turística da rota ainda é potencial, pois não há governança turística transfronteiriça estruturada, produtos integrados ou indicadores turísticos próprios. A eficiência dependerá da conclusão de obras, da capacidade aduaneira e migratória, da sinalização, da segurança, da qualificação de serviços e da incorporação formal do turismo ao planejamento da rota.

Quadro 24 - Síntese do Caso: Rota 4 - Bioceânica de Capricórnio

Nome do caso	Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio no Projeto Rotas de Integração Sul-Americana
Ano de criação ou início	Projeto federal estruturado a partir de 2023, no contexto da retomada da agenda de integração regional sul-americana; o trecho Porto Murtinho/RILA possui institucionalização própria anterior e em curso
Localidades fronteiriças envolvidas	Brasil, Paraguai, Argentina, Chile e, em conexão multimodal, Bolívia; no Brasil, destaque para Porto Murtinho (MS), Foz do Iguaçu (PR), Dionísio Cerqueira (SC) e Corumbá (MS)
Escala da cooperação	Interestatal/multilateral com efeitos locais e subnacionais
Natureza da cooperação internacional	Cooperação logística, infraestrutural e territorial multilateral, com potencial de apropriação turística
Objeto central	Conectividade Atlântico–Pacífico, integração física sul-americana e circulação de cargas e pessoas
Grau de institucionalidade	Formal no plano federal, interestatal e infraestrutural; turismo ainda pouco institucionalizado no desenho da rota
Mecanismo operacional	Planejamento federal, articulação com estados fronteiriços e países vizinhos, obras, corredores logísticos, infraestrutura, controle migratório e

	coordenação intergovernamental
Indicador de eficácia	Logística em implantação; turística ainda potencial/emergente, apesar do alto percentual de registros migratórios classificados como Turista/Visita Turismo na Rota 4
Indicador de eficiência	Dependente de obras, estrutura migratória, capacidade aduaneira, segurança, sinalização, serviços, governança local e planejamento turístico
Contribuição ao turismo	Condicionante e direta emergente
Fase da atividade turística	Acesso, conectividade, formação de fluxos, estruturação de produtos, planejamento territorial e permanência

Fonte: Itaipu Parquetec(2026).

7.4.8.4 Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas - ALFV

O Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas (ALFV) deve ser compreendido como uma plataforma jurídica de cooperação local em áreas de fronteira. Sua principal contribuição é reconhecer que determinadas localidades fronteiriças possuem dinâmica própria de circulação, trabalho, consumo, acesso a serviços e convivência institucional, exigindo tratamento diferenciado em relação às normas gerais aplicadas ao território nacional. Para o turismo fronteiriço, esse marco é estratégico porque autoriza a construção de soluções locais para circulação, transporte, prestação de serviços, atendimento, governança e integração cotidiana em áreas delimitadas.

No caso brasileiro, esse processo vem sendo desenhado há mais de uma década por meio de três instrumentos. O primeiro foi o Acordo Brasil–Argentina sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas, firmado em Puerto Iguazú em 30 de novembro de 2005 e promulgado no Brasil pelo Decreto nº 8.636/2016 (BRASIL, 2016). O segundo foi o Acordo Brasil–Paraguai sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas, firmado em Brasília em 23 de novembro de 2017 e promulgado pelo Decreto nº 11.859/2023 (BRASIL, 2023). O terceiro é o Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, firmado em Bento Gonçalves em 5 de dezembro de 2019 e promulgado no Brasil pelo Decreto nº 12.948/2026 (BRASIL, 2026).

A evolução desses instrumentos demonstra uma passagem gradual de acordos bilaterais para uma base regional no âmbito do MERCOSUL. O acordo Brasil–Argentina já reconhecia a necessidade de facilitar a convivência entre localidades fronteiriças

vinculadas. O acordo Brasil–Paraguai ampliou essa lógica para outro eixo fronteiriço relevante ao turismo brasileiro, especialmente na Região Trinacional do Iguassu. O acordo do MERCOSUL consolida essa agenda em escala regional, envolvendo Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, com previsão de Documento de Trânsito Vicinal Fronteiriço e tratamento diferenciado para residentes das localidades abrangidas (BRASIL, 2016; BRASIL, 2023; BRASIL, 2026).

A relevância do ALFV para este relatório está na autorização da cooperação local dentro das áreas delimitadas. O acordo cria uma base para que localidades fronteiriças transformem a integração cotidiana em procedimentos administrativos, protocolos operacionais e arranjos institucionais reconhecidos pelos Estados.

A contribuição ao turismo é condicionante. O ALFV cria base normativa para mobilidade, circulação, governança local, serviços e futura operação turística em localidades fronteiriças vinculadas. Sua eficácia é alta como marco jurídico habilitador, pois reconhece a especificidade da vida fronteiriça e oferece instrumentos para a cooperação local. Sua eficácia turística específica depende da apropriação setorial por municípios, órgãos de fronteira, consulados, secretarias, trade, prestadores de serviço e instâncias de governança territorial. Sua eficiência dependerá da regulamentação, da capacidade administrativa local e da criação de protocolos que convertam o marco jurídico em rotinas aplicáveis à circulação, aos serviços e à organização dos destinos transfronteiriços.

Quadro 25 - Síntese do Caso: Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas

Nome do caso	Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas – ALFV
Ano de criação ou início	Processo iniciado com o acordo Brasil–Argentina firmado em 2005 e promulgado em 2016; acordo Brasil–Paraguai firmado em 2017 e promulgado em 2023; acordo regional do MERCOSUL firmado em 2019 e promulgado no Brasil em 2026
Localidades fronteiriças envolvidas	Localidades fronteiriças vinculadas abrangidas pelos acordos Brasil–Argentina, Brasil–Paraguai e MERCOSUL
Escala da cooperação	Interestatal/bilateral e regional, com efeitos locais
Natureza da cooperação internacional	Cooperação normativa fronteiriça habilitadora
Objeto central	Reconhecimento jurídico da vida fronteiriça e autorização para tratamento diferenciado em circulação, atividades econômicas, serviços e cooperação local

Grau de institucionalidade	Formal, com acordos bilaterais e regional promulgados pelo Brasil
Mecanismo operacional	Acordos internacionais, decretos de promulgação, Documento de Trânsito Vicinal Fronteiriço e possibilidade de protocolos locais
Indicador de eficácia	Alta como base normativa; indireta para turismo específico, pois depende de apropriação setorial pelas localidades
Indicador de eficiência	Depende de regulamentação, protocolos locais, capacidade administrativa e implementação nas localidades
Contribuição ao turismo	Condicionante
Fase da atividade turística	Mobilidade, circulação, governança local, serviços e futura operação turística

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

7.4.9 Síntese da Seção

Os casos analisados demonstram que a cooperação relevante para o turismo fronteiriço opera em diferentes escalas, setores e graus de institucionalidade. A Seção quatro reuniu instrumentos diretamente turísticos, arranjos locais, iniciativas privadas, programas educacionais, projetos culturais, mecanismos de segurança, obras de infraestrutura, agendas empresariais e marcos normativos com efeitos sobre áreas de fronteira. A comparação confirma que o turismo fronteiriço depende de uma base multissetorial formada por circulação, transporte, dados, segurança, educação, cultura, governança, infraestrutura, comércio, serviços e compatibilização operacional.

A Região Trinacional do Iguassu concentra os casos em que o turismo aparece de forma mais explícita como vetor de cooperação. O Instituto Polo Internacional Iguassu e o Pólo Turístico Internacional Iguaçu evidenciam a atuação do trade na construção de uma leitura integrada do destino. O Acordo Trilateral do Circuito Turístico, o Corredor Turístico Iguaçu e os acordos locais Foz do Iguaçu–Puerto Iguazú demonstram que a circulação turística exige regras específicas de transporte, documentação, reciprocidade e fiscalização. O Observatório Trinacional de Turismo indica a importância dos dados para planejamento, monitoramento e governança, embora sua continuidade operacional ainda não esteja demonstrada.

Os demais casos mostram que muitas condições necessárias ao turismo são produzidas por cooperações setoriais. O PEIF contribui para a formação intercultural e linguística; o Festival América do Sul projeta a fronteira como território cultural e de

eventos; os mecanismos de segurança ampliam previsibilidade territorial; a Revitalização da Linha Internacional qualifica espaço urbano e comércio; o CIF demonstra capacidade de governança local multissetorial; o PROFRONTEIRA e a Ponte Capanema–Comandante Andresito evidenciam a importância da infraestrutura, da aduana e da mobilidade para transformar proximidade geográfica em circulação organizada.

A comparação também reforça a centralidade da escala local. Acordos interestatais, marcos regionais e instrumentos nacionais criam autorização jurídica, mas a cooperação se realiza nos pontos de travessia, nos serviços, no transporte, na fiscalização, na produção de dados, no atendimento ao visitante e na articulação cotidiana entre atores públicos e privados. O ALFV sintetiza esse potencial ao reconhecer a especificidade das localidades fronteiriças e abrir caminho para protocolos locais. A Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio amplia essa leitura ao mostrar que a integração logística pode ser apropriada pelo turismo quando atravessa localidades com fluxos reais de visitantes.

O principal achado da seção é que os casos diretamente relacionados à atividade turística ainda são poucos, mas os casos condicionantes são numerosos. A agenda de turismo fronteiriço deve aproveitar essa base cooperativa existente e criar instrumentos próprios para circulação turística, transporte receptivo, dados compartilhados, promoção conjunta, sinalização, qualificação, governança de destino e permanência territorial. O desafio central não é comprovar que as fronteiras cooperam, mas converter cooperações dispersas em capacidade turística organizada.

Quadro 26 - Síntese de todos os casos destacados

Caso	Ano	Escala	Natureza	Setores	Objeto central	Institucionalidade	Eficácia	Eficiência	Relação com Turismo
Acordo Trilateral do Circuito Turístico da Tríplice Fronteira	2007	Interestatal	Transfronteiriça turística operacional	Transporte turístico; órgãos de transporte; fiscalização	Operar o transporte turístico no circuito trinacional	Formal	Alta	Moderada	Direta: operação, mobilidade e acesso a atrativos
Programa Escolas Interculturais de Fronteira – PEIF	2012	Interestatal	Transfronteiriça educacional	Educação; cultura; língua; escolas	Promover educação intercultural em áreas de fronteira	Formal	Alta	Moderada	Indireta/condicionante: qualificação cultural, pertencimento, formação territorial e base intercultural
Instituto Polo Internacional Iguassu e Pólo Turístico Internacional Iguaçu	1995–1997	Local-local / interestatal	Transfronteiriça privada com reconhecimento regional	Privado do turismo; governança; Mercosul	Organizar a região como destino turístico integrado	Formal	Alta	Moderada	Direta: planejamento, promoção institucional, governança, imagem territorial e estruturação de destino
Acordo de Facilitação Turística / Corredor Turístico Iguaçu e acordos Foz–Puerto	2001; 2009; 2018–2025	Local-local / interestatal	Transfronteiriça turística binacional	Transporte turístico; trânsito; trade; fiscalização	Regular a circulação turística receptiva binacional	Formal	Alta	Moderada	Direta: operação, mobilidade, receptivo e experiência do visitante
Acordo de Localidades Fronteiriças Vinculadas – ALFV	2005; 2017; 2019; 2016; 2023; 2026	Interestatal	Transfronteiriça normativa	Mobilidade; trabalho; serviços; comércio; governança	Autorizar tratamento diferenciado para localidades fronteiriças	Formal	Alta	Moderada	Condicionante: mobilidade, circulação, governança local, serviços e futura operação turística
Consórcio Intermunicipal da Fronteira – CIF	2008–2011	Local-local	Transfronteiriça intermunicipal	Governança; saúde; educação; turismo; infraestrutura	Coordenar desenvolvimento regional multissetorial	Parcialmente formalizada	Alta	Moderada	Direta e condicionante: planejamento, infraestrutura, qualificação territorial e governança
Festival América do Sul	2004	Local-local	Transfronteiriça cultural	Cultura; eventos; turismo; economia criativa	Integrar culturalmente a fronteira Brasil–Bolívia	Parcialmente formalizada	Moderada	Moderada	Direta e indireta: eventos, promoção territorial, fluxo de visitantes, hotelaria, alimentação, comércio e imagem
URB-AL III / Revitalização da Linha Internacional	2011–2012	Local-local	Transfronteiriça urbana com apoio internacional	Urbanismo; comércio; União Europeia; terceiro setor	Requalificar a Linha Internacional e ordenar o comércio	Formal	Moderada	Moderada	Direta e indireta: operação territorial, circulação, comércio, imagem urbana e experiência do visitante
Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio	2023–	Interestatal	Transfronteiriça logística e territorial	Logística; infraestrutura; aduana; turismo	Integrar corredores de cargas e pessoas	Formal	Moderada	Moderada	Condicionante e direta emergente: acesso, conectividade, formação de fluxos, produtos, planejamento territorial e permanência
Convênio Tripartita / cooperação de segurança Mundo Novo–Salto del Guairá	s.d.	Local-local	Transfronteiriça operacional de segurança	Segurança; polícia; comércio; mobilidade	Trocar informações sobre crimes transfronteiriços	Parcialmente formalizada	Moderada	Moderada	Não demonstrada diretamente; potencial condicionante inferido para segurança, circulação e confiança territorial
Ponte Capanema–Comandante Andresito	1993; 1996; 2010–2026	Interestatal	Transfronteiriça infraestrutural	Infraestrutura; aduana; logística; turismo	Implantar e operacionalizar travessia internacional	Formal	Moderada	Baixa	Direta e condicionante: acesso, mobilidade, infraestrutura e operação

Caso	Ano	Escala	Natureza	Setores	Objeto central	Institucionalidade	Eficácia	Eficiência	Relação com Turismo
Observatório Trinacional de Turismo do Iguassu	2013; 2016; 2018; 2023	Local-local	Transfronteiriça turística e institucional	Turismo; pesquisa; dados; governança	Produzir dados turísticos compartilhados	Parcialmente formalizada	Moderada	Baixa	Direta: avaliação, dados, monitoramento e planejamento
PARLIM – Parlamento Internacional Municipal	1999	Local-local	Transfronteiriça legislativa	Legislativo; governança; urbanismo; meio ambiente	Criar fórum legislativo para problemas comuns	Parcialmente formalizada	Baixa	Baixa	Não demonstrada diretamente; potencial condicionante inferido para governança territorial e ambiente institucional
PROFRONTEIRA	2013–2014	Local-local	Transfronteiriça territorial	Aduana; comércio; turismo; SEBRAE	Estruturar acesso aduaneiro e serviços fronteiriços	Parcialmente formalizada	Baixa	Baixa	Direta e condicionante: infraestrutura de acesso, mobilidade, serviços e operação futura

Fonte: Itaipu Parquetec(2026).

7.5 Considerações finais

A avaliação realizada demonstra que as regiões de fronteira do Paraná e de Mato Grosso do Sul dispõem de um repertório expressivo de cooperação internacional, transfronteiriça e institucional. A base consolidada identificou 112 ocorrências de cooperação e 88 casos únicos, envolvendo arranjos locais, instrumentos interestatais, programas educacionais, mecanismos de segurança, iniciativas de saúde, ações de governança territorial, projetos culturais, infraestrutura logística, acordos operacionais e cooperações com organismos internacionais. Esse resultado desloca o diagnóstico de uma leitura de ausência de cooperação para uma agenda de aproveitamento, adaptação e qualificação dos instrumentos existentes.

O principal achado crítico é a baixa incidência de instrumentos de cooperação turística transfronteiriça em sentido estrito. Embora o turismo tenha relevância econômica, territorial e simbólica nas regiões analisadas, poucos processos têm o turismo como matéria central, e menos ainda apresentam desenho transfronteiriço direto, operacional e atualmente ativo. A análise indica que o turismo fronteiriço vem sendo atendido por agendas setoriais, como segurança, educação, saúde, logística, cultura, infraestrutura, mobilidade e governança, mas ainda ocupa posição secundária na formulação formal dos mecanismos de cooperação.

A análise de eficácia e eficiência reforça essa leitura. Os casos mais consistentes são aqueles que combinam mecanismo reconhecível, atores identificáveis, continuidade mínima, incidência territorial e resultado observável, como obra, serviço, evento recorrente, protocolo, fluxo organizado, rede, instância de governança ou melhoria operacional. A existência formal de acordo, comitê, programa ou resolução não assegura resultado quando faltam orçamento, rotina de trabalho, responsabilidades definidas, monitoramento, capacidade técnica ou continuidade institucional. Por isso, a avaliação qualitativa dos casos foi mais favorável aos arranjos que demonstraram funcionamento territorial concreto.

A escala local aparece como elemento decisivo para o turismo fronteiriço. Tratados, acordos regionais e marcos interestatais conferem autorização, harmonização e segurança jurídica, mas a cooperação se realiza nos pontos de travessia, nos serviços, no transporte, na fiscalização, no atendimento ao visitante, na produção de dados e na articulação cotidiana

entre atores públicos e privados. A Região Trinacional do Iguassu evidencia essa dinâmica com maior clareza, pois nela o turismo induziu narrativa territorial, mobilização empresarial, cooperação privada, reconhecimento regional, acordos operacionais e tentativas de produção integrada de dados.

Os casos analisados também demonstram que os marcos jurídicos e logísticos existentes podem ser apropriados pela agenda turística. O Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas oferece base para adaptar normas às necessidades concretas das localidades fronteiriças. A Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio amplia oportunidades de conectividade, fluxo e permanência, desde que o turismo seja incorporado ao planejamento territorial e à estruturação de serviços. Esses instrumentos indicam que a política de turismo fronteiriço deve partir de cooperações já existentes, criando protocolos específicos para circulação turística, transporte receptivo, dados compartilhados, promoção conjunta, sinalização, qualificação, governança de destino e permanência territorial.

Assim, o Plano de Ação Jurídico deve concentrar-se em mecanismos de habilitação, coordenação e operacionalização. A prioridade é criar condições jurídicas e institucionais para que localidades fronteiriças cooperem com segurança, produzam dados integrados, organizem fluxos, compatibilizem procedimentos, qualifiquem serviços e transformem a integração cotidiana em desenvolvimento turístico. A conclusão central do relatório é que os casos diretamente turísticos ainda são poucos, mas os casos condicionantes são numerosos; portanto, a agenda futura deve converter a base cooperativa dispersa em capacidade turística organizada.

8 ATIVIDADE 2.6 - Plano de Ação - Aspectos Legais e Regulatórios. Proposição de criação, alteração, adaptação de leis ou regulamentos, baseado em experiências internacionais, que incentivem o trânsito fronteiriço e investimentos no setor, respeitando as diretrizes do Direito Internacional, ONU Turismo e Mercosul. Propostas de incentivos fiscais e isenções. Medidas de facilitação Turística.

8.1 Apresentação

O presente Plano de Ação Jurídico apresenta uma versão preliminar de medidas legais, regulatórias e institucionais voltadas ao desenvolvimento do turismo fronteiriço. A proposta parte do entendimento de que o turismo em áreas de fronteira não se organiza apenas pela existência de atrativos ou pela promoção de destinos, mas depende da articulação entre mobilidade, controle estatal, infraestrutura, serviços turísticos, governança local e cooperação internacional. Assim, o plano busca traduzir os achados teóricos, normativos e empíricos das Metas 2.1, 2.4 e 2.5 em uma agenda jurídica aplicável ao recorte analisado.

A premissa central é que o turismo fronteiriço opera em um regime jurídico híbrido. De um lado, depende de tratados, acordos regionais, normas migratórias, regras aduaneiras, vigilância sanitária, transporte internacional, segurança pública e competências federais. De outro, manifesta-se concretamente nas localidades, onde municípios, atrativos, prestadores de serviços, governanças territoriais e comunidades precisam produzir soluções práticas para fluxos cotidianos e turísticos. Essa combinação exige mecanismos jurídicos que habilitem a cooperação local, sem desconsiderar as competências do governo central.

A versão preliminar do plano prioriza dois instrumentos estratégicos já existentes ou em andamento: o Acordo de Localidades Fronteiriças Vinculadas e a Rota de Integração Latino-Americana/Rota Bioceânica. O primeiro oferece base jurídica para reconhecer as especificidades das localidades fronteiriças, mas ainda trata o turismo de forma pouco explícita. O segundo possui força política, logística e territorial, mas precisa ser orientado para produzir permanência turística, produtos integrados, governança e benefícios locais, evitando que o corredor seja compreendido apenas como infraestrutura de passagem.

No recorte deste plano, a Rota Bioceânica deve ser compreendida como Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio, no âmbito do Programa Rotas de Integração Sul-Americana, abrangendo não apenas os efeitos diretos sobre Mato Grosso do Sul, mas também suas implicações sobre o Paraná. Nesse contexto, Foz do Iguaçu integra a lógica da Rota 4 como nó estratégico de conexão turística, fronteiriça e logística, articulando fluxos internacionais, turismo trinacional, serviços receptivos, compras, eventos, natureza, Usina de Itaipu, Cataratas e conexões com Paraguai e Argentina.

O plano também parte da premissa de que a regulação do turismo fronteiriço não deve ser elaborada apenas a partir dos centros nacionais de decisão. As normas que incidem sobre circulação, transporte, compras, controle migratório, fiscalização aduaneira, vigilância sanitária, segurança, promoção turística e uso dos espaços urbanos afetam diretamente a população residente, trabalhadores do turismo, comerciantes, guias de turismo, transportadores, atrativos, municípios e visitantes recorrentes. Por isso, a construção jurídica do turismo fronteiriço deve incorporar mecanismos de escuta territorial, consulta pública e participação dos atores locais, de modo que os instrumentos normativos sejam desenhados a partir dos problemas efetivamente vividos nas fronteiras.

8.2 Diagnóstico jurídico-operacional

A análise do estado da arte da cooperação demonstrou que há um volume expressivo de experiências internacionais e transfronteiriças nas áreas de fronteira estudadas, mas poucas delas têm o turismo como matéria principal. Esse achado não indica ausência de relevância turística, mas revela que o turismo depende de uma base cooperativa mais ampla, formada por temas como governança, segurança, saúde, educação, meio ambiente, trânsito transfronteiriço, logística, energia, planejamento territorial e infraestrutura. Portanto, o plano jurídico deve considerar tanto as cooperações diretamente turísticas quanto as cooperações condicionantes ao funcionamento do turismo.

A revisão normativa evidenciou que muitos dos gargalos do turismo fronteiriço não são produzidos pela legislação turística em sentido estrito. O visitante é afetado por controles migratórios, exigências aduaneiras, regras sanitárias, normas de transporte,

funcionamento dos postos de fronteira, aceitação documental, fiscalização de bagagem, conectividade, segurança, defesa agropecuária, consumo transfronteiriço e atuação de múltiplos órgãos federais. Essa fragmentação produz custos de transação e dificulta a construção de uma experiência turística integrada entre territórios vizinhos.

O diagnóstico também aponta uma tensão estrutural entre formalização nacional e funcionalidade local. Muitos arranjos fronteiriços funcionam por articulações práticas, redes, contatos institucionais e cooperação cotidiana, mas permanecem frágeis por falta de autorização jurídica clara, instrumentos-padrão, rotinas formais e mecanismos de monitoramento. O papel do governo central, nesse contexto, não deve ser substituir a capacidade local de cooperação, mas criar molduras jurídicas que permitam às localidades formalizar soluções proporcionais às suas realidades.

8.3 Diretrizes do Plano de Ação Jurídico

A primeira diretriz é reconhecer o turismo fronteiriço como política intersetorial. A atividade turística em fronteiras terrestres depende da atuação coordenada de turismo, relações internacionais, justiça e segurança pública, Receita Federal, vigilância sanitária, defesa agropecuária, transportes, meio ambiente, estados, municípios e atores privados. Propostas jurídicas restritas à promoção turística não enfrentam, de forma suficiente, os entraves que afetam circulação, permanência, atendimento, fiscalização, conectividade e experiência do visitante.

A segunda diretriz é aproveitar instrumentos existentes antes de propor novos marcos legais complexos. O Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas pode funcionar como base para reconhecer o turismo como eixo legítimo da cooperação local em áreas delimitadas. A Rota Bioceânica pode ser utilizada como plataforma para estruturar serviços, paradas, sinalização, dados, promoção, produtos e permanência turística em corredores que já mobilizam atores nacionais, subnacionais e internacionais.

A terceira diretriz é definir a escala adequada da solução jurídica. Temas como migração, alfândega, vigilância sanitária, defesa agropecuária, transporte internacional, telecomunicações, segurança e regime aduaneiro dependem de coordenação nacional e, em

alguns casos, de acordos interestatais. Temas como calendário turístico integrado, roteiros, atendimento ao visitante, promoção conjunta, observatórios locais, governança territorial, sinalização complementar e qualificação podem ser conduzidos por arranjos locais, desde que exista autorização jurídica suficiente.

A quarta diretriz é adotar formalização proporcional. A cooperação local precisa de segurança jurídica, mas não deve ser excessivamente burocratizada. Modelos de acordo local, protocolos operacionais, comitês técnicos e projetos-piloto podem dar estabilidade aos arranjos sem impedir ajustes rápidos às condições reais de cada fronteira. Essa diretriz é especialmente relevante para temas operacionais, como transporte turístico, atendimento ao visitante, compartilhamento de dados, comunicação institucional e encaminhamento de demandas entre órgãos locais.

A quinta diretriz é instituir mecanismos de monitoramento e ajuste. Cooperações em fronteira exigem revisão periódica, porque fluxos turísticos, exigências documentais, horários de aduana, condições sanitárias, obras, eventos, segurança e demanda por serviços mudam ao longo do tempo. O plano deve prever relatórios, indicadores mínimos, canais permanentes de atualização normativa e instâncias responsáveis por registrar gargalos, propor ajustes e acompanhar a implementação das soluções pactuadas.

A sexta diretriz é construir normas e protocolos a partir da escuta das fronteiras. A efetividade do plano depende da participação da população local, dos municípios, dos prestadores de serviços turísticos, dos trabalhadores, dos comerciantes, das entidades empresariais, das universidades, dos órgãos de controle que atuam nos postos de fronteira e das governanças territoriais existentes. Esses atores conhecem horários de maior fluxo, exigências documentais, barreiras linguísticas, dificuldades de transporte, problemas de sinalização, insegurança informacional, conflitos de consumo e limitações de infraestrutura. A participação local qualifica a formulação normativa e reduz o risco de criação de instrumentos juridicamente válidos, mas pouco aderentes à operação cotidiana das cidades-gêmeas.

Tabela 10 - Diretrizes jurídicas para o desenvolvimento do turismo fronteiriço

Diretriz	Sentido prático	Implicação para o plano
Intersetorialidade	Tratar o turismo como atividade afetada por normas de diferentes áreas.	Criar mecanismos de coordenação entre turismo, controle, mobilidade, segurança, saúde, transporte, meio ambiente e desenvolvimento regional.
Aproveitamento de marcos existentes	Usar o ALFV e a Rota Bioceânica como plataformas de implementação.	Evitar proposta genérica de nova lei e priorizar protocolos, programas, projetos-piloto e instrumentos complementares.
Escala adequada da solução	Distinguir temas federais, locais e mistos.	Indicar quais problemas exigem tratado, decreto, portaria, protocolo, acordo local, comitê técnico ou projeto-piloto.
Formalização proporcional	Dar segurança jurídica a arranjos locais sem burocratizar excessivamente a cooperação.	Criar modelos de acordo local, comitês e protocolos operacionais simples, revisáveis e compatíveis com a rotina da fronteira.
Monitoramento e ajuste	Permitir revisão periódica dos gargalos identificados em campo.	Produzir relatórios, indicadores mínimos, canais permanentes de atualização normativa e mecanismos de acompanhamento.
Escuta territorial das fronteiras	Formular normas e protocolos com participação dos atores que operam a fronteira cotidianamente.	Realizar consultas, oficinas técnicas e validações locais com municípios, trade, órgãos de controle, universidades, comunidades e governanças territoriais.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

8.4 Ciclo jurídico-operacional do turismo fronteiriço

O plano adota um ciclo jurídico-operacional inspirado na lógica de planejamento, execução, monitoramento e ajuste. A adaptação é necessária porque o turismo fronteiriço não se desenvolve em ambiente normativo estático. As regras de circulação, fiscalização, transporte, segurança, dados e promoção precisam ser pactuadas, testadas nas localidades, avaliadas e corrigidas conforme os efeitos observados sobre visitantes, prestadores de serviços, órgãos públicos e comunidades locais.

O ciclo proposto organiza a atividade turística em quatro momentos. O primeiro é o planejamento e a governança, no qual se define quem pode cooperar, em que temas e sob qual autorização. O segundo é a operacionalização, momento em que se tratam fluxos, documentos, transporte, fiscalização, atendimento, serviços e segurança. O terceiro é a promoção e a inteligência turística, em que se organizam dados, marca, comunicação, calendário e comercialização integrada. O quarto é o monitoramento, no qual os efeitos dos instrumentos são avaliados e convertidos em ajustes normativos ou administrativos.

Tabela 11 - Ciclo jurídico-operacional proposto

Etapa	Pergunta orientadora	Instrumento jurídico preferencial	Produto esperado
Planejamento e governança	Quem pode cooperar e com qual competência?	Protocolo complementar, acordo local, portaria ou comitê formal.	Base jurídica para planos, instâncias e pactos locais de turismo fronteiriço.
Operacionalização	Como o visitante e o serviço circulam entre os lados da fronteira?	Protocolos operacionais, instruções conjuntas, guias e planos de fluxo.	Redução de barreiras práticas e aumento de previsibilidade para visitantes e prestadores.
Promoção, marketing e dados	Como o território se apresenta e se mede como destino integrado?	Acordo de promoção, protocolo de dados e observatório.	Campanhas, calendário, informações, indicadores e narrativa territorial comum.
Monitoramento e ajuste	Como corrigir gargalos sem depender sempre de novo tratado?	Relatórios periódicos, projetos-piloto e revisão administrativa.	Aprendizado institucional e atualização contínua dos instrumentos.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

8.5 Eixo 1 - Inserção do turismo no Acordo de Localidades Fronteiriças Vinculadas

O Acordo de Localidades Fronteiriças Vinculadas deve ser tratado como a principal plataforma jurídica para habilitar a cooperação turística local em cidades-gêmeas e localidades contíguas. O acordo já reconhece a especificidade da vida fronteiriça e oferece base para circulação diferenciada, cooperação institucional, atividades econômicas e acesso a serviços. Entretanto, o turismo ainda não aparece como eixo operacional suficientemente definido, o que limita seu uso direto para planejamento turístico, produtos integrados, promoção conjunta, transporte e dados.

A incorporação do turismo ao ALFV deve observar uma lógica de produção normativa territorializada. As localidades vinculadas não são apenas destinatárias da norma regional; elas constituem o espaço onde a norma será testada, interpretada e concretizada. Por isso, qualquer protocolo complementar de turismo fronteiriço deve ser precedido de escuta dos residentes, trabalhadores do setor turístico, comerciantes, operadores de transporte, atrativos, órgãos municipais, entidades empresariais e instituições de ensino e pesquisa. Essa participação permite identificar quais facilidades são necessárias para o cotidiano fronteiriço,

quais procedimentos produzem custos desproporcionais e quais arranjos locais já funcionam informalmente, mas precisam de segurança jurídica.

A proposta é criar um Protocolo Complementar de Turismo Fronteiriço vinculado ao ALFV, ou instrumento equivalente no âmbito regional, que autorize localidades vinculadas a desenvolver planos, roteiros, calendários, ações promocionais, sistemas de informação e protocolos de recepção turística. Esse protocolo não substituiria as competências nacionais sobre migração, alfândega, saúde, segurança ou transporte internacional. Sua função seria criar segurança jurídica para arranjos locais de baixo e médio risco, permitindo que as localidades formalizem cooperações ajustadas às suas realidades.

A operacionalização pode começar por instrumentos infralegais e modelos-padrão, antes de depender de mudanças legislativas amplas. Um modelo-padrão de Acordo Local de Cooperação Turística permitiria que municípios, órgãos de turismo, governanças locais, atrativos, parques, entidades empresariais e instituições estrangeiras formalizassem ações conjuntas. Esse modelo deveria prever objeto, competências, limites, responsabilidades, proteção de dados, fontes de financiamento, canais de governança, prestação de contas e indicadores mínimos.

Tabela 12 - Mecanismos jurídicos vinculados ao ALFV

Lacuna identificada	Mecanismo jurídico proposto	Função prática
O ALFV reconhece a vida fronteiriça, mas não estrutura o turismo como eixo específico.	Protocolo Complementar de Turismo Fronteiriço ao ALFV.	Autorizar planos turísticos locais, roteiros integrados, calendário comum e ações de recepção.
Municípios e governanças cooperam com baixa segurança jurídica.	Modelo-padrão de Acordo Local de Cooperação Turística.	Permitir formalização de arranjos locais sem depender de tratado novo para cada ação.
A cooperação local é frequentemente informal e descontínua.	Comitê Local de Turismo Fronteiriço.	Criar instância permanente com poder público, setor privado, atrativos, órgãos de controle e entidades locais.
O turismo não aparece de forma clara nos direitos e facilidades fronteiriças.	Diretriz interpretativa sobre turismo e serviços em localidades vinculadas.	Aplicar o ALFV a guias, condutores, eventos, trabalhadores do turismo e serviços de curta duração.
As normas regionais podem ser formuladas sem participação suficiente das localidades afetadas.	Consulta territorial obrigatória para protocolos e acordos locais vinculados ao ALFV.	Garantir que roteiros, calendários, fluxos, atendimento e serviços sejam definidos a partir das necessidades reais das comunidades fronteiriças.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

8.6 Eixo 2 - Aproveitamento turístico da Rota Bioceânica e das Rotas de Integração Sul-americanas

A Rota Bioceânica de Capricórnio deve ser incorporada ao plano de ação como plataforma de integração logística com potencial de conversão turística. O risco jurídico-operacional é que o corredor seja planejado apenas como eixo de cargas, infraestrutura e conexão econômica, sem mecanismos que induzam permanência, visitação, qualificação de serviços e integração de produtos turísticos. A diretriz do plano é transformar o corredor em território de oportunidades, sem desconsiderar sua finalidade logística original.

A primeira medida recomendada é a criação de uma Câmara Técnica de Turismo no âmbito da governança da Rota Bioceânica, com participação de órgãos de turismo, municípios, estados, operadores, entidades empresariais, instituições de pesquisa e atores dos países envolvidos. Essa câmara teria a função de elaborar um Plano Turístico Integrado da Rota, identificando atrativos, paradas estratégicas, eventos, equipamentos, rotas complementares, serviços de apoio, padrões de sinalização e oportunidades de promoção. A medida pode ser iniciada por resolução, deliberação ou ato administrativo da governança existente, sem aguardar uma nova arquitetura internacional completa.

A segunda medida é estruturar um Protocolo Operacional de Facilitação Turística da Rota Bioceânica. Esse protocolo deveria organizar informações mínimas sobre documentação, seguros, circulação de veículos, pontos de apoio, comunicação ao visitante, atendimento emergencial, segurança rodoviária, serviços turísticos e integração com órgãos de controle. A função jurídica é reduzir incertezas para viajantes, empresas, excursões, transportadores e destinos, permitindo que o corredor também seja apropriado como roteiro de experiências.

Tabela 13 - Mecanismos jurídicos para aproveitamento turístico da RILA/Rota Bioceânica

Lacuna identificada	Mecanismo jurídico proposto	Função prática
A rota possui desenho logístico, mas o turismo pode ficar periférico.	Câmara Técnica de Turismo da RILA/Rota Bioceânica.	Inserir o turismo no planejamento do corredor e articular atores setoriais.

Não há produto turístico multinacional consolidado associado à rota.	Plano Turístico Integrado da Rota Bioceânica.	Mapear atrativos, paradas, eventos, serviços, sinalização e narrativa territorial.
A circulação turística depende de regras de transporte, documentação e segurança.	Protocolo Operacional de Facilitação Turística da Rota.	Padronizar orientações para visitantes, empresas, transportadores e órgãos de controle.
O corredor pode gerar passagem sem permanência.	Reconhecimento de polos e paradas turísticas estratégicas.	Priorizar investimentos em receptivo, infraestrutura, informação e promoção.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

8.7 Eixo 3 - Governança federal de facilitação do turismo fronteiriço

O plano deve prever um mecanismo federal de facilitação do turismo fronteiriço, coordenado pelo Ministério do Turismo e articulado ao Comitê Nacional de Fronteiras, à Estratégia Nacional de Fronteiras e aos órgãos federais que atuam nos pontos de controle. A função desse mecanismo não é reduzir o controle estatal, mas qualificá-lo para que seja proporcional ao risco, previsível para o visitante e compatível com os fluxos turísticos. A fronteira precisa continuar sendo espaço de segurança, mas também deve operar como infraestrutura de integração e desenvolvimento.

O mecanismo jurídico mais adequado para a primeira etapa é uma portaria interministerial ou ato conjunto que institua o Programa Federal de Facilitação do Turismo Fronteiriço. Esse programa deveria reunir MTur, MRE, MJSP/Polícia Federal, Receita Federal, ANVISA, MAPA/VIGIAGRO, ANTT, ANAC, Marinha, MIDR, ICMBio, estados, municípios e entidades representativas do setor. A proposta não exige que todos os órgãos passem a responder ao turismo, mas que os impactos turísticos de suas normas e rotinas sejam avaliados de forma coordenada.

O programa deve gerar três produtos imediatos. O primeiro é um Protocolo Integrado de Informação ao Turista de Fronteira, com orientações claras sobre documentos, bagagem, alimentos, medicamentos, seguros, veículos, transporte, animais, travessias e canais de atendimento. O segundo é um Plano de Gestão de Fluxos Turísticos em Pontos de Fronteira, aplicado a feriados, alta temporada, eventos, excursões e horários de maior demanda. O

terceiro é um Relatório Anual de Barreiras Operacionais ao Turismo Fronteiriço, capaz de transformar problemas locais em agenda federal recorrente.

Tabela 14 - Mecanismos federais de facilitação turística

Lacuna identificada	Mecanismo jurídico proposto	Função prática
Órgãos federais afetam o turista, mas não operam sob lógica integrada de turismo.	Programa Federal de Facilitação do Turismo Fronteiriço.	Coordenar órgãos federais, estados, municípios e setor turístico em temas operacionais.
A informação ao visitante está fragmentada entre diferentes órgãos.	Protocolo Integrado de Informação ao Turista de Fronteira.	Unificar orientação sobre documentos, bagagem, alimentos, medicamentos, veículos, seguros e travessias.
Filas, horários, fiscalização e documentação afetam a competitividade turística.	Plano de Gestão de Fluxos Turísticos em Pontos de Fronteira.	Organizar medidas de alta temporada, eventos, excursões e comunicação em tempo real.
Gargalos locais raramente viram agenda federal permanente.	Relatório Anual de Barreiras Operacionais ao Turismo Fronteiriço.	Monitorar entraves e propor ajustes administrativos ou normativos recorrentes.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

8.8 Eixo transversal – Participação social e produção normativa desde as fronteiras

A efetividade do Plano de Ação Jurídico depende da criação de mecanismos permanentes de participação social e escuta territorial. O turismo fronteiriço é diretamente afetado por normas formuladas em escalas regional, nacional, estadual e local, mas seus efeitos concretos são percebidos nas cidades-gêmeas, nos postos de controle, nos atrativos, nos meios de hospedagem, no comércio, no transporte, nos serviços públicos e na vida cotidiana da população residente. Por essa razão, a formulação e a revisão dos instrumentos jurídicos propostos devem incorporar procedimentos de consulta aos atores que vivenciam a fronteira.

Recomenda-se que cada localidade-piloto realize oficinas jurídico-operacionais com participação de moradores, trabalhadores do turismo, comerciantes, guias, transportadores, operadores receptivos, entidades empresariais, universidades, órgãos municipais, instâncias de governança turística, Receita Federal, Polícia Federal, ANVISA, MAPA/VIGIAGRO, ANTT,

órgãos estaduais e representantes dos países vizinhos, quando cabível. Essas oficinas devem identificar gargalos regulatórios, propor soluções proporcionais, validar minutas de protocolos e acompanhar os resultados da implementação.

A participação social deve ser tratada como requisito de qualidade normativa. Uma norma construída sem escuta local tende a reproduzir soluções padronizadas, muitas vezes adequadas à lógica administrativa dos órgãos centrais, mas insuficientes para resolver problemas de horários, filas, transporte, barreiras linguísticas, comércio transfronteiriço, circulação de trabalhadores, informação ao visitante e conflitos de consumo. A produção normativa desde as fronteiras permite reduzir esse descompasso, ampliar legitimidade, antecipar riscos de implementação e transformar a experiência local em critério técnico para a ação jurídica.

8.9 Eixo 4 - Projetos-piloto jurídicos em localidades prioritárias

A implementação deve começar por localidades-piloto, porque o turismo fronteiriço não possui a mesma forma em todos os segmentos da fronteira. A escolha de pilotos reduz risco regulatório, permite testar instrumentos, gera aprendizado e cria modelos replicáveis. A seleção deve considerar densidade de fluxos, existência de cooperação prévia, relevância turística, presença de cidades-gêmeas, aderência ao ALFV, relação com a Rota Bioceânica e capacidade institucional local.

A Região Trinacional do Iguassu deve ser priorizada por concentrar alto volume de visitantes, múltiplas cooperações e os principais gargalos de circulação turística entre Brasil, Paraguai e Argentina. Ponta Porã-Pedro Juan Caballero deve ser incluída pela densidade de integração cotidiana, turismo de compras, educação e mobilidade. Porto Murtinho-Carmelo Peralta deve ser tratada como laboratório da Rota Bioceânica, enquanto Barracão-Dionísio Cerqueira-Bernardo de Irigoyen e Corumbá-Puerto Quijarro/Puerto Suárez podem testar instrumentos ajustados a fronteiras de menor escala e forte identidade territorial.

Tabela 15 - Localidades-piloto sugeridas

Localidade-piloto	Justificativa	Instrumento prioritário
Região Trinacional do Iguassu	Maior concentração de cooperações, fluxo turístico consolidado e presença de gargalos operacionais trinacionais.	Acordo local de facilitação turística, observatório trinacional e protocolo de veículos turísticos.
Ponta Porã-Pedro Juan Caballero	Forte integração cotidiana, turismo de compras, educação, serviços e relação urbana transfronteiriça.	Plano local de turismo de compras, circulação, informação ao visitante e defesa do consumidor.
Porto Murtinho-Carmelo Peralta / RILA	Território em transformação pela Rota Bioceânica e com risco de se tornar apenas corredor de passagem.	Câmara técnica de turismo da RILA e plano de permanência turística.
Barracão-Dionísio Cerqueira-Bernardo de Irigoyen	Experiência local de cooperação fronteiriça e possibilidade de governança local proporcional.	Modelo de governança turística local vinculada ao ALFV.
Corumbá-Puerto Quijarro/Puerto Suárez	Potencial em Pantanal, pesca, cultura, Bolívia, transporte e turismo de natureza.	Protocolo de turismo náutico, pesca esportiva, transporte e informação fronteiriça.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

8.10 Eixo 5 - Dados, observação turística e promoção conjunta

A ausência de dados integrados é uma das principais limitações para o planejamento jurídico e operacional do turismo fronteiriço. Cada lado da fronteira tende a produzir informações com metodologia própria, recortes distintos, periodicidade irregular e baixa interoperabilidade. Sem indicadores comuns, torna-se difícil dimensionar fluxos, gasto, permanência, perfil do visitante, tempo de travessia, gargalos operacionais e efeitos econômicos da cooperação.

A medida recomendada é criar um Protocolo de Dados e Inteligência Turística de Fronteira, que possa ser implementado por acordo de cooperação técnica ou por projeto-piloto local reconhecido pelo programa federal. O protocolo deve prever indicadores mínimos, responsabilidades, proteção de dados, governança da informação, publicação periódica e uso dos resultados para planejamento. A estrutura pode aproveitar observatórios já existentes ou estimular novos observatórios em localidades estratégicas.

A promoção conjunta também exige base jurídica. Destinos fronteiriços podem compartilhar atrativos, fluxos e narrativas, mas campanhas, materiais, marcas, participação em feiras, uso de imagens, financiamento e prestação de contas precisam de regras claras.

Por isso, recomenda-se um Acordo de Promoção Turística Integrada, acompanhado de manual jurídico-operacional de marca territorial, calendário comum e responsabilidades institucionais.

Tabela 16 - Instrumentos para dados e promoção conjunta

Lacuna identificada	Mecanismo jurídico proposto	Função prática
Cada Parte mede fluxo, demanda e desempenho de forma separada.	Protocolo de Dados e Inteligência Turística de Fronteira	Padronizar indicadores de fluxo, perfil dos visitantes, gastos, permanência, travessias e sazonalidade.
A promoção conjunta ocorre de forma episódica ou informal.	Acordo de Promoção Turística Integrada	Permitir calendário comum, materiais integrados, feiras, campanhas e ações comerciais.
Não há base segura para marca territorial compartilhada.	Manual jurídico-operacional de marca, imagem e governança promocional	Definir responsabilidades, autorização de uso, financiamento, limites e prestação de contas.
Atrativos contíguos ou complementares operam sem narrativa integrada.	Protocolo de interpretação turística e sinalização integrada.	Criar linguagem comum para roteiros, parques, centros de visitantes, travessias e circuitos.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

8.11 Matriz executiva do Plano de Ação Jurídico

A matriz executiva consolida os mecanismos jurídicos recomendados para a primeira versão do plano. A leitura deve ser feita como agenda incremental, na qual instrumentos infralegais, protocolos, projetos-piloto e acordos locais podem ser implementados antes de reformas legislativas mais complexas. Essa opção reduz o custo de implantação, permite testar soluções e preserva a possibilidade de escalonamento posterior.

Quadro 27 - Matriz executiva do plano8

Linha de ação	Mecanismo jurídico recomendado	Escala principal	Etapa turística atendida	Resultado esperado
Inserir turismo no ALFV	Protocolo Complementar de Turismo Fronteiriço ao ALFV.	MERCOSUL / federal	Planejamento e governança	Base jurídica para cooperação turística local em localidades vinculadas.
Autorizar arranjos locais	Modelo-padrão de Acordo Local de Cooperação Turística.	Federal / local	Planejamento e governança	Segurança jurídica para municípios e governanças cooperarem com atores estrangeiros.
Criar governança local	Comitês Locais de Turismo Fronteiriço.	Local / mista	Planejamento e governança	Instância permanente de pactuação, execução e monitoramento.
Facilitar circulação	Protocolo de Facilitação Turística em Fronteiras.	Federal / mista	Operacionalização	Redução de gargalos documentais, migratórios, aduaneiros e informacionais.
Organizar transporte turístico	Protocolo de veículos turísticos e transporte transfronteiriço.	Federal / mista	Operacionalização	Regras claras para excursões, vans, ônibus, receptivos e roteiros integrados.
Qualificar informação ao visitante	Guia jurídico-operacional do turista de fronteira.	Federal / local	Operacionalização	Informação unificada sobre documentos, bagagem, alimentos, medicamentos, veículos e seguros.
Integrar a Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio ao turismo	Câmara Técnica de Turismo da Rota 4, Plano Turístico Integrado e Núcleo Paraná–Foz do Iguaçu.	Estadual / federal / internacional	Planejamento e operacionalização	Transformar o corredor logístico em território de permanência turística, articulando Porto Murtinho–Carmelo Peralta, Foz do Iguaçu, Tríplice Fronteira, Itaipu, Cataratas, serviços receptivos, compras, eventos, natureza e roteiros integrados.
Produzir dados integrados	Protocolo de Dados e Observatório de Turismo Fronteiriço.	Local / mista	Monitoramento	Indicadores compartilhados para decisões, promoção e avaliação.
Viabilizar promoção conjunta	Acordo de Promoção Turística Integrada.	Local / estadual / federal	Promoção e marketing	Materiais, calendário, feiras, marca e campanhas coordenadas.
Testar antes de escalar	Projetos-piloto jurídicos em localidades prioritárias.	Federal / local	Todas	Modelos replicáveis para diferentes tipos de fronteira.
Construir normas desde as fronteiras	Oficinas territoriais, consultas públicas e comitês participativos nas localidades-piloto.	Local / estadual / federal	Planejamento, operacionalização e monitoramento	Protocolos e acordos ajustados às demandas reais da população, dos prestadores e dos órgãos que atuam na fronteira.

8.12 Agenda de implementação

A implementação deve ser organizada em fases, para evitar que o plano dependa simultaneamente de todos os órgãos e de todos os instrumentos. No curto prazo, a prioridade é estruturar a coordenação federal e selecionar localidades-piloto. No médio prazo, devem ser elaborados os modelos de acordos, os protocolos operacionais e os instrumentos de dados. No longo prazo, os resultados dos pilotos devem subsidiar ajustes normativos, protocolos complementares e eventual proposta de incorporação do turismo em marcos regionais mais amplos.

Tabela 17 - Agenda preliminar de implementação

Prazo	Ação prioritária	Instrumento	Resultado esperado
Curto prazo	Realizar escutas territoriais nas localidades-piloto antes da elaboração dos protocolos.	Oficinas jurídico-operacionais, consultas públicas e reuniões técnicas locais.	Identificação de gargalos concretos e validação social das soluções propostas.
Curto prazo	Instituir coordenação federal e selecionar localidades-piloto.	Portaria, deliberação ou ato de coordenação interinstitucional.	Agenda comum, governança mínima e priorização territorial.
Curto prazo	Elaborar guia jurídico-operacional para turistas e prestadores.	Guia oficial e protocolo de informação integrada.	Redução de incertezas sobre documentos, bagagem, fiscalização, veículos e produtos.
Médio prazo	Criar modelos de acordo local e comitês de turismo fronteiriço.	Minutas-padrão, termos de cooperação e regimentos.	Formalização proporcional da cooperação local.
Médio prazo	Implantar pilotos de dados, promoção e fluxo turístico.	Protocolos locais, observatórios e planos operacionais.	Indicadores, campanhas integradas e gestão de gargalos.
Longo prazo	Avaliar resultados e propor aperfeiçoamentos regionais.	Relatórios, propostas de protocolo complementar e ajustes normativos.	Escalonamento de modelos e incorporação do turismo nos marcos de fronteira.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

8.13 Produtos esperados

O primeiro produto esperado é a criação de uma base jurídica mais clara para cooperação turística local em áreas de fronteira. Essa base deve permitir que localidades vinculadas desenvolvam planos, roteiros, calendários, ações de promoção, fluxos de atendimento e instrumentos de dados sem depender de soluções casuísticas ou exclusivamente informais. O resultado não é eliminar o papel dos Estados nacionais, mas permitir que a integração local funcione dentro de limites reconhecidos.

O segundo produto é a redução de barreiras operacionais ao visitante e aos prestadores de serviços turísticos. A proposta busca melhorar previsibilidade documental, informação ao turista, gestão de fluxos, transporte, circulação de veículos, comunicação interinstitucional e coordenação em períodos de maior demanda. Esse resultado tende a aumentar a confiança dos visitantes e reduzir custos de transação para a cadeia turística.

O terceiro produto é a criação de uma agenda de dados e promoção integrada. Sem informação compartilhada, o turismo fronteiriço permanece dependente de percepções locais e indicadores fragmentados. Com protocolos de dados, observatórios, calendário comum e acordos de promoção, os destinos podem planejar com maior assertividade, justificar investimentos e apresentar-se como territórios integrados sem perder a autonomia de cada parte.

8.14 Riscos e cautelas jurídicas

O plano deve evitar a criação de instrumentos que invadam competências constitucionais ou administrativas de órgãos federais. Migração, alfândega, segurança, vigilância sanitária, defesa agropecuária, transporte internacional, aviação e navegação possuem regimes próprios e não podem ser substituídos por acordos locais. Por isso, os instrumentos locais devem atuar na organização, informação, cooperação, promoção, dados e planejamento, preservando o poder de polícia dos órgãos competentes.

Também é necessário evitar a romantização da cooperação informal. Muitos arranjos locais funcionam porque respondem rapidamente a problemas concretos, mas sua

informalidade pode gerar dependência de pessoas, baixa continuidade, insegurança jurídica e dificuldade de controle público. O objetivo do plano é preservar a agilidade local, mas oferecer forma institucional suficiente para dar transparência, estabilidade e capacidade de monitoramento.

Ainda, um risco a ser mencionado é a produção de instrumentos jurídicos tecnicamente corretos, mas socialmente pouco aderentes ao funcionamento real das fronteiras. Protocolos elaborados sem participação local podem ignorar fluxos cotidianos, práticas econômicas, limitações de infraestrutura, horários de maior demanda, barreiras linguísticas, capacidade dos pequenos operadores e necessidades da população residente. Esse risco pode ser mitigado pela inclusão de etapas formais de consulta territorial, validação participativa e monitoramento local dos efeitos dos instrumentos implementados.

Outro risco é transformar instrumentos de grande escala, como a RILA/Rota Bioceânica, em promessas turísticas sem base operacional. A rota pode gerar efeitos positivos para o turismo, mas isso depende de planejamento, paradas, serviços, atrativos, sinalização, governança, segurança e promoção. O plano jurídico deve impedir que o turismo seja apenas narrativa complementar do corredor logístico, exigindo instrumentos específicos para transformar circulação em permanência.

Essa cautela também se aplica ao Paraná e a Foz do Iguaçu. A simples vinculação da cidade à lógica da Rota 4 não garante, por si só, integração turística efetiva. Para que Foz do Iguaçu funcione como nó estratégico da rota, é necessário articular governança, dados, sinalização, promoção integrada, transporte, informação ao visitante, serviços receptivos, conexão com Itaipu e Cataratas, e compatibilização com os fluxos da Tríplice Fronteira.

8.15 Considerações finais

A versão preliminar do Plano de Ação Jurídico propõe uma arquitetura incremental para o desenvolvimento do turismo fronteiriço. O plano parte da constatação de que há cooperação nas fronteiras, mas poucas experiências têm o turismo como matéria principal e menos ainda possuem instrumentos jurídicos próprios para planejamento conjunto, promoção integrada, dados compartilhados e operacionalização turística. Essa lacuna justifica

uma agenda específica, sem necessidade de criar desde o início uma nova lei geral sobre turismo fronteiriço.

A estratégia recomendada é usar o Acordo de Localidades Fronteiriças Vinculadas e a Rota Bioceânica como plataformas prioritárias. O ALFV pode habilitar a cooperação turística local em cidades-gêmeas e localidades vinculadas. A Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio pode ser orientada para transformar conectividade logística em permanência turística, produtos integrados e desenvolvimento territorial. Essa estratégia deve considerar tanto Porto Murtinho–Carmelo Peralta, como laboratório direto da conexão bioceânica, quanto Foz do Iguaçu, como nó estratégico paranaense de turismo trinacional, serviços receptivos, eventos, compras, natureza, Itaipu, Cataratas e articulação com Paraguai e Argentina. Em ambos os casos, o papel do governo central é criar molduras jurídicas, instrumentos-padrão e coordenação intersetorial, enquanto as localidades executam arranjos ajustados à sua realidade.

A proposta também assume que a agenda jurídica do turismo fronteiriço deve ser construída desde os territórios. A fronteira é regulada por normas nacionais e regionais, mas é vivida localmente. Por isso, os instrumentos propostos devem combinar segurança jurídica com participação social, permitindo que comunidades, municípios, trabalhadores, empresas, universidades e órgãos operacionais contribuam para a elaboração, teste e revisão das soluções. Esse desenho reduz o descompasso entre norma e território e aumenta a probabilidade de que os protocolos produzam efeitos concretos sobre fluidez, permanência turística e desenvolvimento local.

Em síntese, o plano propõe que o turismo fronteiriço seja tratado como política de facilitação responsável da circulação e de desenvolvimento territorial integrado. A fronteira deve continuar sendo espaço de controle legítimo, mas também precisa operar como espaço de cooperação, experiência, permanência e geração de valor. Para isso, a agenda jurídica deve combinar marcos nacionais habilitadores, arranjos locais formalizados, protocolos operacionais, dados compartilhados e projetos-piloto capazes de demonstrar resultados antes de escalar a política para outros segmentos da fronteira brasileira.

9 ATIVIDADE 2.7 – Plano de Ação - Proposição de ações para o aprimoramento dos sistemas de informações e de atendimentos nos portões de entrada dos Estados do MS e PR. Aperfeiçoamento dos mecanismos de coleta e os sistemas de tratamento de dados estatísticos nos portões fronteiriços. Dados relevantes a serem coletados para a Política de Turismo Fronteiriço.

9.1 APRESENTAÇÃO

O presente documento integra o Produto 02 do Plano de Trabalho do projeto Turismo Fronteiriço e corresponde à atividade 2.7 – Plano de Ação para Aprimoramento dos Sistemas de Informação e Atendimento nos Portões de Entrada.

O Plano de Ação foi desenvolvido a partir de levantamento teórico apresentado na atividade 2.1 (levantamento de referencial teórico para definição do termo ‘’turismo fronteiriço), levantamento institucional, visitas técnicas, observações em campo, entrevistas técnicas e análise documental relacionadas aos processos de controle migratório, fiscalização aduaneira, atendimento ao usuário e gestão da mobilidade internacional na região trinacional entre Brasil, Paraguai e Argentina, com ênfase nos portões de entrada localizados em Foz do Iguaçu/PR.

Considera as especificidades territoriais da região trinacional, caracterizada por elevada circulação transfronteiriça, intensa dinâmica turística e forte interdependência econômica e social entre os países envolvidos, fatores que influenciam diretamente os desafios operacionais e institucionais observados nos portões de entrada da região.

9.2 OBJETIVOS DO DOCUMENTO

O presente Plano de Ação tem como objetivos:

- Identificar desafios operacionais, limitações estruturais e oportunidades de aprimoramento relacionados aos sistemas de informação, processos de atendimento e mecanismos de gestão da mobilidade internacional em

regiões de fronteira, com base na percepção empírica da Região Trinacional do Iguassu;

- Subsidiar a formulação de diretrizes e para a modernização operacional, integração institucional, qualificação da gestão de dados e melhoria da experiência do usuário;
- Contribuir para o debate sobre turismo fronteiriço, governança territorial e transformação digital aplicada à gestão de fronteiras.

9.3 ESCOPO DO PLANO DE AÇÃO

O escopo do presente Plano de Ação compreende a análise preliminar dos sistemas de informação, fluxos operacionais, estruturas de atendimento e dinâmicas institucionais relacionadas aos portões de entrada situados na região de Foz do Iguaçu/PR, especialmente aqueles vinculados à circulação internacional entre Brasil, Paraguai e Argentina.

Integram o escopo deste trabalho a identificação de gargalos operacionais, limitações tecnológicas, desafios de interoperabilidade e oportunidades de aprimoramento relacionadas aos processos observados, bem como a sistematização de diretrizes e propostas estratégicas voltadas à qualificação dos sistemas de informação e atendimento nos portões de entrada da região trinacional.

O presente documento possui caráter técnico-exploratório e propositivo, não se configurando como auditoria operacional, avaliação de conformidade institucional ou análise exaustiva dos sistemas e estruturas analisados.

9.4 TURISMO FRONTEIRIÇO E GESTÃO DOS PORTÕES DE ENTRADA

9.4.1 Definição de Referência

Conforme estabelecido no documento da meta 2.1: “*Turismo fronteiriço é um fenômeno territorial, relacional e multiescalar, cuja especificidade decorre da proximidade entre países vizinhos, das assimetrias e complementaridades territoriais e dos processos de*

integração transfronteiriça. A fronteira atua como recurso estratégico, interface de circulação e elemento constitutivo da experiência turística."

Operacionalmente, considera-se turismo fronteiriço quando o deslocamento envolve: atravessamento internacional para lazer, compras, negócios, eventos, cultura, natureza ou saúde planejada; fruição de atrativos compartilhados; consumo motivado por diferenciais econômicos ou cambiais; visitação à própria linha de fronteira como atrativo; participação em roteiros ou eventos integrados.

9.4.2 Fluxos turísticos e experiência do visitante

Os fluxos turísticos internacionais nas regiões de fronteira apresentam características próprias, marcadas pela elevada circulação de pessoas, pela diversidade de perfis de visitantes e pela coexistência de diferentes motivações de deslocamento. Na tríplice fronteira, os fluxos articulam lazer, compras, negócios, eventos e deslocamentos cotidianos. Dados indicam que, em janeiro de 2025, 68,8% dos turistas em Foz do Iguaçu visitaram as Cataratas, e 52,1% também foram ao comércio paraguaio (Itaipu Parquetec, 2026).

Os portões de entrada são o primeiro contato institucional do turista e compõe a experiência no destino. Assim, filas prolongadas, dificuldades operacionais, ausência de informações acessíveis, processos excessivamente fragmentados ou limitações tecnológicas podem impactar negativamente a mobilidade turística e comprometer a competitividade regional.

9.4.3 Portões de entrada - Infraestrutura estratégica do turismo fronteiriço

Diferentemente de destinos turísticos não-fronteiriços os territórios fronteiriços demandam estruturas operacionais capazes de garantir fluidez, segurança, integração institucional e eficiência nos processos de travessia internacional. Nesse ambiente, aduanas,

sistemas migratórios, plataformas de informação, mecanismos de fiscalização e dispositivos de atendimento passam a compor a infraestrutura funcional da circulação turística regional.

Essa compreensão encontra respaldo nas diretrizes recentes da Política Nacional de Fronteiras (instituída pelo Decreto nº 12.038/2024), que reconhece as fronteiras como espaços estratégicos de integração regional, cooperação institucional, desenvolvimento territorial e articulação de políticas públicas. Da mesma forma, no Plano Nacional de Turismo 2024–2027 e o Programa de Mobilidade e Conectividade Turística reforçam a centralidade da mobilidade, da conectividade e da infraestrutura de circulação para o desenvolvimento sustentável do turismo e para a qualificação da experiência turística no território nacional.

9.4.4 Governança institucional e integração operacional

A gestão dos portões de entrada em regiões de fronteira caracteriza-se pela atuação simultânea de diferentes instituições responsáveis pelo controle migratório, fiscalização aduaneira, vigilância sanitária, controle agropecuário e segurança pública.

Tendo como referência empírica o cenário da região trinacional entre Brasil, Paraguai e Argentina, destacam-se as atribuições da Polícia Federal no controle migratório e repressão a crimes federais; da Receita Federal na fiscalização aduaneira e tributária; da ANVISA no controle sanitário; e do Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA) na fiscalização agropecuária.

Embora essas instituições atuem de forma complementar e frequentemente cooperativa, os levantamentos realizados evidenciam limitações relacionadas à interoperabilidade de sistemas, integração de dados e consolidação de mecanismos permanentes de coordenação.

9.4.5 Dinâmicas territoriais e especificidades da região trinacional

A região trinacional formada por Brasil, Paraguai e Argentina constitui um dos principais territórios de circulação internacional da América do Sul, caracterizando-se por elevada integração funcional entre os municípios de Foz do Iguaçu, Ciudad del Este e Puerto Iguazú[1]. Diferentemente de outras regiões de fronteira marcadas predominantemente por

baixa densidade populacional e circulação esporádica, a dinâmica territorial local é estruturada por fluxos permanentes de pessoas, mercadorias, serviços, turismo e relações econômicas transfronteiriças.

Nessa realidade, os deslocamentos cotidianos ultrapassam as motivações estritamente turísticas, envolvendo também atividades comerciais, trabalho pendular, acesso a serviços, estudos, compras, logística e relações familiares, configurando um território marcado por intensa articulação econômica e cotidiana entre os países vizinhos. Essa dinâmica produz elevado volume de circulação internacional nos portões de entrada da região, especialmente nas Pontes da Amizade e Tancredo Neves, além do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu.

A região apresenta ainda especificidades relacionadas às assimetrias econômicas, tributárias, cambiais e regulatórias entre os países envolvidos, fatores que influenciam diretamente os fluxos de mobilidade e os padrões de circulação internacional. Tais diferenças impactam tanto o turismo de compras quanto os deslocamentos associados ao comércio fronteiriço, aos serviços e às atividades econômicas regionais.

Sob a perspectiva do turismo fronteiriço, a tríplice fronteira caracteriza-se pela coexistência de múltiplas modalidades de circulação e permanência, envolvendo visitantes nacionais e internacionais, excursionistas, turistas de curta duração, trabalhadores transfronteiriços e usuários frequentes dos sistemas de travessia internacional. Essa condição amplia a complexidade operacional dos órgãos atuantes nos portões de entrada, exigindo estruturas capazes de responder simultaneamente às demandas de controle, segurança, fluidez operacional e atendimento ao visitante.

Além da relevância turística regional, a região trinacional ocupa posição estratégica nos processos de integração sul-americana e nas dinâmicas logísticas do MERCOSUL, constituindo importante corredor de circulação econômica e territorial. Desse modo, iniciativas voltadas à cooperação transfronteiriça, à facilitação da mobilidade e à integração regional tornam-se elementos relevantes para a ampliação da governança das fronteiras e da gestão da circulação internacional.[2]

Os levantamentos realizados no âmbito deste diagnóstico evidenciam que as especificidades territoriais da região influenciam diretamente os desafios operacionais

enfrentados pelos órgãos responsáveis pelo controle migratório, fiscalização aduaneira, vigilância sanitária e gestão da circulação internacional. Portanto, a compreensão das dinâmicas territoriais e das relações transfronteiriças torna-se elemento fundamental para a formulação de estratégias voltadas ao aprimoramento dos sistemas de informação, atendimento e gestão dos portões de entrada.

9.5 METODOLOGIA

O Plano de Ação foi construído com base em abordagem qualitativa, exploratória e aplicada, com triangulação entre levantamento institucional (Marcos Legais, Políticas, Acordos); visitas técnicas e observação *in loco* (28 a 30/04/2026, na Ponte da Amizade, sede da PF e Aduana da RFB). Observaram-se fluxos de pessoas e mercadorias, uso de sistemas, dinâmica de filas, procedimentos manuais e automatizados); entrevistas técnicas (com ao menos 3 agentes da PF e RFB, sem gravação de voz, mas, com anotações) e levantamento de sistemas e fluxos operacionais (STI, STI Mobile, Sonar, SIMPA, SAGA, etc.).

9.5.1 Limitações metodológicas

Acesso restrito a determinados sistemas e bases de dados sigilosos; impossibilidade de análise integral de informações de segurança e fiscalização; limitação temporal das observações; ausência de acesso a indicadores operacionais consolidados; diferenças nos níveis de informação disponibilizados pelos órgãos; e restrições relacionadas à interoperabilidade e compartilhamento institucional de dados.

Ressalta-se que este trabalho não constitui auditoria operacional, fiscalização institucional ou avaliação de conformidade. Trata-se de diagnóstico técnico-exploratório voltado à compreensão dos fluxos, sistemas e oportunidades de aprimoramento para a gestão da mobilidade internacional e o turismo fronteiriço. Parte das informações decorre de relatos e observações empíricas, podendo sofrer alterações devido a atualizações operacionais, tecnológicas ou normativas posteriores ao período do levantamento.

9.6 CONTEXTUALIZAÇÃO OPERACIONAL E INSTITUCIONAL

No território brasileiro, a atuação nos portões de entrada é desempenhada principalmente pela Polícia Federal, Receita Federal do Brasil, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) e Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA), cada qual exercendo competências específicas definidas por marcos legais e normativos próprios. Embora possuam atribuições distintas, esses órgãos atuam de forma complementar nos processos de controle, fiscalização, monitoramento e atendimento relacionados à circulação internacional.

A atuação integrada desses órgãos é fundamental para garantir segurança, conformidade normativa, fluidez operacional e atendimento adequado aos usuários dos sistemas de travessia internacional. Além das atribuições legais específicas de cada instituição, os processos observados evidenciam a necessidade crescente de interoperabilidade de sistemas, compartilhamento de informações e modernização dos mecanismos de gestão da mobilidade internacional.

Os itens a seguir apresentam uma contextualização sintética das competências institucionais dos principais órgãos atuantes nos portões de entrada analisados no âmbito deste diagnóstico.

9.6.1 Polícia Federal

A Polícia Federal (PF) é o órgão responsável pelo exercício das funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras no território brasileiro, conforme previsto no art. 144 da Constituição Federal de 1988. Entre suas atribuições estão o controle migratório, o registro de entrada e saída de pessoas do país, a emissão de documentos migratórios e a repressão a crimes federais e transnacionais.

Nas regiões de fronteira, a atuação da PF envolve atividades relacionadas ao controle da circulação internacional de pessoas, fiscalização migratória, cooperação internacional e combate a ilícitos como tráfico de drogas, armas, contrabando e crimes conexos. A instituição também atua de forma integrada com outros órgãos federais e forças de segurança pública.

No âmbito operacional, a Polícia Federal utiliza sistemas voltados ao controle migratório e à gestão de informações de circulação internacional, como o Sistema de Tráfego Internacional (STI), além de outras plataformas de apoio à fiscalização e gestão documental.

A atuação da PF nos portões de entrada possui relevância estratégica para o turismo fronteiriço, considerando sua influência sobre a fluidez da mobilidade internacional, os tempos de travessia e a experiência do visitante em regiões de intenso fluxo transfronteiriço.

9.6.2 Receita Federal

A Receita Federal do Brasil (RFB)[3] é o órgão responsável pela administração tributária e aduaneira da União, vinculada ao Ministério da Fazenda[i]. Suas competências incluem a fiscalização do comércio exterior, o controle aduaneiro de mercadorias, a arrecadação de tributos federais e o combate ao contrabando, descaminho e demais ilícitos relacionados à circulação internacional de bens.

Nos portões de entrada, a Receita Federal atua no controle de bagagens, mercadorias e veículos, realizando procedimentos de fiscalização, conferência documental, retenção de produtos e cobrança tributária quando aplicável. Também exerce papel relevante na repressão a práticas ilícitas relacionadas ao comércio transfronteiriço.

A instituição opera sistemas informatizados de gestão aduaneira e atendimento, incluindo plataformas voltadas à triagem, controle de declarações e gestão operacional dos fluxos de fiscalização.

No contexto do turismo fronteiriço, a atuação da Receita Federal impacta diretamente os fluxos associados ao turismo de compras, à circulação regional e à experiência dos usuários nos processos de travessia internacional.

9.6.3 ANVISA

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) é uma autarquia vinculada ao Ministério da Saúde, criada pela Lei nº 9.782/1999, responsável pela coordenação do Sistema Nacional de Vigilância Sanitária.

Nas regiões de fronteira, a ANVISA atua no controle sanitário de produtos, mercadorias, medicamentos, alimentos, substâncias e demais itens sujeitos à vigilância

sanitária, além de exercer funções relacionadas à proteção da saúde pública em pontos de entrada e saída do território nacional.

Sua atuação nos portões de entrada ocorre especialmente em situações envolvendo medicamentos, produtos sujeitos a controle sanitário e riscos relacionados à circulação internacional de bens e pessoas. A instituição também integra ações conjuntas com outros órgãos federais, especialmente em operações de fiscalização e controle aduaneiro.

A presença da ANVISA nas dinâmicas fronteiriças contribui para a segurança sanitária e para a conformidade regulatória dos fluxos internacionais que impactam a mobilidade regional.

9.6.4 MAPA

O Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA), órgão integrante da administração pública federal direta, é responsável pela formulação e execução das políticas públicas relacionadas à agropecuária, ao abastecimento e à defesa agropecuária no Brasil. No âmbito da defesa agropecuária, destaca-se o Decreto nº 5.741, de 30 de março de 2006, que regulamenta o Sistema Unificado de Atenção à Sanidade Agropecuária (SUASA), posteriormente atualizado pelo Decreto nº 8.471, de 22 de junho de 2015.

Nas áreas de fronteira, o MAPA atua por meio dos serviços de vigilância e fiscalização agropecuária internacional, realizando o controle e a inspeção de produtos de origem animal e vegetal, insumos agropecuários, cargas, embalagens, meios de transporte e demais materiais sujeitos à fiscalização sanitária e fitossanitária, com vistas à prevenção da introdução e disseminação de pragas e doenças de interesse agropecuário.

As atividades do órgão têm como objetivo prevenir a entrada e disseminação de pragas, doenças e riscos agropecuários no território nacional, em conformidade com normas nacionais e acordos internacionais de comércio e sanidade.

No contexto operacional dos portões de entrada, o MAPA integra as ações de controle e fiscalização realizadas em conjunto com outros órgãos federais, especialmente em situações envolvendo produtos agropecuários transportados por viajantes ou cargas internacionais.

Ressalta-se que a cooperação interinstitucional entre os órgãos existe, mas é limitada por sistemas fragmentados e baixa interoperabilidade. Parcerias com Itaipu Parquetec e Itaipu Binacional têm gerado iniciativas como ASPIDE e Muralha Inteligente.

9.7 DIAGNÓSTICO DOS SISTEMAS E PROCESSOS

Os itens a seguir sistematizam os principais sistemas, fluxos operacionais, estruturas e limitações identificados durante o diagnóstico realizado junto aos órgãos atuantes nos portões de entrada da região trinacional, conforme a metodologia descrita.

9.7.1 Sistemas identificados

Os levantamentos realizados evidenciaram a utilização de diferentes sistemas e plataformas institucionais voltados ao controle migratório, fiscalização aduaneira, gestão operacional e monitoramento de fluxos transfronteiriços. Embora desempenhem funções complementares, observam-se distintos níveis de integração, interoperabilidade e compartilhamento de informações entre as estruturas analisadas.

9.7.2 Fluxos operacionais

Os fluxos observados envolvem controle migratório, fiscalização aduaneira, conferência documental, circulação de mercadorias e atendimento a diferentes perfis (turistas, excursionistas, trabalhadores transfronteiriços, comerciantes, usuários frequentes). Os procedimentos variam conforme o órgão, horário, sazonalidade e natureza do deslocamento. Entre os principais fluxos identificados durante as visitas técnicas, destacam-se:

- Registro de entrada e saída de pessoas - observou-se que os fluxos de entrada e saída variam significativamente conforme o horário, período turístico e natureza do deslocamento, coexistindo usuários frequentes da travessia internacional com visitantes ocasionais e turistas em trânsito regional;

- Fiscalização migratória - os procedimentos de fiscalização envolvem tanto abordagens automatizadas quanto verificações presenciais complementares, especialmente

em situações consideradas sensíveis pelas equipes operacionais. Operacionalmente, distinguem-se os atendimentos espontâneos — realizados por viajantes que se apresentam voluntariamente para declaração ou regularização — e os atendimentos decorrentes de fiscalização, nos quais os indivíduos são encaminhados para averiguação após retenção ou abordagem pelas equipes de controle.

- Os dois fluxos possuem tratamento operacional distinto, incluindo áreas de espera separadas e tempos de atendimento diferenciados, sendo conferida prioridade aos atendimentos espontâneos.

- Controle de bagagens e mercadorias;
- Triagem de viajantes;
- Declaração de bens;
- Retenção de mercadorias - Em determinadas ocorrências, os procedimentos de retenção demandam articulação simultânea entre diferentes áreas operacionais, impactando temporariamente a fluidez do atendimento;
- Encaminhamento de ocorrências;
- Autorização de viagem para menores - foram identificadas situações em que divergências documentais ou ausência de documentação complementar resultam em necessidade de análise individualizada pelos agentes responsáveis;
- Atendimento de situações excepcionais.

Observou-se que determinados procedimentos ainda dependem de validações complementares realizadas manualmente pelas equipes, especialmente em situações envolvendo inconsistências documentais, ausência de integração entre sistemas, necessidade de conferência cruzada de informações ou indisponibilidade momentânea das plataformas utilizadas.

Também foram identificadas diferenças relevantes entre os fluxos operacionais da Polícia Federal e da Receita Federal, tanto em relação ao nível de automação quanto à organização dos atendimentos, estrutura disponível e quantidade de agentes envolvidos nas rotinas operacionais.

9.7.3 Infraestrutura operacional

As estruturas operacionais observadas apresentam diferenças relacionadas à capacidade de atendimento, disponibilidade tecnológica, conectividade e organização dos ambientes destinados às atividades de controle e fiscalização.

- **Polícia Federal** - Ponte Internacional da Amizade: foram identificadas limitações relacionadas ao número de cabines de atendimento, efetivo operacional reduzido, dependência de conectividade remota e utilização de sistemas com baixo nível de automação. Também foram observadas limitações relacionadas à estabilidade de conexão, à integração entre sistemas e à capacidade operacional das equipes em períodos de maior fluxo internacional, especialmente durante feriados prolongados e temporadas turísticas.
- **Receita Federal** - Ponte Internacional da Amizade: observou-se estrutura operacional mais ampla, com áreas organizadas para triagem, atendimento, fiscalização e apoio operacional, além da utilização de painéis eletrônicos e sistemas de gestão de filas. Apesar dos avanços estruturais identificados, permanecem desafios relacionados à fragmentação dos sistemas utilizados, à necessidade de múltiplas interfaces operacionais e à organização de determinados fluxos de fiscalização e retenção de mercadorias.

Ressalta-se que a inauguração de novos postos migratórios, como a estrutura implantada na Ponte da Integração Brasil–Paraguai[21], reforça a necessidade de ampliação da capacidade operacional da fronteira e de adaptação dos sistemas de controle à crescente circulação regional.

9.7.4 Atendimento ao visitante

Atendem-se turistas internacionais, excursionistas, trabalhadores transfronteiriços, moradores, motoristas profissionais e viajantes comerciais.

Há diferenças entre os modelos operacionais adotados pelos órgãos analisados, especialmente em relação à organização dos atendimentos, estrutura disponível e utilização de ferramentas de apoio operacional.

[21] Polícia Federal inaugura posto de migração na Ponte da Integração Brasil–Paraguai, em Foz do Iguaçu/PR, ampliando a estrutura de controle migratório na região de fronteira. Disponível em: https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/noticias/2025/12/pf-inaugura-posto-de-migracao-na-ponte-da-integracao-em-foz-do-iguacu-pr Acesso em: 12 maio 2026.

- Receita Federal: observou-se maior nível de organização dos fluxos de atendimento após a implantação do sistema SAGA, com utilização de triagem estruturada, emissão de senhas, painéis eletrônicos e separação funcional entre diferentes modalidades de atendimento e fiscalização.
- Polícia Federal: embora os atendimentos ocorram de forma contínua e operacionalmente adaptada ao elevado fluxo de usuários, foram identificadas limitações relacionadas ao número de posições de atendimento, à dependência de sistemas com menor nível de automação e à necessidade de procedimentos manuais em determinadas situações operacionais.
- Períodos de maior circulação internacional impactam diretamente a dinâmica de filas, os tempos de espera e a capacidade operacional das estruturas de atendimento, especialmente em datas associadas à intensificação do turismo regional e da circulação transfronteiriça.

9.7.5 Gestão e compartilhamento de dados

No caso da Polícia Federal, foram observadas limitações relacionadas à interoperabilidade, duplicidade de registros, ausência de funcionalidades avançadas de busca e dependência de conectividade permanente para operação do sistema migratório.

Na Receita Federal, apesar dos avanços relacionados ao sistema SAGA, permanecem desafios associados à fragmentação funcional entre diferentes módulos operacionais.

A falta de integração plena gera consultas complementares, duplicidade de registros e procedimentos manuais de validação. Iniciativas de interoperabilidade, consolidação de dados e automação são caminhos para fortalecer a eficiência e a capacidade analítica.

9.7.6 Gargalos operacionais identificados

Os levantamentos evidenciaram gargalos operacionais relacionados à infraestrutura tecnológica, capacidade operacional, integração de sistemas e organização dos fluxos de atendimento e fiscalização. Embora parte dos desafios observados seja comum aos diferentes órgãos atuantes na fronteira, também foram identificadas especificidades institucionais relacionadas às competências operacionais e aos sistemas utilizados.

Quadro 28 - Principais gargalos operacionais identificados nos portões de entrada

Eixo de análise	Polícia Federal	Receita Federal
Infraestrutura tecnológica	Utilização de sistema migratório com arquitetura considerada defasada; limitações de funcionalidades relacionadas à busca, filtragem e atualização de registros.	Fragmentação entre módulos e plataformas operacionais utilizados simultaneamente pelas equipes de fiscalização e atendimento.
Interoperabilidade e integração de dados	Baixa integração com outras bases institucionais e dependência de validações complementares em determinadas situações operacionais.	Limitações relacionadas à integração entre sistemas utilizados em diferentes etapas dos fluxos de fiscalização e atendimento.
Conectividade e estabilidade operacional	Dependência de conectividade contínua para funcionamento do sistema migratório; ocorrência de procedimentos manuais em situações de instabilidade tecnológica.	Necessidade de múltiplas interfaces operacionais e dependência de sistemas simultâneos para execução de determinados procedimentos.
Capacidade operacional	Número reduzido de cabines e limitação de efetivo em períodos de maior fluxo migratório e turístico.	Pressão operacional associada ao elevado volume de atendimento e fiscalização em períodos de intensificação da circulação transfronteiriça.
Automação de procedimentos	Persistência de etapas manuais em processos específicos de conferência e validação documental.	Necessidade de validações complementares em situações relacionadas à retenção de mercadorias e procedimentos especiais de fiscalização.
Atendimento ao usuário	Impactos operacionais relacionados ao aumento do	Melhor estruturação do atendimento após implantação do sistema

	tempo de espera em períodos de alta demanda.	SAGA, embora ainda persistam desafios em situações de sobrecarga operacional.
Gestão de fluxo	Sensibilidade operacional associada à sazonalidade turística e à elevada circulação cotidiana na fronteira.	Necessidade de reorganização de determinados fluxos de triagem e fiscalização em períodos de maior movimentação.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Parte dos gargalos observados decorre não apenas de limitações tecnológicas, mas também da elevada complexidade operacional[22] característica da região trinacional, marcada pela coexistência de fluxos turísticos, circulação pendular estudantil, cotidiana e para o trabalho, atividades logísticas e fiscalização de ilícitos transfronteiriços.

9.8 ANÁLISE ESTRATÉGICA

9.8.1 Turismo fronteiriço e eficiência operacional

Em regiões de circulação transfronteiriça intensa, a eficiência da travessia afeta diretamente a experiência do turista e a competitividade do destino. Filas longas, falta de previsibilidade e sinalização precária prejudicam a circulação regional.

Ao mesmo tempo, iniciativas voltadas à automação de processos, modernização tecnológica, integração institucional e qualificação do atendimento ajudam a fortalecer a fluidez operacional, ampliar a eficiência dos sistemas de travessia e contribuir para o desenvolvimento sustentável do turismo fronteiriço.

[22] Operações recentes da Receita Federal evidenciam a elevada complexidade operacional da fronteira e a intensidade dos fluxos ilícitos associados à circulação internacional na região. Em junho de 2025, a Receita Federal realizou retenção de mais de 200 kg de substância análoga à maconha na Ponte Internacional da Amizade, em Foz do Iguaçu/PR. Disponível em: https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/noticias/2025/junho/receita-federal-retem-mais-200-kg-de-substancia-analoga-a-maconha-na-ponte-internacional-da-amizade. Acesso em: 12 maio 2026.

9.8.2 Transformação digital e gestão da mobilidade

A gestão contemporânea de fronteiras vem incorporando progressivamente tecnologias de reconhecimento facial, leitura automatizada de documentos, registro biométrico e integração de bases de dados migratórios, especialmente em regiões caracterizadas por elevado fluxo internacional de pessoas. Iniciativas internacionais como os sistemas europeus de fronteiras inteligentes (*Smart Borders*[23]), apontam na direção de mais eficiência, segurança e melhoria da experiência para o viajante, com tecnologias voltadas à ampliação da eficiência operacional e rastreabilidade.

No Brasil, iniciativas como o Projeto Muralha Inteligente, o desenvolvimento do sistema ASPIDE e a proposta do Projeto Travessia demonstram a crescente incorporação de soluções tecnológicas voltadas à gestão da mobilidade e a ampliação do alcance dos sistemas de controle e monitoramento em áreas de fronteira.

Ainda assim, o diagnóstico de Foz do Iguaçu revela um cenário misto: há procedimentos digitalizados, mas muitas rotinas seguem manuais, com conferências presenciais e múltiplas etapas. Os sistemas atuais têm limitações reais – e é justamente aí que estão as oportunidades de melhoria.

9.8.3 Integração institucional e interoperabilidade e gestão estratégica da informação

A integração operacional entre instituições não depende exclusivamente de compatibilidade tecnológica, envolvendo também diferenças procedimentais, competências administrativas distintas e níveis variados de autonomia operacional entre os órgãos responsáveis pelo controle e fiscalização. A fragmentação entre sistemas institucionais também pode gerar retrabalho operacional, necessidade de conferências manuais

[23] A União Europeia vem implementando iniciativas de modernização da gestão de fronteiras no âmbito do programa Smart Borders, voltadas à ampliação da segurança, eficiência operacional e facilitação da circulação internacional de viajantes. Entre os principais instrumentos estão o Sistema de Entrada/Saída (Entry/Exit System – EES), plenamente operacional desde abril de 2026, e o Sistema Europeu de Informação e Autorização de Viagem (ETIAS), previsto para entrar em funcionamento no último trimestre de 2026. As iniciativas utilizam tecnologias de biometria, automação de controles migratórios e integração de dados em larga escala, constituindo referência internacional para modelos contemporâneos de gestão inteligente de fronteiras. Disponível em: https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen/smart-borders_en Acesso em: 12 maio de 2026

complementares, consultas paralelas em diferentes plataformas e aumento do tempo de processamento das atividades de controle e atendimento.

Em regiões de fronteira, esses desafios tornam-se ainda mais complexos em razão das assimetrias existentes entre os países envolvidos, incluindo diferenças regulatórias, capacidades tecnológicas, estruturas administrativas e modelos de gestão adotados pelas instituições responsáveis pela circulação internacional. Soma-se a isso a necessidade de articulação entre órgãos vinculados a distintas estruturas ministeriais e competências setoriais, como segurança pública, administração tributária, vigilância sanitária e fiscalização agropecuária. Tais diferenças podem limitar a implementação de mecanismos integrados de controle, compartilhamento de informações, atendimento e monitoramento dos fluxos transfronteiriços.

No âmbito do MERCOSUL, as Decisões CMC nº 53/15 e nº 02/19 estabelecem diretrizes relacionadas ao Registro Migratório Eletrônico e ao intercâmbio regional de informações migratórias, contribuindo para os debates sobre interoperabilidade, facilitação da mobilidade e modernização dos mecanismos de controle fronteiriço. Embora essas iniciativas apontem para avanços na integração regional e na digitalização dos processos de gestão migratória, sua implementação depende não apenas de infraestrutura tecnológica compatível, mas também de alinhamentos institucionais, normativos e operacionais entre os Estados Partes.

Um sinal recente de mudança é o Acordo sobre Facilitação do Comércio do MERCOSUL, por meio do Decreto nº 12.958/2026[24]. Embora voltado prioritariamente à facilitação do comércio e da circulação de bens, o acordo contribui indiretamente para o aprimoramento da mobilidade internacional, da integração operacional e da eficiência dos fluxos transfronteiriços, aspectos que impactam diretamente a dinâmica do turismo fronteiriço e o funcionamento dos portões de entrada na região trinacional.

[24] BRASIL. Decreto nº 12.958, de 7 de maio de 2026. Promulga o Acordo sobre Facilitação do Comércio do Mercosul. Brasília, DF: Presidência da República, 2026. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2026/decreto/d12958.htm Acesso em: 13 maio 2026

9.9 REFERÊNCIAS E CASOS DE APOIO

Esta subseção reúne referenciais institucionais, projetos em desenvolvimento na região trinacional e experiências internacionais que servem de base para as propostas do Plano de Ação. Foram selecionados casos que mostram tendências de aumento da eficiência operacional, interoperabilidade, automação, uso de dados e articulação institucional em fronteiras.

9.9.1 Política Nacional de Fronteiras e integração regional

Instituída pelo Decreto nº 12.038/2024, a Política Nacional de Fronteiras é um marco para a governança e gestão estratégica das fronteiras brasileiras. A análise aprofundada do impacto e da relevância deste e de outros marcos normativos da gestão de fronteiras e integração regional, com ênfase no MERCOSUL e na tríplice fronteira realizada no documento do item 2.4, serviu de base para compreender os desafios operacionais nos portões de entrada, especialmente quanto à integração institucional, interoperabilidade de sistemas e coordenação entre órgãos. A partir deles, reforça-se a necessidade de estratégias voltadas à qualificação dos fluxos transfronteiriços, à melhoria da gestão da mobilidade internacional e ao aprimoramento do atendimento nos acessos da região.

9.9.2 Muralha Inteligente

O Projeto Muralha Inteligente é uma cooperação tecnológica em Foz do Iguaçu entre a Receita Federal, Itaipu Binacional e Itaipu Parquetec[25]. O sistema usa reconhecimento automatizado de placas, sensores e análise de dados para monitorar fluxos e identificar movimentações suspeitas na fronteira Brasil–Paraguai.

É uma referência concreta de articulação entre tecnologia, inteligência operacional e cooperação institucional aplicada à fiscalização e à segurança pública. Além do impacto no combate a ilícitos, o projeto demonstra como ecossistemas regionais de inovação podem

[25] Itaipu Parquetec. Projeto Muralha Inteligente fortalece a fiscalização e gera resultados expressivos no combate ao contrabando na fronteira. Disponível em https://www.itaipuparquetec.org.br/projeto-muralha-inteligente-fortalece-a-fiscalizacao-e-gera-resultados-expressivos-no-combate-ao-contrabando-na-fronteira/?utm_source=chatgpt.com Acesso em: 11 maio 2026.

gerar soluções para gestão territorial e mobilidade internacional. No contexto deste Plano, serve de modelo para estratégias de integração de dados e interoperabilidade.

9.9.3 Áspide Tecnológico

O projeto Áspide Tecnológico[26] é uma iniciativa em desenvolvimento, liderada pelo Itaipu Parquetec, para modernizar o controle migratório na fronteira Brasil–Paraguai. Busca automação, validação documental, integração de dados e apoio digital aos processos migratórios, com foco na redução do tempo de atendimento e melhoria do registro de fluxos. O Projeto Travessia é um subprojeto de prova de conceito vinculado ao ASPIDE, em parceria com a Polícia Federal e a empresa SITA. Ele testa equipamentos como o dispositivo FACEPOD (controle automatizado de travessia) e um aplicativo móvel para leitura de documentos e comparação facial, na Ponte Internacional da Amizade.

A proposta é validar o uso de biometria, reconhecimento facial e automação para agilizar o atendimento e qualificar a experiência do viajante. Essas iniciativas estão alinhadas às tendências de transformação digital na gestão de fronteiras e são referências potenciais para as futuras estratégias de modernização na região trinacional.

9.9.4 Casos e referências internacionais

Entre as principais referências, destaca-se o programa *Smart Borders* da União Europeia, estruturado a partir do Sistema de Entrada/Saída (*Entry/Exit System – EES*) e do Sistema Europeu de Informação e Autorização de Viagem (*ETIAS*). Essas iniciativas buscam modernizar o controle migratório no Espaço Schengen por meio do uso integrado de biometria, registros digitais, automação de procedimentos e compartilhamento de dados entre países membros, ampliando a capacidade de monitoramento da mobilidade internacional e reduzindo gargalos operacionais nos pontos de entrada e saída[27].

---

[26] Polícia Federal. *PF recebe drones e kits de infiltração doados pela Itaipu e reforça combate ao crime organizado na fronteira*. Brasília: Polícia Federal, mar. 2026. Disponível em: https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/noticias/2026/03/pf-recebe-drones-e-kits-de-infiltracao-doados-pela-itaipu-e-reforca-combate-ao-crime-organizado-na-fronteira Acesso em: 11 maio 2026.

[27] UNIÃO EUROPEIA. European Commission. Smart Borders. Disponível em: https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen/smart-borders_en Acesso em: 11 maio 2026

Outro referencial relevante é a crescente utilização de sistemas automatizados de controle migratório *e-gates*, em aeroportos e fronteiras terrestres de países como Singapura, Emirados Árabes Unidos, Austrália, Reino Unido e Canadá, incorporando reconhecimento facial, leitura automatizada de documentos e validação biométrica para agilizar o fluxo de passageiros e reduzir procedimentos manuais.[28]

No contexto latino-americano, observam-se iniciativas voltadas à integração migratória e à facilitação da circulação regional no âmbito do MERCOSUL, especialmente relacionadas aos acordos de residência, documentos de viagem, reconhecimento documental e cooperação fronteiriça. Ainda que os níveis de integração tecnológica e interoperabilidade permaneçam heterogêneos entre os países da região, essas iniciativas evidenciam avanços graduais na construção de mecanismos de cooperação aplicados à mobilidade internacional[29].

As experiências internacionais analisadas demonstram que a modernização da gestão de fronteiras depende não apenas da incorporação de tecnologias digitais, mas também da construção de modelos institucionais capazes de integrar governança, interoperabilidade, compartilhamento de informações e coordenação operacional entre diferentes órgãos e países.

9.10 PLANO DE AÇÃO ESTRUTURADO

Os levantamentos teóricos, territoriais, institucionais e jurídicos desenvolvidos no âmbito do Produto 02 evidenciam que o turismo fronteiriço está inserido em uma dinâmica complexa de circulação internacional, integração regional, governança multissetorial e gestão operacional dos fluxos transfronteiriços.

[28] INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA). *One ID and biometric travel initiatives*. Disponível em: https://www.iata.org/en/programs/passenger/one-id Acesso em: 12 maio 2026

[29] MERCOSUL. Acordo sobre Documentos de Viagem dos Estados Partes do MERCOSUL e Estados Associados; Acordo de Residência para Nacionais dos Estados Partes do MERCOSUL. Disponível em https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/2754_DEC_018-2008_PT_Acordo%20Documentos%20de%20Viagem.pdf https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6975.htm https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/imigracao/autorizacao-residencia/acordo-de-residencia-para-nacionais-dos-estados-partes-do-mercosul-bolivia-e-chile Acesso em: 11 de maio 2026

A revisão de leis e regulamentos demonstrou que as áreas de fronteira constituem espaços marcados pela articulação entre soberania, controle, mobilidade, cooperação internacional e desenvolvimento territorial, envolvendo múltiplos instrumentos normativos, competências institucionais e acordos regionais. Por sua vez, os diagnósticos operacionais desenvolvidos evidenciaram desafios relacionados à interoperabilidade de sistemas, integração institucional, processamento de fluxos, compartilhamento de informações e atendimento nos portões de entrada da região trinacional.

Partindo desta conjuntura, o Plano de Ação proposto busca traduzir, em termos estratégicos e operacionais, os principais desafios identificados ao longo dos levantamentos realizados, propondo diretrizes voltadas ao fortalecimento da integração institucional, à qualificação da experiência de circulação internacional, ao aprimoramento da gestão dos fluxos transfronteiriços e à consolidação do turismo fronteiriço como dimensão relevante do desenvolvimento regional.

9.10.1 Diretrizes estratégicas

As ações propostas neste Plano de Ação estão orientadas pelos seguintes princípios estratégicos:

- Integração institucional e cooperação interorganizacional;
- Facilitação da mobilidade turística internacional;
- Eficiência operacional e segurança institucional;
- Transformação digital aplicada à gestão de fronteiras;
- Interoperabilidade e governança de dados;
- Qualificação da experiência do visitante;
- Acessibilidade e transparência da informação;
- Desenvolvimento territorial integrado;
- Reconhecimento da fronteira como espaço simultâneo de controle estatal, integração regional, circulação internacional e desenvolvimento territorial.
- Fortalecimento da integração regional sul-americana.

O plano não propõe flexibilização dos mecanismos de controle migratório, aduaneiro, sanitário ou de segurança pública, mas o aprimoramento da eficiência operacional,

integração institucional e qualificação da experiência do usuário, respeitando integralmente os marcos legais e as competências institucionais vigentes.

9.10.2 Problema Central Identificado

Os levantamentos realizados até o presente momento evidenciam que os desafios relacionados à gestão dos portões de entrada da região trinacional não decorrem exclusivamente de limitações tecnológicas ou de infraestrutura física, mas de um conjunto amplo de fatores institucionais, regulatórios, operacionais e territoriais que impactam a circulação internacional e a experiência de mobilidade na fronteira. As observações de campo demonstraram que a fragmentação entre sistemas, a baixa interoperabilidade institucional, as assimetrias regulatórias e a necessidade de múltiplas verificações operacionais contribuem para retrabalho, aumento do tempo de processamento, sobreposição de procedimentos e dificuldades de coordenação nos fluxos transfronteiriços. Esse cenário impacta diretamente nos seguintes aspectos:

- Fluidez operacional;
- Tempos de travessia;
- Capacidade de monitoramento;
- Experiência do visitante;
- Eficiência da gestão territorial da circulação internacional.

Dessa forma, o problema central identificado relaciona-se à ausência de mecanismos integrados de governança operacional e gestão da mobilidade internacional capazes de articular, de maneira coordenada, os diferentes sistemas institucionais, fluxos operacionais e competências administrativas envolvidos na circulação transfronteiriça.

9.10.3 Estrutura estratégica do Plano

O Plano de Ação está organizado em seis eixos estratégicos complementares:

Eixo	Finalidade
Eixo 1	Coordenação institucional e Fluxos operacionais
Eixo 2	Interoperabilidade e integração de sistemas
Eixo 3	Transformação digital e inovação tecnológica

Eixo 4	Facilitação turística e experiência do visitante
Eixo 5	Inteligência territorial e gestão de fluxos
Eixo 6	Cooperação transfronteiriça e integração regional

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

9.10.3.1 EIXO 1 — Coordenação Institucional E Fluxos Operacionais

Tabela 18 - COORDENAÇÃO INSTITUCIONAL E FLUXOS OPERACIONAIS

Elemento	Conteúdo
Objetivo estratégico	Fortalecer mecanismos permanentes de coordenação institucional entre os órgãos atuantes nos portões de entrada.
Diagnóstico associado	Observou-se atuação complementar entre PF, RFB, ANVISA e MAPA, porém limitada por fragmentação operacional, ausência de protocolos integrados permanentes, dificuldades de compartilhamento estruturado de informações e baixa institucionalização de mecanismos conjuntos de governança.
Ações prioritárias	Instituir Grupo Técnico Interinstitucional Permanente *(Curto prazo · Alta prioridade · Média complexidade)* Desenvolver protocolos integrados de operação *(Curto prazo · Alta prioridade · Média complexidade)* Criar rotina periódica de alinhamento operacional *(Curto prazo · Média prioridade · Baixa complexidade)* Estruturar fluxos integrados para situações excepcionais *(Médio prazo · Alta prioridade · Média complexidade)* Desenvolver modelo regional de governança fronteiriça *(Longo prazo · Alta prioridade · Alta complexidade)*
Instituições relacionadas	Polícia Federal; Receita Federal; ANVISA; MAPA; Ministério do Turismo; Itaipu Binacional; Itaipu Parquetec; governos locais.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

9.10.3.2 EIXO 2 — Interoperabilidade e Integração de Sistemas

Tabela 19 - INTEROPERABILIDADE E INTEGRAÇÃO DE SISTEMAS

Elemento	Conteúdo
Objetivo estratégico	Ampliar a interoperabilidade entre sistemas utilizados nos processos migratórios, aduaneiros e operacionais.
Diagnóstico associado	Os levantamentos evidenciaram coexistência de plataformas com diferentes níveis de integração, dificultando compartilhamento automatizado de informações, consolidação operacional, monitoramento em tempo real e gestão integrada dos fluxos transfronteiriços.
Ações prioritárias	Mapear integrações existentes entre sistemas *(Curto prazo · Alta prioridade · Baixa complexidade)* Definir padrões mínimos de

	interoperabilidade *(Curto prazo · Alta prioridade · Média complexidade)* Desenvolver painéis compartilhados de monitoramento *(Médio prazo · Alta prioridade · Média complexidade)* Estabelecer protocolos de governança de dados *(Médio prazo · Alta prioridade · Média complexidade)* Estruturar arquitetura integrada de dados fronteiriços *(Longo prazo · Alta prioridade · Alta complexidade)*
Elementos associados	Integração semântica; interoperabilidade procedimental; governança de dados; segurança da informação; LGPD; rastreabilidade operacional.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

9.10.3.3 EIXO 3 — Transformação Digital e Inovação Tecnológica

Tabela 20 - Transformação Digital e Inovação Tecnológica

Elemento	Conteúdo
Objetivo estratégico	Ampliar a modernização tecnológica aplicada à gestão da mobilidade internacional.
Diagnóstico associado	As iniciativas identificadas (ASPIDE, Travessia, Muralha Inteligente) demonstram potencial relevante, porém ainda coexistem procedimentos manuais, limitações operacionais, baixa automação e integração parcial dos sistemas.
Ações prioritárias	Expandir projetos-piloto de automação migratória *(Médio prazo · Alta prioridade · Alta complexidade)* Avaliar tecnologias biométricas integradas *(Médio prazo · Alta prioridade · Alta complexidade)* Implantar sistemas inteligentes de monitoramento de filas *(Médio prazo · Média prioridade · Média complexidade)* Desenvolver mecanismos preditivos de fluxo *(Longo prazo · Alta prioridade · Alta complexidade)* Estruturar ambiente regional de smart border *(Longo prazo · Alta prioridade · Alta complexidade)*
Tecnologias associadas	Biometria; reconhecimento facial; data warehouse; IA aplicada à mobilidade; monitoramento em tempo real; gestão territorial inteligente.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

9.10.3.4 EIXO 4 — Facilitação Turística e Experiência do Visitante

Tabela 21 - FACILITAÇÃO TURÍSTICA E EXPERIÊNCIA DO VISITANTE

Elemento	Conteúdo
Objetivo estratégico	Qualificar a experiência do visitante internacional nos processos de travessia fronteiriça.

Diagnóstico associado	Filas prolongadas, ausência de informações acessíveis, fragmentação operacional e dificuldades de orientação impactam diretamente a experiência turística regional.
Ações prioritárias	Implantar sinalização multilíngue integrada *(Curto prazo · Alta prioridade · Baixa complexidade)* Desenvolver canais digitais de orientação ao visitante *(Curto prazo · Alta prioridade · Média complexidade)* Estruturar protocolos de atendimento ao turista *(Curto prazo · Média prioridade · Baixa complexidade)* Implantar monitoramento público de tempo de travessia *(Médio prazo · Alta prioridade · Média complexidade)* Desenvolver integração entre mobilidade e atrativos turísticos *(Médio prazo · Média prioridade · Média complexidade)* Estruturar modelo regional de hospitalidade fronteiriça *(Longo prazo · Média prioridade · Alta complexidade)*
Aspectos associados	Acessibilidade; experiência do visitante na travessia fronteiriça; comunicação em tempo real; informação turística integrada; experiência do usuário.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

9.10.3.5 EIXO 5 — Inteligência Territorial e Gestão de Fluxos

Tabela 22 - INTELIGÊNCIA TERRITORIAL E GESTÃO DE FLUXOS

Elemento	Conteúdo
Objetivo estratégico	Aprimorar a capacidade analítica e preditiva da gestão da mobilidade internacional.
Diagnóstico associado	Os fluxos fronteiriços apresentam elevada variabilidade sazonal e múltiplas motivações de deslocamento, exigindo mecanismos mais sofisticados de monitoramento e planejamento operacional.
Ações prioritárias	Desenvolver indicadores integrados de mobilidade *(Curto prazo · Alta prioridade · Média complexidade)* Implantar monitoramento contínuo de fluxos *(Médio prazo · Alta prioridade · Média complexidade)* Criar protocolos operacionais para alta temporada *(Médio prazo · Alta*

	prioridade · Média complexidade) Estruturar sistemas preditivos de sazonalidade *(Longo prazo · Média prioridade · Alta complexidade)* Desenvolver observatório regional de mobilidade turística *(Longo prazo · Alta prioridade · Alta complexidade)*
Elementos associados	Inteligência territorial; monitoramento de fluxos; análise preditiva; sazonalidade; planejamento operacional; observatório regional.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

9.10.3.6 EIXO 6 — Cooperação Transfronteiriça e Integração Regional

Tabela 23 - COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA E INTEGRAÇÃO REGIONAL

Elemento	**Conteúdo**
Objetivo estratégico	Fortalecer mecanismos de articulação regional voltados à mobilidade e facilitação turística.
Diagnóstico associado	A região trinacional apresenta forte integração funcional, porém limitada institucionalização de mecanismos permanentes voltados à gestão compartilhada da mobilidade turística.
Ações prioritárias	Fortalecer articulação técnica trinacional *(Curto prazo · Média prioridade · Média complexidade)* Estabelecer fóruns permanentes de cooperação *(Médio prazo · Média prioridade · Média complexidade)* Desenvolver agendas integradas de facilitação turística *(Médio prazo · Média prioridade · Média complexidade)* Estruturar estratégias regionais de gestão territorial inteligente da mobilidade turística *(Longo prazo · Média prioridade · Alta complexidade)* Ampliar cooperação no âmbito do MERCOSUL *(Longo prazo · Alta prioridade · Alta complexidade)*
Elementos associados	Cooperação trinacional; integração regional; governança compartilhada; articulação institucional; MERCOSUL; gestão integrada da mobilidade turística.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

9.10.4 Matriz de Priorização Estratégica

Ação	Impacto	Complexidade	Dependência institucional	Prioridade
GT Interinstitucional	Alto	Média	Média	Alta
Sinalização multilíngue	Alto	Baixa	Baixa	Alta
Integração de dados	Alto	Alta	Alta	Alta
Painéis de fluxo	Médio	Média	Média	Média
Smart border regional	Alto	Alta	Alta	Longo prazo

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

9.10.5 Indicadores de Monitoramento

Indicador	Finalidade
Tempo médio de travessia	Avaliar fluidez operacional
Tempo médio de espera	Monitorar eficiência
Percentual de processos automatizados	Avaliar transformação digital
Índice de indisponibilidade dos sistemas	Monitorar estabilidade
Satisfação do usuário	Avaliar experiência do visitante
Número de integrações sistêmicas implantadas	Avaliar interoperabilidade
Volume de registros processados digitalmente	Avaliar maturidade tecnológica
Tempo de resposta operacional	Avaliar coordenação institucional

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

9.11 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os levantamentos realizados demonstram que os portões de entrada da região trinacional constituem estruturas estratégicas para a integração regional, a mobilidade internacional, o turismo fronteiriço e a circulação econômica sul-americana.

Nesse contexto, o aprimoramento dos sistemas de informação, da coordenação institucional e da experiência do visitante demanda abordagem integrada, gradual e multissetorial, articulando:

- segurança;
- facilitação;
- tecnologia;
- governança;
- desenvolvimento territorial.

As propostas apresentadas possuem caráter orientador e estratégico, visando subsidiar futuras iniciativas institucionais voltadas à modernização da gestão fronteiriça e à qualificação da mobilidade turística internacional na região trinacional.

10 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO ESTUDO

Considera-se que os objetivos propostos para a execução do presente instrumento foram alcançados, tendo sido desenvolvido o Diagnóstico e os respectivos Planos de Ação sobre o Turismo Fronteiriço entre os estados do Paraná e Mato Grosso do Sul e os países do MERCOSUL, sob a perspectiva do desenvolvimento sustentável e da integração sul-americana. A seguir, resume-se o que foi alcançado em cada uma das atividades preconizadas pelo Produto 2 – Diagnóstico do Turismo Fronteiriço entre o Brasil e os países do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e potencialidades, voltado ao conhecimento das realidades das fronteiras e à proposição de planos de ação contendo medidas institucionais que podem ser adotadas para a facilitação turística, considerando as atribuições do Ministério do Turismo e sua articulação com demais organismos governamentais.

As análises desenvolvidas na Atividade 2.1 evidenciaram que o turismo fronteiriço constitui um fenômeno complexo, multidimensional e fortemente condicionado pelas dinâmicas territoriais, pelas mobilidades transfronteiriças e pelas relações de integração e poder presentes nas regiões de fronteira. O levantamento teórico demonstrou que a compreensão desse fenômeno exige ultrapassar abordagens restritas ao deslocamento turístico convencional ou à lógica exclusivamente econômica do consumo, incorporando dimensões sociais, culturais, políticas, institucionais e simbólicas que estruturam os territórios fronteiriços. Nesse contexto, a fronteira revelou-se simultaneamente como espaço de circulação, interação, controle, disputa e oportunidade, no qual diferentes formas de mobilidade — cotidianas, comerciais, laborais e turísticas — se sobrepõem e se articulam. A partir dessa perspectiva, o estudo propôs uma definição conceitual e operacional de turismo fronteiriço capaz de contemplar as especificidades das áreas analisadas, reconhecendo o papel das assimetrias territoriais, da cooperação transfronteiriça, da governança e da facilitação da mobilidade na consolidação dessas regiões como espaços turísticos integrados.

As análises desenvolvidas na atividade 2.2 evidenciaram que os fluxos internacionais nas fronteiras do Paraná e de Mato Grosso do Sul apresentam dinâmicas intensas, multifuncionais e diretamente condicionadas pelas especificidades territoriais de cada região. Os dados demonstraram que, embora ambos os estados tenham registrado

retomada e intensificação da mobilidade internacional após a pandemia, o Paraná apresenta forte centralidade associada à tríplice fronteira, ao turismo internacional consolidado e ao intenso comércio transfronteiriço, especialmente em Foz do Iguaçu, enquanto Mato Grosso do Sul possui fluxos mais dispersos ao longo de sua extensa faixa fronteiriça com Paraguai e Bolívia. As análises também evidenciaram que as fronteiras brasileiras configuram espaços marcados pela sobreposição entre turismo, mobilidade cotidiana, relações econômicas, deslocamentos familiares e circulação regional, revelando o caráter híbrido do turismo fronteiriço. A predominância do transporte terrestre, a diversidade das motivações de viagem e as diferenças nos padrões de gasto dos visitantes internacionais reforçam que esses fluxos são influenciados não apenas pela estrutura turística dos destinos, mas também pelas assimetrias territoriais, pelas relações transfronteiriças e pelos processos de integração regional existentes entre os países vizinhos.

As análises desenvolvidas na atividade 2.3 evidenciaram que Paraná e Mato Grosso do Sul, embora apresentem diferenças significativas em extensão territorial, densidade populacional e estrutura produtiva, compartilham dinâmicas econômicas fortemente relacionadas ao agronegócio, ao setor de serviços e às relações transfronteiriças com os países vizinhos. Os dados demonstraram que o Mato Grosso do Sul possui economia mais fortemente vinculada às atividades agroexportadoras e menor densidade populacional, enquanto o Paraná apresenta maior diversificação econômica e maior participação industrial. Em ambos os estados, observou-se melhora nos indicadores sociais após a pandemia, com redução da desocupação e da pobreza extrema, embora persistam desafios relacionados à desigualdade social, ao saneamento básico e à distribuição dos benefícios econômicos produzidos pelas atividades predominantes em cada território.

No mercado de trabalho, verificou-se que as Atividades Características do Turismo (ACTs) apresentam expansão no número de ocupações e estabelecimentos nos dois estados, porém ainda convivem com elevados níveis de informalidade e rendimentos inferiores aos observados em outros segmentos da economia. O Paraná demonstrou maior estabilidade e crescimento dos rendimentos nas ACTs, enquanto Mato Grosso do Sul apresentou dinâmica mais oscilante, especialmente entre trabalhadores informais. Ainda assim, os dados evidenciaram a importância crescente do turismo nas economias estaduais, tanto pelo

avanço da ocupação quanto pela ampliação da massa salarial vinculada ao setor. Além disso, os investimentos públicos federais destinados ao turismo, transportes, cultura e infraestrutura demonstraram forte concentração em projetos rodoviários e de infraestrutura turística, reforçando a centralidade da conectividade territorial para o desenvolvimento regional e turístico das áreas analisadas.

As análises comerciais reforçaram, ainda, o elevado grau de interdependência econômica entre os estados e os países vizinhos do MERCOSUL. Enquanto o Paraná mantém relações comerciais mais intensas e diversificadas com Argentina e Paraguai, especialmente vinculadas à indústria de transformação, Mato Grosso do Sul apresenta forte dependência das importações bolivianas de gás natural e maior peso das atividades agropecuárias em sua pauta exportadora. Os resultados evidenciam que as dinâmicas econômicas, sociais e territoriais das regiões de fronteira estão profundamente articuladas aos fluxos de comércio, mobilidade e integração regional, reforçando o caráter multiescalar e estratégico dessas áreas para o desenvolvimento econômico e turístico sul-americano.

As análises desenvolvidas na atividade 2.4 evidenciaram que o turismo fronteiriço é condicionado por um conjunto amplo e interdependente de normas regulatórias vinculadas a diferentes órgãos federais e estaduais, envolvendo temas como controle migratório, fiscalização aduaneira, vigilância sanitária, defesa agropecuária, transporte, segurança pública, gestão ambiental e infraestrutura logística. O levantamento demonstrou que esses mecanismos são essenciais para garantir soberania, segurança, saúde pública e regularidade dos fluxos internacionais, porém revelou também que a fragmentação institucional, a baixa integração entre órgãos e a ausência de articulação com as políticas de turismo podem transformar a fronteira em um espaço marcado por barreiras operacionais, aumento de custos de transação, filas e redução da fluidez turística. Nesse contexto, a análise apontou que o principal desafio não reside na existência dos controles, mas na compatibilização entre fiscalização e facilitação, de forma proporcional, previsível e integrada à governança territorial e turística das regiões de fronteira.

A análise comparada dos marcos estaduais do Paraná e de Mato Grosso do Sul demonstrou que ambos os estados possuem estruturas normativas e institucionais relevantes para o desenvolvimento do turismo, mas ainda carecem de maior incorporação

das especificidades do turismo fronteiriço em suas políticas públicas. Enquanto o Paraná apresenta maior inserção em agendas de infraestrutura, eventos e promoção de destinos internacionais, Mato Grosso do Sul possui forte articulação com os debates relacionados à Rota Bioceânica e à integração logística sul-americana. Em ambos os casos, identificou-se a necessidade de fortalecimento da governança territorial e da articulação entre políticas estaduais, municípios fronteiriços e mecanismos regionais de integração.

Como síntese, o diagnóstico evidenciou que o turismo fronteiriço deve ser tratado como uma política pública intersetorial, capaz de articular integração regional, segurança, mobilidade, infraestrutura e desenvolvimento territorial. As diretrizes propostas indicam a necessidade de fortalecimento da governança interinstitucional, operacionalização mais efetiva dos instrumentos regionais do MERCOSUL e da ALADI, melhoria da comunicação integrada ao visitante, adaptação das políticas estaduais às realidades das cidades-gêmeas e transformação dos fluxos de passagem em permanência turística. Dessa forma, a fronteira deixa de ser compreendida apenas como espaço de controle e fiscalização, passando a ser reconhecida como território estratégico de integração econômica, cultural e turística.

As análises desenvolvidas na atividade 2.5 demonstraram que as regiões de fronteira do Paraná e de Mato Grosso do Sul possuem um repertório expressivo de cooperações internacionais, transfronteiriças e institucionais, envolvendo áreas como governança, saúde, educação, segurança, infraestrutura, logística, mobilidade, cultura e desenvolvimento regional. O levantamento identificou 112 ocorrências de cooperação e 88 casos únicos, evidenciando que as fronteiras analisadas não constituem espaços de ausência de articulação, mas territórios nos quais diferentes arranjos operam de maneira contínua e territorializada. Os casos mais recorrentes envolveram instrumentos e estruturas como o PEIF, o Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas (ALFV), a Rota Bioceânica, os Comitês de Integração Fronteiriça, o Comando Tripartite, a Itaipu Binacional e outras iniciativas com incidência prática sobre a dinâmica cotidiana das regiões fronteiriças.

O principal achado crítico da análise foi a baixa institucionalização de cooperações especificamente voltadas ao turismo fronteiriço. Embora o turismo apresente elevada relevância econômica e territorial nas áreas estudadas, poucos casos identificados possuem o turismo como temática central ou contam com desenho transfronteiriço diretamente

estruturado para a atividade turística. Ainda assim, o estudo demonstrou que o turismo se beneficia amplamente de cooperações formuladas em outros setores, especialmente aqueles relacionados à circulação, segurança, infraestrutura, mobilidade, cultura, governança e serviços públicos. Nesse contexto, destacou-se a centralidade dos arranjos locais, uma vez que a efetividade da integração turística depende diretamente da articulação operacional entre municípios, órgãos públicos, setor privado e estruturas de governança territorial nas localidades de fronteira.

As análises também evidenciaram que experiências desenvolvidas na Região Trinacional do Iguassu apresentam maior grau de integração turística e cooperação territorial, envolvendo iniciativas de promoção conjunta, observatórios, acordos operacionais, roteiros integrados e mecanismos de governança compartilhada. Além disso, instrumentos como o ALFV e a Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio foram identificados como oportunidades estratégicas para fortalecer a circulação turística, a conectividade e a permanência territorial nas áreas de fronteira. Como síntese, o diagnóstico concluiu que o principal desafio não é comprovar a existência de cooperação nas fronteiras, mas transformar cooperações dispersas e setoriais em capacidade institucional organizada para o desenvolvimento do turismo fronteiriço, por meio de mecanismos voltados à governança, produção de dados integrados, promoção conjunta, facilitação da mobilidade e estruturação de destinos turísticos integrados.

As análises e proposições desenvolvidas na atividade 2.6 resultaram na construção de um Plano de Ação Jurídico voltado à consolidação do turismo fronteiriço como política pública intersetorial e territorialmente integrada. As diretrizes propostas partiram do entendimento de que o funcionamento do turismo em áreas de fronteira depende da articulação entre mobilidade, fiscalização, segurança, infraestrutura, transporte, governança e cooperação internacional, exigindo coordenação entre diferentes órgãos federais, estaduais, municipais e atores privados. Nesse contexto, o plano priorizou o aproveitamento de instrumentos já existentes, como o Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas (ALFV) e a Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio, buscando transformá-los em plataformas operacionais para integração turística, permanência territorial e desenvolvimento regional.

A matriz executiva do plano estruturou propostas voltadas à inserção do turismo no ALFV, à criação de mecanismos locais de governança, à facilitação da circulação turística, à regulamentação do transporte transfronteiriço, à qualificação da informação ao visitante, à integração da Rota Bioceânica ao turismo e à produção de dados compartilhados para planejamento e monitoramento. Também foram propostas ações relacionadas à promoção turística conjunta, à implementação de projetos-piloto em localidades prioritárias e à construção participativa de normas e protocolos ajustados às dinâmicas reais das cidades-gêmeas e regiões de fronteira. As medidas buscam reduzir gargalos documentais, operacionais e informacionais, ampliar a segurança jurídica dos arranjos locais e transformar fluxos de passagem em permanência turística organizada.

Como síntese, o Plano de Ação Jurídico evidenciou que o desenvolvimento do turismo fronteiriço depende menos da criação de novos marcos legais amplos e mais da capacidade de coordenação, operacionalização e adaptação dos instrumentos já existentes às realidades territoriais das fronteiras. As diretrizes propostas reforçam a necessidade de mecanismos permanentes de monitoramento, revisão normativa e participação local, reconhecendo que a efetividade das políticas públicas fronteiriças depende da integração entre diferentes escalas de governança e da construção de soluções compatíveis com os desafios cotidianos da circulação internacional nas regiões analisadas.

As análises desenvolvidas na atividade 2.7 evidenciaram que os principais desafios relacionados aos portões de entrada da região trinacional entre Brasil, Paraguai e Argentina não se limitam à infraestrutura física ou à disponibilidade de tecnologias, mas decorrem principalmente da fragmentação institucional, da baixa interoperabilidade entre sistemas, da sobreposição de procedimentos operacionais e da limitada coordenação entre os diferentes órgãos que atuam na gestão da mobilidade internacional. Os levantamentos de campo, entrevistas técnicas e análises institucionais demonstraram que essas limitações impactam diretamente a fluidez operacional, os tempos de travessia, a capacidade de monitoramento, a experiência do visitante e a eficiência da gestão territorial dos fluxos transfronteiriços, especialmente em uma região marcada por elevada circulação cotidiana, intensa dinâmica turística e forte integração regional.

Como resposta a esse diagnóstico, o plano estruturou propostas organizadas em seis eixos estratégicos: coordenação institucional e fluxos operacionais; interoperabilidade e integração de sistemas; transformação digital e inovação tecnológica; facilitação turística e experiência do visitante; inteligência territorial e gestão de fluxos; e cooperação transfronteiriça e integração regional. Entre as principais medidas propostas destacam-se a criação de mecanismos permanentes de governança interinstitucional, desenvolvimento de protocolos operacionais integrados, integração e compartilhamento de dados entre sistemas migratórios e aduaneiros, implantação de tecnologias inteligentes de monitoramento e gestão de fluxos, modernização dos processos de controle, produção de indicadores integrados de mobilidade e fortalecimento de mecanismos regionais de cooperação trinacional e no âmbito do MERCOSUL.

No campo da facilitação turística, as propostas priorizaram ações voltadas à qualificação da experiência do visitante internacional, incluindo sinalização multilíngue integrada, canais digitais de orientação, monitoramento em tempo real das travessias, protocolos de atendimento ao turista e integração entre mobilidade e atrativos turísticos regionais. Além disso, o plano enfatizou a importância da inteligência territorial e da gestão preditiva dos fluxos para o planejamento operacional das fronteiras, propondo a criação de observatórios regionais, sistemas de monitoramento contínuo e modelos de gestão territorial inteligente da mobilidade internacional. Como síntese, o diagnóstico concluiu que o aprimoramento da gestão fronteiriça depende de uma abordagem integrada, gradual e multissetorial, capaz de articular segurança, facilitação, tecnologia, governança e desenvolvimento territorial para fortalecer a mobilidade turística e a integração regional na tríplice fronteira.

Como síntese, o diagnóstico demonstrou que as fronteiras entre Paraná, Mato Grosso do Sul e os países do MERCOSUL constituem territórios altamente dinâmicos, marcados pela intensa circulação de pessoas, mercadorias, serviços e fluxos turísticos, mas também por desafios relacionados à fragmentação institucional, à integração operacional e à governança territorial. O estudo contemplou levantamento teórico, análises de fluxos, avaliação socioeconômica, exame normativo, análise de cooperações transfronteiriças e proposição de medidas jurídicas, institucionais e operacionais voltadas ao fortalecimento do turismo

fronteiriço. As propostas apresentadas buscam subsidiar futuras articulações e políticas públicas capazes de ampliar a integração regional, qualificar a mobilidade internacional e transformar fluxos de passagem em desenvolvimento turístico e territorial sustentável, em consonância com o elevado potencial estratégico dessas regiões para a integração sul-americana.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, A. B.; SZEKUT, A.; GHERLANDI, P. E. S. Instituto Poloiguassu: actor paradiplomático da Região Trinacional do Iguassu. Revista Alamedas, Toledo, v. 9, n. 1, p. 156-178, 2021.

AIKES, S. Dinâmicas de integração e o acesso à saúde em cidades gêmeas do Paraná. 2017. 147 f. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública em Região de Fronteira) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Foz do Iguaçu, 2017.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). *Acordo para a Promoção Turística da América do Sul*. Montevidéu: ALADI, 1991.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). *Acordo sobre Regulamentação Básica Unificada de Trânsito*. Montevidéu: ALADI, 1993.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). *Tratado de Montevidéu de 1980*. Institui a Associação Latino-Americana de Integração. Montevidéu: ALADI, 1980.

ALBUQUERQUE, J. L. Fronteiras em movimento: os brasiguaios na região da tríplice fronteira. In: MACAGNO, Lorenzo; MONTENEGRO, Silvia e BELEVEALI, Verónica (Orgs.). *A tríplice fronteira: espaços nacionais e dinâmicas locais*. Curitiba, PR: UFPR, 2011. p. 233-260.

ALBUQUERQUE, J. L. Migração, circulação e cidadania em território fronteiriço: os brasiguaios na fronteira entre o Paraguai e o Brasil. TOMO, São Cristóvão, n. 26, p. 97-122, jan./jun. 2015. Disponível em: https://periodicos.ufs.br/tomo/article/download/4404/3642/12452. Acesso em: 25 maio 2026.

ALMEIDA, R. B. F.; COSTA, E. A.; MARIANI, M. A. P.; BENEDETTI, A. G. Turismo nas cidades gêmeas de fronteira e as possibilidades da Lei 12.723/2012. Revista Brasileira de Ecoturismo, São Paulo, v. 10, n. 3, p. 685-707, ago./out. 2017.

AMARILIO, F. L. de. Turismo de base comunitária e possibilidades de cooperação transfronteiriça. *Geographia Opportuno Tempore*, Londrina: Universidade Estadual de Londrina, v. 9, n. 2, Dossiê Metodologias Qualitativas de Pesquisa e/ou Ação, 2023.

ANDREATTA, A. *Cooperação transfronteiriça e integração regional: o Consórcio Intermunicipal da Fronteira (CIF)*. 2016. Dissertação (Mestrado em Integração Contemporânea da América Latina) – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2016.

APPADURAI, A. Soberania sem territorialidade: Notas para uma geografia pós nacional. Tradução: Heloísa Buarque de Almeida. *Novos Estudos*, nº 49, p. 33-46, nov. 1997.

ARAÚJO FILHO, R. de. *Por uma linha imaginária a realidade se constrói: interações transfronteiriças e planejamento urbano entre Ponta Porã (Brasil) e Pedro Juan Caballero (Paraguai)*. 2020. Dissertação (Mestrado em Fronteiras e Direitos Humanos) – Faculdade de Direito e Relações Internacionais, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS (ABEAR). *Panorama ABEAR: Paraná*. Brasília, DF: ABEAR, [2026].

AZEVEDO, S. T. de. A transfronteirização entre Brasil e Paraguai: a saúde nos municípios margeados pelo Lago de Itaipu. 2015. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon, 2015.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. *Relatório Anual 2005*. Brasília: Banco Central do Brasil, 2005. v. 41, 225 p.

BANDUCCI JÚNIOR, Á. Turismo e fronteira: integração cultural e tensões identitárias na divisa do Brasil com o Paraguai. PASOS: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, v. 9, n. 3, special issue, p. 7-18, 2011. DOI: 10.25145/j.pasos.2011.09.042.

BARREDA, S. V. M.; GOMES, M. R.; MARCONDES, M. L. Relato de experiência no PEIF: o turismo como resgate identitário na fronteira Corumbá–Puerto Quijarro. *Revista GeoPantanal*, Corumbá, n. 17, p. 107–124, jul./dez. 2014.

BASTIAN, D. A. Turismo pós-COVID-19: medidas e ações no destino turístico de Foz do Iguaçu (PR) sob a perspectiva da gestão participativa e integrada. 2023. 145 f. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas e Desenvolvimento) – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2023. Disponível em: https://dspace.unila.edu.br/items/6970bf8a-48d1-45a5-8589-db23b7230e07. Acesso em: 26 maio 2026.

BEGNINI, I. M. Biossegurança e trânsito de animais de estimação na Tríplice Fronteira entre Brasil, Argentina e Paraguai. 2025. 125 f. Dissertação (Mestrado em Sociedade, Cultura e Fronteiras) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Foz do Iguaçu, 2025.

BENITES, N. V. Fronteira em perspectiva: uma análise teórica das relações transfronteiriças entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este. Trabalho acadêmico. Foz do Iguaçu: Universidade Federal da Integração Latino-Americana, 2025.

BERDELL, J.; GHOSHAL, A. US–Mexico border tourism and day trips: an aberration in globalization? Latin American Economic Review, v. 24, 2015.

BHABHA, H. K. O local da cultura. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1998.

BORDIGNON, F. As cooperações policiais internacionais em fronteiras, do local ao global: o Comando Tripartite na Tríplice Fronteira de Argentina, Brasil e Paraguai. 2019. 149 f. Dissertação (Mestrado em Sociedade, Cultura e Fronteiras) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Foz do Iguaçu, 2019.

BORGES, T. M. Trabalho por aplicativo na região metropolitana de Curitiba: uma proposta para a mensuração do fenômeno no setor de transportes. Textos para Discussão LabCit/GEDRI, v. 6, n. 1, 2025.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. *Portaria nº 14.097/SIA, de 14 de março de 2024*. Divulga a classificação dos aeródromos civis públicos para fins de aplicação do RBAC nº 107. Brasília, DF: ANAC, 2024.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). *Portaria nº 15.285/SIA, de 22 de agosto de 2024*. Altera o anexo da Portaria nº 14.097/SIA, de 14 de março de 2024. Brasília, DF: ANAC, 2024.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). *Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 107*: segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita — operador de aeródromo. Brasília, DF: ANAC, [s.d.].

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). *Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 108*: segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita — operador aéreo. Brasília, DF: ANAC, [s.d.].

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). *Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 129*: operação de empresas aéreas estrangeiras no Brasil. Brasília, DF: ANAC, [s.d.].

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) *Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153*: aeródromos — operação, maintenance e resposta à emergência. Brasília, DF: ANAC, 2024.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. *Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016*. Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo. Brasília, DF: ANAC, 2016.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). *Manual de procedimento de fiscalização do transporte rodoviário internacional de passageiros*. Versão 2.0. Brasília, DF: ANTT, out. 2017. Atualizado em 20 jun. 2018.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). *Resolução nº 5.990, de 20 de setembro de 2022*. Dispõe sobre o transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros sob regime de autorização. Brasília, DF: ANTT, 2022.

BRASIL. Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA). *Lista de pontos de entrada designados*. Brasília, DF: ANVISA, [s.d.].

BRASIL. Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA). Resolução RDC nº 21, de 28 de março de 2008. Dispõe sobre medidas sanitárias em portos, aeroportos, passagens de fronteiras e recintos alfandegados. Brasília, DF: ANVISA, 2008.

BRASIL. Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA). *Nota Técnica nº 19/2024/COVIG/GGPAF/DIRE5/ANVISA*. Orientações sobre a RDC nº 932/2024. Brasília, DF: ANVISA, 2024.

BRASIL. Agência Nacional de Vigilância Sanitária. *Resolução RDC nº 932, de 10 de outubro de 2024*. Dispõe sobre atividades de vigilância epidemiológica em portos, aeroportos, plataformas de petróleo e meios de transporte aéreos e aquaviários. Brasília, DF: ANVISA, 2024.

BRASIL. Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA). *Resolução-RE nº 690, de 2026*. Determina a apreensão e proibição de produtos sem registro sanitário. Brasília, DF: ANVISA, 2026.

BRASIL. Agência Nacional de Vigilância Sanitária. *Resolução-RE nº 1.519, de 2026*. Determina a apreensão e proíbe a comercialização, distribuição, importação e uso dos produtos Gluconex e Tirzedral. Brasília, DF: ANVISA, 2026.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, 1988.

BRASIL. Decreto nº 85.064, de 26 de agosto de 1980. Regulamenta a Lei nº 6.634, de 2 de maio de 1979. Brasília, DF: Presidência da República, 1980.

BRASIL. Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Brasília, DF: Presidência da República, 1998.

BRASIL. Decreto nº 4.340, de 22 de agosto de 2002. Regulamenta artigos da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000. Brasília, DF: Presidência da República, 2002.

BRASIL. Decreto nº 5.741, de 30 de março de 2006. Organiza o Sistema Unificado de Atenção à Sanidade Agropecuária – SUASA e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 31 mar. 2006.

BRASIL. 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. Brasília, DF: Presidência da República, 2009.

BRASIL. Decreto nº 8.471, de 22 de junho de 2015. Altera o Anexo ao Decreto nº 5.741, de 30 de março de 2006, que regulamenta os arts. 27-A, 28-A e 29-A da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, e organiza o Sistema Unificado de Atenção à Sanidade Agropecuária. Brasília, DF: Presidência da República, 2015.

BRASIL. *Decreto nº 8.636, de 13 de janeiro de 2016*. Promulga o Acordo entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas, firmado em Puerto Iguazú, em 30 de novembro de 2005. Brasília, DF: Presidência da República, 2016.

BRASIL. Decreto nº 8.903, de 16 de novembro de 2016. Institui o Programa de Proteção Integrada de Fronteiras. Brasília, DF: Presidência da República, 2016.

BRASIL. Decreto nº 9.199, de 20 de novembro de 2017. Regulamenta a Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017. Brasília, DF: Presidência da República, 2017.

BRASIL. *Decreto nº 11.859, de 26 de dezembro de 2023*. Promulga o Acordo entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas, firmado em Brasília, em 23 de novembro de 2017. Brasília, DF: Presidência da República, 2023.

BRASIL. Decreto nº 11.962, de 22 de março de 2024. Dispõe sobre a Política Nacional de Desenvolvimento Regional. Brasília, DF: Presidência da República, 2024.

BRASIL. *Decreto nº 12.038, de 29 de maio de 2024*. Institui a Política Nacional de Fronteiras. e o seu Comitê Nacional. Brasília, DF: Presidência da República, 2024.

BRASIL. Decreto nº 12.136, de 9 de agosto de 2024. Aprova o Plano Nacional de Turismo 2024-2027. Brasília, DF: Presidência da República, 2024.

BRASIL. *Decreto nº 12.948, de 27 de abril de 2026*. Promulga o Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas entre a República Federativa do Brasil, a República Argentina, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai, firmado em Bento Gonçalves, em 5 de dezembro de 2019. Brasília, DF: Presidência da República, 2026.

BRASIL. Decreto nº 12.958, de 7 de maio de 2026. Promulga o Acordo sobre Facilitação do Comércio do Mercosul, firmado pela República Federativa do Brasil, pela República Argentina, pela República do Paraguai e pela República Oriental do Uruguai, em Bento Gonçalves, em 5 de dezembro de 2019. Brasília, DF: Presidência da República, 2026.

BRASIL. *Lei nº 6.634, de 2 de maio de 1979*. Dispõe sobre a faixa de fronteira, altera o Decreto-Lei nº 1.135, de 3 de dezembro de 1970, e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 3 maio 1979.

BRASIL. Lei nº 6.634, de 2 de maio de 1979. Dispõe sobre a Faixa de Fronteira, altera o Decreto-Lei nº 1.135, de 3 de dezembro de 1970, e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 3 maio 1979.

BRASIL. Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989. Dispõe sobre a extinção de órgão e de entidade autárquica, cria o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1989.

BRASIL. Lei nº 8.183, de 11 de abril de 1991. Dispõe sobre a organização e o funcionamento do Conselho de Defesa Nacional e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1991.

BRASIL. Lei nº 8.623, de 28 de janeiro de 1993. Dispõe sobre a profissão de Guia de Turismo e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 29 jan. 1993.

BRASIL. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1997.

BRASIL. Lei nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999. Define o Sistema Nacional de Vigilância Sanitária, cria a Agência Nacional de Vigilância Sanitária, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1999.

BRASIL. Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008. Dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico; revoga a Lei nº 6.505, de 13 de dezembro de 1977, o Decreto-Lei nº 2.294, de 21 de novembro de 1986, e dispositivos da Lei nº 8.181, de 28 de março de 1991; e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 18 set. 2008.

BRASIL. Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011. Fixa normas para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum relativa à proteção ambiental. Brasília, DF: Presidência da República, 2011.

BRASIL. Lei nº 12.723, de 9 de outubro de 2012. Altera o Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976, para autorizar a instalação de lojas francas em municípios da faixa de fronteira cujas sedes se caracterizem como cidades-gêmeas de cidades estrangeiras na linha de fronteira do Brasil. Brasília, DF: Presidência da República, 2012.

BRASIL. Decreto nº 8.636, de 13 de janeiro de 2016. Promulga o Acordo entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas, firmado em Puerto Iguazú, em 30 de novembro de 2005. Brasília, DF: Presidência da República, 2016. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/decreto/d8636.htm. Acesso em: 10 maio 2026.

BRASIL. Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017. Institui a Lei de Migração. Brasília, DF: Presidência da República, 2017.

BRASIL. Lei nº 13.668, de 28 de maio de 2018. Altera a Lei nº 11.516, de 28 de agosto de 2007, para dispor sobre a destinação e a aplicação dos recursos de compensação ambiental e sobre a contratação de serviços de apoio à visitação em unidades de conservação. Brasília, DF: Presidência da República, 2018.

BRASIL. Ministério da Agricultura e Pecuária. Instrução Normativa MAPA nº 39, de 27 de novembro de 2017. Aprova o Manual de Procedimentos Operacionais da Vigilância Agropecuária Internacional. Brasília, DF: MAPA, 2017.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil. *Competências*. Brasília, DF: Receita Federal do Brasil, [s.d.].

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Regional. Portaria nº 2.507, de 5 de outubro de 2021. Estabelece o conceito de cidades-gêmeas nacionais e a lista de municípios brasileiros caracterizados como cidades-gêmeas. Brasília, DF: MDR, 2021.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Saneamento. *Diagnóstico temático da gestão técnica dos serviços de manejo de resíduos sólidos urbanos*. Brasília: SNS/MDR, 2022. Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento (SNIS).

BRASIL. Decreto nº 11.859, de 26 de dezembro de 2023. Promulga o Acordo entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas, firmado em Brasília, em 23 de novembro de 2017. Brasília, DF: Presidência da República, 2023. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/decreto/d11859.htm. Acesso em: 10 maio 2026.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar. Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Diretoria de Obtenção de Terras. *Projetos de Reforma Agrária conforme fases de implementação: período da criação do projeto 01/01/1900 até 06/03/2026*. Brasília: INCRA, 2026. (Relatório SIPRA, n. 227).

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. *Rotas de Integração Sul-Americana*. Brasília, DF: Ministério do Planejamento e Orçamento, 2024.

BRASIL. Ministério do Turismo. Portaria nº 152, de 10 de dezembro de 2024. Inclui o Ministério do Turismo nos Subgrupos de Trabalho Temático dos eixos Desenvolvimento Regional e Integração Regional para elaboração da Estratégia Nacional de Fronteiras. Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2024.

BRASIL. Ministério do Turismo. *Plano Nacional de Turismo 2024–2027*. o turismo como protagonista do desenvolvimento sustentável e inclusivo. Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2024. Disponível em: https://www.gov.br/turismo/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/PNT/plano-nacional-de-turismo-2024-2027.pdf. Acesso em: 26 maio 2026. BRASIL. Ministério do Turismo. Estimativas de chegadas de turistas internacionais ao Brasil: microdados da série histórica 2004–2025. Brasília, DF: MTur, 2026. Disponível em: https://dados.gov.br/dados/conjuntos-dados/estimativas-de-chegadas-de-turistas-internacionais-ao-brasil. Acesso em: 21 maio 2026.

BRASIL. Ministério do Turismo. *Dados do turismo*. 2026d. Disponível em: https://dados.turismo.gov.br/. Acesso em: 25 maio 2026.

BRASIL. Ministério do Turismo. Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE). Estudo da Demanda Turística Internacional: série histórica 2004–2019. Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2026. Disponível em: https://www.gov.br/turismo/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/observatorio/demanda-turistica/demanda-turistica-internacional-1. Acesso em: 20 maio 2026.

BRASIL. Ministério do Turismo. Programa de Mobilidade e Conectividade Turística: anexo. Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2024b. Disponível em: https://www.gov.br/turismo/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/programas-projetos-acoes-obras-e-

atividades/mobilidade-e-conectividade-turistica/anexo-programa-de-mobilidade-e-conectividade-turistica.pdf/. Acesso em: 26 maio 2026.

BRASIL. Ministério da Agricultura e Pecuária. Portaria MAPA nº 872, de 12 de dezembro de 2025. Estabelece o regulamento para ingresso, em território nacional, de bens agropecuários transportados como bagagem de viajantes. Brasília, DF: MAPA, 2025.

BUREAU OF TRANSPORTATION STATISTICS (BTS). *Passenger Travel Between the United States and Canada and Mexico*. Washington, DC: BTS, 2011.

CAMPOS, E. A. de. As transformações econômicas e culturais nas cidades de fronteira Santo Antônio do Sudoeste – Brasil e San Antonio – Argentina. 2014. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Francisco Beltrão, 2014. Disponível em: https://tede.unioeste.br/bitstream/tede/1113/1/Elisandra.pdf. Acesso em: 10 maio 2026.

CAPANEMA. Lei nº 1.898, de 21 de novembro de 2024. Declara os municípios de Capanema e Comandante Andresito irmãos e dá outras providências. Capanema: Prefeitura Municipal de Capanema, 2024. Disponível em: https://www.capanema.pr.gov.br/attachments/article/15453/Lei%201.898-2024%20-%20Declara%20os%20Munic%C3%ADpios%20de%20Capanema%20e%20Coma.pdf. Acesso em: 10 maio 2026

CANTERO, A. A. Dinámica fronteriza entre Posadas (Argentina) y Encarnación (Paraguay). Contribuciones Científicas GÆA, v. 25, p. 61-70, 2013.

CARDIN, E. G. Segurança e desenvolvimento nas regiões de fronteira. In: PINASSI, Maria Orlanda (org.). *Dimensões da miséria desenvolvimentista Brasil América Latina*. São Paulo: Alameda, 2016. p. 191-208.

CARDOSO; N.A; MOURA, R. REGIÕES DE FRONTEIRA E FLUXOS MIGRATÓRIOS: O CASO DO PARANÁ. In: O MERCOSUL e as regiões de fronteira/Organizadores Bruna Penha, Walter Antonio Desiderá Neto, Rodrigo Fracalossi de Moraes. – Rio de Janeiro: Ipea, 2017.

CARNEIRO, C. P; GRECHI, D. C; SILVA, F. R. C. da. O turismo e o desenvolvimento regional na fronteira Brasil-Paraguai. *Conhecer: debate entre o público e o privado*, v. 12, n. 29, 2022.

CARVALHO, R. de C. P. de. Os parques nacionais de fronteira do Brasil: potencialidades para a atividade turística. Revista (RE)DEFINIÇÕES DAS FRONTEIRAS, Foz do Iguaçu, v. 2, n. 6, p. 243-269, jan. 2024.

CARVALHO, T. V. de. Rota Bioceânica: análise das perspectivas e impactos econômicos, socioambientais nos municípios de Aquidauana e Anastácio, oeste do estado de Mato Grosso do Sul. 2025. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Aquidauana, Aquidauana, 2025. Disponível em: https://repositorio.ufms.br/handle/123456789/13701. Acesso em: 10 maio 2026.

CASTELO, I.R. Áreas de fronteira: territórios de integração, espaços culturalmente identificados? In: *Práticas de identificação nas fronteiras: temas para o MERCOSUL*. Porto Alegre: Ed. Da UFRGS; Instituto Goethe; ICBA, 1995.

CASTRO, C. N. de; CEREZINI, M. T. Saneamento rural no Brasil: a universalização é possível? Brasília: Ipea, 2023. (Texto para Discussão, n. 2875).

CATAIA, M. A. Fronteiras: territórios em conflitos. *Geo em Questão*, Marechal Cândido Rondon, v. 3, n. 2, p. 9–28, 2010.

CAVALCANTE, J. de S.; MERLO, E.; RAIMUNDO, S. Integração do turismo transfronteiriço entre Brasil, Venezuela e Guiana. *Revista ReBOT*, Natal, RN, v. 3, n. 2, p. 56–80, jul./dez. 2024.

CONVENTION ON BIOLOGICAL DIVERSITY (CBD). *Definitions: transboundary protected areas*. Montreal: CBD, 2017.

CENTRO UNIVERSITÁRIO DINÂMICA DAS CATARATAS (UDCa). *Pesquisa sobre o tráfego de veículos e pessoas que atravessam a Ponte Internacional da Amizade*. Foz do Iguaçu: UDC, 2024.

CENTRO UNIVERSITÁRIO DINÂMICA DAS CATARATAS (UDCb). *Pesquisa sobre o tráfego de veículos e pessoas que atravessam a Ponte Internacional da Fraternidade*. Foz do Iguaçu: UDC, 2024.

CESARO, C.de. Práticas de internacionalização na Educação Básica: análise do Programa Escolas Interculturais de Fronteira (PEIF). 2025. 130 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Francisco Beltrão, 2025. Disponível em: https://tede.unioeste.br/bitstream/tede/7927/2/Celiane%20de%20Cesaro%2025.pdf. Acesso em: 10 maio 2026.

CODEFOZ. Codetri enfoca ações em turismo, logística, mobilidade e segurança nas Três Fronteiras. Foz do Iguaçu: Codefoz, 15 dez. 2023. Disponível em: https://www.codefoz.org.br/2023/12/codetri-enfoca-acoes-em-turismo-logistica-mobilidade-e-seguranca-nas-tres-fronteiras/. Acesso em: 10 maio 2026.

COMISSÃO EUROPEIA. *Inforegio: Cross-border projects / Territorial Cooperation*. Brussels: European Commission, 2026.

CONSELHO MUNICIPAL DE TURISMO DE FOZ DO IGUAÇU (COMTUR). Ofício nº 009/2025: Cooperação e Reciprocidade no Turismo Fronteiriço. Foz do Iguaçu: COMTUR, 11 fev. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO. Conselho de Turismo da CNC retoma estudo sobre Turismo de Fronteiras. Portal do Comércio, Brasília, 26 fev. 2013. Disponível em: https://portaldocomercio.org.br/sem-categoria/conselho-de-turismo-da-cnc-retoma-estudo-sobre-turismo-de-fronteiras/. Acesso em: 27 maio 2026.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO. Relatório Grupo de Trabalho sobre Turismo de Fronteira. Rio de Janeiro: CNC, 2021a. Disponível em: https://portaldocomercio.org.br/publicacoes_posts/relatorio-grupo-de-trabalho-sobre-turismo-de-fronteira/. Acesso em: 27 maio 2026.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO. Grupo de Trabalho Turismo de Fronteira discute ações de expansão do projeto Vai Turismo. Portal do Comércio, Brasília, 17 dez. 2021b. Disponível em: https://portaldocomercio.org.br/acoes-

institucionais/grupo-de-trabalho-turismo-de-fronteira-discute-acoes-de-expansao-do-projeto-vai-turismo/. Acesso em: 27 maio 2026.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). *Boletim unificado CNT: abril 2026*. Brasília, DF: CNT, 2026.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. *O espaço Schengen em síntese*. 2026. Disponível em: https://www.consilium.europa.eu/pt/policies/schengen-area/>. Acesso em 25 mai. 2026.

CORSEUIL, C. H. L.; FRANCA, M. A. P.; PADILHA, G.; RAMOS, L. R. A.; RUSSO, F. M. Comportamento do mercado de trabalho brasileiro em duas recessões: análise do período 2015-2016 e da pandemia de Covid-19. Brasília: Ipea, fev. 2021.

COSTA, C. A. A construção da concepção de natureza na fronteira de Ponta Porã/BR - Pedro Juan Caballero/PY e a produção do urbano. 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2012. Disponível em: https://repositorio.ufgd.edu.br/jspui/bitstream/prefix/195/1/CeciliaAparecidaCosta.pdf. Acesso em: 10 maio 2026.

CURY, M. J. F. *Territorialidades Transfronteiriças do Iguassu (TTI): Interconexões, Interdependências e Interpenetrações nas cidades da tríplice fronteira - Foz do Iguaçu (BR), Ciudad del Leste (PY) e Puerto Iguazú (AR)*. 2010. 234 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal da Paraná, Curitiba, 2010.

DERROSSO, G. S. Vivências nas Territorialidades Transfronteiriças do Iguassu (TTI). 2018. 221 f. Tese (Doutorado em Sociedade, Cultura e Fronteiras) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Foz do Iguaçu, 2018. Disponível em: https://tede.unioeste.br/handle/tede/3940. Acesso em: 10 maio 2026.

DESCHAMPS, M; DELGADO, P; MOURA, R. Mobilidade Pendular na Faixa de Fronteira Brasileira: Particularidades dos Arranjos Transfronteiriços. In: *Fronteiras do Brasil: uma avaliação de política pública*, v. 1, cap. 9. Brasília: Ipea, 2023.

DIAS, S. M. Festival América do Sul e sua importância na consolidação da identidade territorial fronteiriça. 2023. 66 f. Dissertação (Mestrado em Estudos Fronteiriços) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus do Pantanal, Corumbá, 2023. Disponível em: https://repositorio.ufms.br/handle/123456789/6392. Acesso em: 10 maio 2026.

DITTRICH, I. J. Apresentação, representação e metaforização das fronteiras: reflexões interdisciplinares. *Textos & Debates*, Boa Vista, n. 22, p. 31–45, jul./dez. 2012.

DITTRICH, I. J. Interdisciplinaridade e fronteiras: da representação às metáforas. In: CONGRESSO INTERNACIONAL INTERDISCIPLINAR EM SOCIAIS E HUMANIDADES (CONINTER), 3º, 2014, Salvador/BA: UCSal. *Anais...* 2014.

DOKKO, R. K. Serviços de saúde na fronteira: estudo de caso sobre Ponta Porã (Brasil) e Pedro Juan Caballero (Paraguai). 2014. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2014.

EUROPEAN TRAVEL COMMISSION (ETC); WORLD TOURISM ORGANIZATION (UNWTO). *Exploring Health Tourism: Executive Summary*. Madrid: European Travel Commission; World Tourism Organization, 2018.

FEIJÓ, C. A; RAMOS, R. L. O. (org.). Contabilidade social: referência atualizada das contas nacionais do Brasil. 4. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

FIGUEIREDO, A. M. R; DAL MORO, O. F; BORGES FILHO, L; PRADO, L. V. C. do. Mato Grosso do Sul. In: CASTRO, Nicole Rennó et al. *Dinâmica econômica e o mundo do trabalho no Brasil rural*. São Paulo: Editora Baraúna, 2025. p. 224-249.

FERREIRA, R. Governança na região transfronteiriça do Iguassu: uma análise sobre o papel do CODETRI. 2024. 278 f. Tese (Doutorado em Sociedade, Cultura e Fronteiras) –

Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Foz do Iguaçu, 2024. Disponível em: https://tede.unioeste.br/handle/tede/7370. Acesso em: 10 maio 2026.

FOUCAULT, M. *Microfísica do Poder*. 4. ed. Organização e Tradução de Roberto Machado. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.

FOZ DO IGUAÇU. Secretaria Municipal de Saúde convoca população para atualização de cadastros. Foz do Iguaçu, 2024.

FOZ DO IGUAÇU; PUERTO IGUAZÚ. Acordo Bilateral de Transporte Turístico Receptivo entre os Municípios de Foz do Iguaçu (Brasil) e Puerto Iguazú (Argentina). Foz do Iguaçu: Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu; Municipalidad de Puerto Iguazú, 20 dez. 2018. Disponível em: https://radioiguazu.com/wp-content/uploads/2024/11/Acordo-BR-AR-Turismo-Portugues-08.01.19.pdf. Acesso em: 10 maio 2026.

FOZ DO IGUAÇU. Prefeitura Municipal. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realiza reunião técnica de acompanhamento do Acordo Trilateral do Circuito Turístico da Tríplice Fronteira. Foz do Iguaçu: Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu, 14 out. 2016. Disponível em: https://www.foz.pr.gov.br/agencia-nacional-de-transportes-terrestres-antt-realiza-reuniao-tecnica-de-acompanhamento-do-acordo-trilateral-do-circuito-turistico-da-triplice-fronteira/. Acesso em: 10 maio 2026.

FOZ DO IGUAÇU. Prefeitura Municipal. Autoridades dos três países criam Observatório Trinacional de Turismo. Foz do Iguaçu: Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu, 9 maio 2018. Disponível em: https://www.foz.pr.gov.br/autoridades-dos-tres-paises-criam-observatorio-trinacional-de-turismo/. Acesso em: 10 maio 2026.

FOZ DO IGUAÇU. Prefeitura Municipal. Carta de intenções do Observatório de Turismo Trinacional é assinada em Foz. Foz do Iguaçu: Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu, 20 jun. 2016. Disponível em: https://www.foz.pr.gov.br/carta-de-intencoes-do-observatorio-de-turismo-trinacional-e-assinada-em-foz/. Acesso em: 10 maio 2026.

FUNDAÇÃO PARQUE TECNOLÓGICO ITAIPU (FPTI). *Relatório final: pesquisa para composição de um diagnóstico do turismo de Foz do Iguaçu e região trinacional*. Foz do Iguaçu, 2012.

FURQUIM JUNIOR, L. *Fronteiras terrestres e marítimas do Brasil: um contorno dinâmico*. (Dissertação de Mestrado). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

GARCIA, J. R; FUCK, M. P. Paraná. In: CASTRO, Nicole Rennó et al. *Dinâmica econômica e o mundo do trabalho no Brasil rural*. São Paulo: Editora Baraúna, 2025. p. 106-130.

GHERLANDI, P. E. S; MARTÍNEZ, V. R. de M. Es.. Desenvolvimento regional transfronteiriço: desafios da saúde e educação. In: *Desenvolvimento s nacionalustentável da Região Trinacional do Iguaçu*. 2022.

GIL, G. de S. A Terra das Cataratas: uma dissertação sobre o turismo em Foz do Iguaçu, Paraná – Brasil. 2020. Dissertação (Mestrado em Estudos Latino-Americanos) – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2020.

GLINOS, I. A.; BAETEN, R.; HELBLE, M.; MAARSE, H. A typology of cross-border patient mobility. Health & Place, v. 16, n. 6, p. 1145-1155, 2010.

HAESBAERT, R. *O Mito da Desterritorialização: Do "fim dos territórios" à Multiculturalidade*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Comissão Nacional de Classificação (CONCLA). CNAE Domiciliar 2.0. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: https://concla.ibge.gov.br/estrutura/atividades-economicas-estrutura/cnae-domiciliar. Acesso em: 19 maio 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo Demográfico 2022. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Panorama do Censo Demográfico 2022. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Tabela 7435 – Índice de Gini do rendimento domiciliar per capita, a preços médios do ano, 2024. Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA. Rio de Janeiro: IBGE, [2012-2024]

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Municípios da Faixa de Fronteira 2024. Rio de Janeiro: IBGE, 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Síntese de indicadores sociais: uma análise das condições de vida da população brasileira 2025. Rio de Janeiro: IBGE, 2025a.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Panorama do Censo Demográfico 2022. Rio de Janeiro: IBGE, 2026a. Disponível em: https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/?localidade=BR. Acesso em: 25 maio 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Áreas territoriais 2025. Rio de Janeiro: IBGE, 2026b. Disponível em: https://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/estrutura_territorial/areas_territoriais/2025/. Acesso em: 25 maio 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). População residente estimada. SIDRA: tabela 6579. Rio de Janeiro: IBGE, 2026c. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6579. Acesso em: 25 maio 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Domicílios e moradores, por situação do domicílio e principal fonte de abastecimento de água. SIDRA: tabela 6731. Rio de Janeiro: IBGE, 2026d. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6731. Acesso em: 25 maio 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Pessoas de 14 anos ou mais de idade ocupadas na semana de referência, por sexo e associação a sindicato. SIDRA: tabela 7106. Rio de Janeiro: IBGE, 2026e. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/7106. Acesso em: 25 maio 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Indicador 1.1.1: proporção da população abaixo da linha de pobreza internacional. SIDRA: tabela 5817. Rio de Janeiro:

IBGE, 2026f. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/5817. Acesso em: 25 maio 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Domicílios, por recebimento de rendimento de programa social e tipo de programa social. SIDRA: tabela 7457. Rio de Janeiro: IBGE, 2026g. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/7457. Acesso em: 25 maio 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Número médio de moradores por domicílio. SIDRA: tabela 6578. Rio de Janeiro: IBGE, 2026h. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6578. Acesso em: 25 maio 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Domicílios e moradores com energia elétrica proveniente de rede geral em tempo integral. SIDRA: tabela 6738. Rio de Janeiro: IBGE, 2026i. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6738. Acesso em: 25 maio 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Domicílios e moradores com rede geral de distribuição de água como principal forma de abastecimento. SIDRA: tabela 6732. Rio de Janeiro: IBGE, 2026j. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6732. Acesso em: 25 maio 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Domicílios e moradores com banheiro, sanitário ou buraco para dejeções. SIDRA: tabela 6735. Rio de Janeiro: IBGE, 2026k. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6735. Acesso em: 25 maio 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Domicílios e moradores, por situação do domicílio e destino do lixo. SIDRA: tabela 6736. Rio de Janeiro: IBGE, 2026l. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6736. Acesso em: 25 maio 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Contas regionais: tabelas especiais (2002-2023). Rio de Janeiro: IBGE, 2026m. Disponível em: https://ftp.ibge.gov.br/Contas_Regionais/2023/xls/. Acesso em: 25 maio 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Primeira e quinta visita. Rio de Janeiro: IBGE, 2026n. Disponível em: https://ftp.ibge.gov.br/Contas_Regionais/2023/xls/. Acesso em: 25 maio 2026.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). *Cadeia produtiva do turismo no Paraná: estudo sobre as regiões turísticas do estado*. Curitiba: IPARDES, 2008.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). PIB do Agronegócio no Paraná. Curitiba: IPARDES, jul. 2020. (Nota Técnica, n. 25). Disponível em: https://www.ipardes.pr.gov.br/sites/ipardes/arquivos_restritos/files/documento/2021-03/Nota_Tecnica_25.pdf. Acesso em: 19 maio 2026.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). Base de Dados do Estado: PIB per capita. Curitiba: IPARDES, 2026. Base de dados. Disponível em: https://www.ipardes.pr.gov.br/Pagina/Base-de-Dados-do-Estado. Acesso em: 19 maio 2026.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). Indicadores econômicos. Curitiba: IPARDES, 2026. Disponível em: https://www.ipardes.pr.gov.br/IndicadoresEconomicosBD. Acesso em: 25 maio 2026.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Sistema Integrado de Informações sobre o Mercado de Trabalho no Setor Turismo (SIMT). Brasília: Ipea, 2016. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/extrator/simt.html.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Pobreza e desigualdade no Brasil no curto e no longo prazo. Nota técnica nº 120. Rio de janeiro, 2025.

INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ (IPECE). Entendendo o Índice de Gini. Fortaleza: IPECE, 2015. Disponível em: https://www.ipece.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/45/2015/02/Entendendo_Indice_GINI.pdf.

INSTITUTO PROVINCIAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (IPEC). Provincia de Misiones: viviendas particulares y población en viviendas particulares, según municipio. Año 2022. Posadas: IPEC,

2024. Disponível em: https://www.ipec.misiones.gov.ar/wp-content/uploads/2024/07/IPEC-Misiones-Poblacion-y-Viviendas-por-municipio-CNPHyV-2022.pdf. Acesso em: 10 maio 2026.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE). Cuadro 1.11. Departamento Alto Paraná: población por sexo y edad mediana, según distrito, 2022. Fernando de la Mora: INE, 2022. Disponível em: https://www.datos.gov.py/dataset/resultados-finales-del-censo-nacional-de-poblaci%C3%B3n-y-viviendas-2022/resource/b510e9ca-32a9. Acesso em: 10 maio 2026.

ITAIPU PARQUETEC. Pesquisa de demanda turística de Foz do Iguaçu – setembro 2025. Foz do Iguaçu: Itaipu Parquetec, 2025. Disponível em: https://www.itaipuparquetec.org.br/wp-content/uploads/2025/11/Pesquisa-de-Demanda-de-Foz-Setembro25-finalizada.pdf. Acesso em: 26 maio 2026.

ITAIPU PARQUETEC. *Relatórios e publicações*. Foz do Iguaçu, 2026. Disponível em: https://www.itaipuparquetec.org.br/relatoriosepublicacoes/. Acesso em: 26 maio 2026

ITAIPU PARQUETEC. *Turismo náutico e pesca como vetores de transformação territorial: dinâmicas socioeconômicas em Guaíra/PR*. Foz do Iguaçu: Itaipu Parquetec, 2025.

JANUARIO, V. D. F. P. *Perfil da pobreza nos estados brasileiros através do valor de Shapley: análise do período pré e pós pandemia*. 2024. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Administração) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Chapadão do Sul, 2024.

JORNAL DE BELTRÃO. Aduana de Capanema pode ter horário ampliado. Jornal de Beltrão, Francisco Beltrão, 16 abr. 2026. Disponível em: https://jornaldebeltrao.com.br/geral/aduana-capanema-argentina/. Acesso em: 10 maio 2026.

KUNZ, J. G. Experiências turísticas na Lagoa Mirim (Brasil/Uruguai): entre práticas e representações. Turismo: Visão e Ação, v. 24, n. 2, 2022.

LAUREANO, A.; RENTO, A. Poderá o "Espaço Schengen" europeu servir como uma espécie de "laboratório de análise" para o MERCOSUL? *Scientia Iuris*, Londrina, v. 17, n. 2, p. 131–148, dez. 2013.

LAMOSO, L. P. (Org.). Relações Internacionais de Mato Grosso do Sul: comércio, investimentos e fronteira. Curitiba: Editora Íthala, 2016. Disponível em: https://www.academia.edu/27937756/RELA%C3%87%C3%95ES_INTERNACIONAIS_DE_MATO_GROSSO_DO_SUL_COM%C3%89RCIO_INVESTIMENTOS_E_FRONTEIRA. Acesso em: 20 de março de 2026.

LAPERE, A. C. L. Políticas públicas ambientais: uma perspectiva comparada na fronteira sul-mato-grossense Brasil–Paraguai. 2014. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2014. Disponível em: https://repositorio.ufgd.edu.br/jspui/bitstream/prefix/180/1/AndressaCristinaLuchettiLapere.pdf. Acesso em: 10 maio 2026

LEICK, B.; SCHEWE, G.; KIVEDAL, B. K. Tourism development and border asymmetries: an exploratory analysis of market-driven cross-border shopping tourism. Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism, 2020.

LEMÕES, M. A. M.; BERZI, M.; ODDONE, N. Obstáculos à mobilidade de pacientes nas áreas fronteiras do MERCOSUL: uma tipologia. Revista MERCOSUR de Políticas Sociales, v. 5, n. 1, p. 49-73, 2021.

LORENZETTI, M.; CANTORE, A.; ENRIZ, N.; VITALE, E. Turismo y agendas de trabajo en la Triple Frontera: propuestas mbya guaraní durante la Pandemia COVID-19. PASOS: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, v. 22, n. 4, p. 809-823, out./dez. 2024. DOI: 10.25145/j.pasos.2024.22.052.

MACHADO, L. O. Fronteiras e políticas públicas: perspectivas e desafios. Revista Geográfica, n. 120, p. 15-30, 2020.

MAKKONEN, T.; WILLIAMS, A. M. Cross-border tourism and innovation system failures. Annals of Tourism Research, v. 105, 2024. DOI: 10.1016/j.annals.2024.103735.

MACHADO, L. O. Limites e Fronteiras: da alta diplomacia aos circuitos da ilegalidade. *Revista Território*, Rio de Janeiro, ano V, n. 8, p. 7–23, jan./jul. 2000.

MAGALHÃES FILHO, F. de B. B. de. Evolução histórica da economia paranaense. Revista Paranaense de Desenvolvimento - RPD, Curitiba, n. 87, p. 131-148, 1996. Disponível em: https://ipardes.emnuvens.com.br/revistaparanaense/article/view/344. Acesso em: 26 maio de 2026.

MARQUES, J. A. L. F. *Integração e cooperação territorial da Tríplice Fronteira de Foz do Iguaçu (Brasil), Puerto Iguazú (Argentina) e Ciudad del Este (Paraguai)*. 2017. 171 f. Dissertação (Mestrado em Sociedade, Cultura e Fronteiras) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Campus de Foz do Iguaçu, Foz do Iguaçu, 2017. Disponível em: https://tede.unioeste.br/bitstream/tede/2928/5/Josiel_Marques_2017.pdf. Acesso em: 10 maio 2026.

MATO GROSSO DO SUL. Lei nº 2.135, de 14 de agosto de 2000. Institui a Política para o Desenvolvimento do Ecoturismo no Estado de Mato Grosso do Sul. Campo Grande: Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, 2000.

MATO GROSSO DO SUL. Decreto nº 10.552, de 2001. Dispõe sobre a Fundação de Turismo de Mato Grosso do Sul. Campo Grande: Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, 2001.

MATO GROSSO DO SUL. Lei nº 2.307, de 9 de outubro de 2001. Autoriza o Poder Executivo a instituir a Fundação de Turismo de Mato Grosso do Sul. Campo Grande: Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, 2001.

MATO GROSSO DO SUL. Lei nº 3.609, de 19 de dezembro de 2008. Estabelece diretrizes para a Política Estadual de Fomento ao Turismo Rural. Campo Grande: Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, 2008.

MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico. Resolução SEMADE nº 9, de 13 de maio de 2015. Estabelece normas e procedimentos para o licenciamento ambiental estadual. Campo Grande: SEMADE, 2015.

MATO GROSSO DO SUL. Lei nº 5.224, de 7 de setembro de 2018. Institui o Sistema Estadual de Turismo, a Política Pública Estadual e o Plano Estadual de Turismo. Campo Grande: Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, 2018.

MATO GROSSO DO SUL. Decreto nº 15.166, de 21 de fevereiro de 2019. Regulamenta o exercício da atividade pesqueira no Estado de Mato Grosso do Sul. Campo Grande: Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, 2019.

MATO GROSSO DO SUL. Decreto nº 16.173, de 04 de maio de 2023. Aprova o Estatuto da Fundação de Turismo de Mato Grosso do Sul. Campo Grande: Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, 2023.

MATO GROSSO DO SUL. Decreto nº 16.366, de 16 de janeiro de 2024. Institui o Comitê Estadual da Rota Bioceânica. Campo Grande: Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, 2024.

MATO GROSSO DO SUL. Lei nº 6.160, de 18 de dezembro de 2023. Dispõe sobre a conservação, proteção, restauração e exploração ecologicamente sustentável da Área de Uso Restrito da Planície Pantaneira no âmbito do Estado de Mato Grosso do Sul e cria o Fundo Estadual de Desenvolvimento Sustentável do Bioma Pantanal. Campo Grande: Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, 2023.

MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar. Resolução SEMAGRO nº 782, de 2022. Dispõe sobre a classificação de risco ambiental das atividades econômicas para fins de licenciamento ambiental. Campo Grande: SEMAGRO, 2022.

MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. NORMAM-202/DPC: embarcações empregadas na navegação interior. Rio de Janeiro: DPC, [s.d.].

MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. NORMAM-211/DPC: amadores, embarcações de esporte e/ou recreio e cadastramento de marinas, clubes e entidades desportivas náuticas. Rio de Janeiro: DPC, [s.d.].

MARTINS, J. S. Fronteira: a degradação do outro nos confins do humano. São Paulo: Contexto, 2009.

MARTINS, P. C. S. A formação do território turístico de Pedro Juan Caballero (Paraguai). 2007. 100 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Aquidauana, 2007.

MATTEI, L.; HEINEN, V. L. Balanço dos impactos da crise da Covid-19 sobre o mercado de trabalho brasileiro em 2020. Revista Katálysis, Florianópolis, v. 25, n. 1, p. 43-61, jan./abr. 2022.

MERCADO & EVENTOS. CNC e Fecomércio-PR promovem seminário sobre turismo de fronteira na Expo Turismo Paraná. Mercado & Eventos, 9 jun. 2022. Disponível em: https://www.mercadoeeventos.com.br/feiras-e-eventos/cnc-e-fecomercio-pr-promovem-seminario-sobre-turismo-de-fronteira-na-expo-turismo-parana/. Acesso em: 27 maio 2026.

MERCOSUL. Grupo Mercado Comum. Resolução GMC nº 120/94. Estabelece normas relativas ao seguro obrigatório de responsabilidade civil para veículos em trânsito internacional. [S.l.]: MERCOSUL, 1994.

MERCOSUL. Grupo Mercado Comum. Resolução GMC nº 124/96. Aprova direitos básicos do consumidor no âmbito do MERCOSUL. [S.l.]: MERCOSUL, 1996.

MERCOSUL. Grupo Mercado Comum. Resolução GMC nº 125/96. Estabelece diretrizes sobre proteção à saúde e segurança do consumidor no MERCOSUL. [S.l.]: MERCOSUL, 1996.

MERCOSUL. Grupo Mercado Comum. Resolução MERCOSUL/GMC/RES nº 41/97: Pólo Turístico Internacional Iguaçu. Montevidéu: Grupo Mercado Comum, 5 set. 1997.

MERCOSUL. Grupo Mercado Comum. Resolução GMC nº 75/97. Institui princípios básicos de inspeção técnica veicular aplicáveis ao transporte internacional terrestre. [S.l.]: MERCOSUL, 1997.

MERCOSUL. Grupo Mercado Comum. Resolução GMC nº 42/98. Trata das garantias contratuais aplicáveis às relações de consumo no MERCOSUL. [S.l.]: MERCOSUL, 1998.

MERCOSUL. Grupo Mercado Comum. Resolução GMC nº 77/99. Dispõe sobre o horário de atendimento nos pontos de fronteira. [S.l.]: MERCOSUL, 1999.

MERCOSUL. Conselho do Mercado Comum. Decisão CMC nº 46/00. Institui canais privilegiados de ingresso para cidadãos do MERCOSUL em aeroportos internacionais dos Estados Partes. [S.l.]: MERCOSUL, 2000.

MERCOSUL. Conselho do Mercado Comum. Decisão CMC nº 14/00. Regulamenta procedimentos administrativos relacionados à emissão da Credencial de Trânsito Vicinal Fronteiriço. [S.l.]: MERCOSUL, 2000.

MERCOSUL. Conselho do Mercado Comum. Decisão CMC nº 32/04. Aprova o Acordo para Facilitação de Atividades Empresariais no MERCOSUL. [S.l.]: MERCOSUL, 2004.

MERCOSUL. Grupo Mercado Comum. Resolução GMC nº 29/07. Dispõe sobre a relação de pontos de controle integrados. [S.l.]: MERCOSUL, 2007.

MERCOSUL. Conselho do Mercado Comum. Decisão CMC nº 53/08. Institui o Regime Aduaneiro de Bagagem no MERCOSUL. [S.l.]: MERCOSUL, 2008.

MERCOSUL. Conselho do Mercado Comum. Decisão CMC nº 18/99. Aprova o Acordo sobre Trânsito Vicinal Fronteiriço entre os Estados Partes do MERCOSUL. [S.l.]: MERCOSUL, 1999.

MERCOSUL. Conselho do Mercado Comum. Decisão CMC nº 53/10. Dispõe sobre a implementação da Placa MERCOSUL. [S.l.]: MERCOSUL, 2010.

MERCOSUL. Conselho do Mercado Comum. Decisão CMC nº 53/15. Aprova o Acordo sobre Registro Migratório Eletrônico. [S.l.]: MERCOSUL, 2015.

MERCOSUL. Conselho do Mercado Comum. Decisão CMC nº 46/15. Aprova o Acordo sobre Documentos de Viagem e de Retorno dos Estados Partes e Associados do MERCOSUL. [S.l.]: MERCOSUL, 2015.

MERCOSUL. Conselho do Mercado Comum. Decisão CMC nº 02/19. Estabelece mecanismos regionais de intercâmbio de informações migratórias entre organismos nacionais de controle de fronteira. [S.l.]: MERCOSUL, 2019.

MERCOSUL. Conselho do Mercado Comum. Decisão CMC nº 13/19. Aprova o Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas. [S.l.]: MERCOSUL, 2019.

MERCOSUL. Grupo Mercado Comum. Resolução GMC nº 36/19. Reconhece a vulnerabilidade estrutural dos consumidores no mercado e assegura a proteção à saúde, segurança e interesses econômicos. [S.l.]: MERCOSUL, 2019.

MERCOSUL. *Circulação de pessoas*. Montevidéu: MERCOSUL, 2026.

MERCOSUL. Decisão CMC nº 05/19: *Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas*. Bento Gonçalves: Conselho do Mercado Comum, 2019.

MERCOSUL. *Decisão CMC nº 13/2019: Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas*. Bento Gonçalves: Conselho do Mercado Comum, 2019.

MERCOSUL. *LXXIV Reunião Ordinária da Reunião Especializada de Turismo do MERCOSUL – Ata nº 01/24*. Assunção: MERCOSUL, 2024.

MERCOSUL. Ministros do Turismo do MERCOSUL reafirmam compromisso de posicionar a região como multidestino. Montevidéu: MERCOSUL, 2024.

MERCOSUL. Proyecto “Desarrollo Turístico en la Ruta Integrada Iguazú Misiones” (Paraguay). Montevideo: MERCOSUL, 2018.

MERCOSUL. *¿Qué es el MERCOSUR Cultural?* Montevideo: MERCOSUL, 2019.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO. *Pobreza e desigualdade no Brasil no curto e no longo prazo*. Brasília, DF: Ministério do Planejamento e Orçamento, 2025. (Nota Técnica Disoc, n. 120).

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO (MTE). Microdados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS): ano-base 2024. Brasília, DF: MTE, 2025. Disponível em: ftp://ftp.mtps.gov.br/pdet/microdados/. Acesso em: 19 maio 2026.

MINISTÉRIO DO TURISMO (BRASIL). *Glossário do turismo: compilação de termos publicados por Ministério do Turismo e Embratur nos últimos 15 anos*. 1. ed. Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2018.

MISSIO, F. J; RIVAS, R. M. R. Aspectos da Formação Econômica de Mato Grosso do Sul. Estudos Econômicos, São Paulo, v. 49, n. 3, p. 601-632, jul./set. 2019. DOI: http://dx.doi.org/10.1590/0101-41614936fmr.

MOESCH, M. M; BENI, M. C. Do discurso sobre a ciência do turismo para a ciência do turismo. In: ANPTUR, 2015, São Paulo. *Anais...* São Paulo: ANPTUR, 2015.

MORENO, G. *Terra e poder em Mato Grosso: política e mecanismos de burla / 1892-1992*. Cuiabá: EDUFMT / Entrelinhas, 2007.

MORETTO NETO, L.; AGOSTINI, J. C. (org.). Caminhos do turismo integrado ao Lago de Itaipu: um exercício de cidadania para o desenvolvimento sustentado. Florianópolis: [s.n.], 2005.

MOURA, R. Aspectos populacionais da fronteira terrestre segundo o censo 2022. Boletim Regional, Urbano e Ambiental, Brasília, n. 31, p. 51-62, jan./jun. 2024.

MOURA, R.; PÊGO, B.; FERREIRA, G. A gestão urbana em arranjos transfronteiriços e os desafios de sua regulamentação. Brasília, DF: Ipea, 2022. 30 p. (Texto para Discussão, n. 2809).

MULLER, K. M. Espaços conurbados de fronteiras nacionais: “leituras” de jornais locais. *Intexto*, Porto Alegre, v. 2, n. 13, p. 1–16, jul./dez. 2005.

MÜLLER, L. H. A. Turismo de compras na fronteira Brasil/Uruguai. Estudos de Sociologia, Araraquara, v. 22, n. 43, p. 345-365, 2017.

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE PUERTO IGUAZÚ. Correspondência aos proprietários de agências de turismo sobre a vigência do convênio de transporte de passageiros entre Puerto

Iguazú e Foz do Iguaçu. Puerto Iguazú: Municipalidad de la Ciudad de Puerto Iguazú, 27 nov. 2024.

NAÇÕES UNIDAS. *International Recommendations for Tourism Statistics 2008*. New York: United Nations, 2010.

NETO, W. A. D.; PENHA, B. As regiões de fronteira como laboratório da integração regional no MERCOSUL. In: PENHA, Bruna; NETO, Walter Antonio Desiderá; MORAES, Rodrigo Fracalossi de (org.). *O MERCOSUL e as regiões de fronteira*. Rio de Janeiro: Ipea, 2017.

OECD. *Building More Resilient Cross-border Regions: Considerations in Governance and Partnerships*. Paris: OECD Publishing, 2024.

OBSERVATÓRIO DAS MIGRAÇÕES INTERNACIONAIS (OBMigra). Sistema de Tráfego Internacional (STI): microdados da série histórica 2010–2025. Brasília, DF: Ministério da Justiça e Segurança Pública, 2026. Disponível em: https://portaldeimigracao.mj.gov.br/pt/dados/microdados/1733-obmigra/dados/microdados/401206-sti. Acesso em: 25 maio 2026.

ONU TURISMO. Glossary of tourism terms. UN Tourism, 2026. Disponível em: https://www.untourism.int/glossary-tourism-terms. Acesso em: 6 maio 2026.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT). *UNWTO Tourism Definitions*. Madrid: UNWTO, 2019. Disponível em: https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284420858. Acesso em: 26 maio 2026.

PAIVA, A. C. Políticas educacionais para diversidade e escolas nas fronteiras: o caso de Foz do Iguaçu com a Argentina e o Paraguai. 2016. 141 f. Dissertação (Mestrado em Sociedade, Cultura e Fronteiras) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Foz do Iguaçu, 2016. Disponível em: https://tede.unioeste.br/handle/tede/3593. Acesso em: 10 maio 2026.

PAIXÃO, R. O. *Turismo de Fronteira*. Campo Grande, MS: UFMS, 2006.

PARANÁ. Lei nº 15.973, de 13 de novembro de 2008. Institui a Política de Turismo do Estado do Paraná. Curitiba: Governo do Estado do Paraná, 2008.

PARANÁ. Lei nº 21.352, de 1º de janeiro de 2023. Cria a Secretaria de Estado do Turismo. Curitiba: Governo do Estado do Paraná, 2023.

PARANÁ. Lei nº 21.355, de 1º de janeiro de 2023. Autoriza a instituição do Serviço Social Autônomo Viaje Paraná. Curitiba: Governo do Estado do Paraná, 2023.

PARANÁ. Lei nº 21.762, de 30 de novembro de 2026. Institui o Programa Paraná Turismo Mais Infraestrutura. Curitiba: Governo do Estado do Paraná, 2023.

PARANÁ. Lei nº 21.767, 30 de novembro de 2023. Institui o Programa Paraná Mais Viagem. Curitiba: Governo do Estado do Paraná, 2023.

PARANÁ. Decreto nº 7.042, de 12 de agosto de 2024. Aprova o regulamento do Conselho Paranaense de Turismo. Curitiba: Governo do Estado do Paraná, 2024.

PARANÁ. Decreto nº 7.627, 17 de outubro de 2024. Regulamenta a Lei Estadual nº 21.760/2023, que institui o Programa Paraná Mais Eventos. Curitiba: Governo do Estado do Paraná, 2024.

PARANÁ. Decreto nº 10.256, 11 de junho de 2025. Institui a Declaração de Atrativo de Relevante Interesse Turístico do Estado do Paraná. Curitiba: Governo do Estado do Paraná, 2025.

PARANÁ. Instituto Água e Terra (IAT). Instrução Normativa IAT nº 47, de 2025. Estabelece critérios e procedimentos para o licenciamento de empreendimentos e estruturas náuticas nas águas interiores do Estado do Paraná. Curitiba: IAT, 2025.

PARANÁ. Instituto Água e Terra (IAT). Portaria IAT nº 177, de 2025. Disciplina formas e quantidades para captura de pescado nas bacias hidrográficas paranaenses. Curitiba: IAT, 2025.

PARANÁ. Instituto Água e Terra (IAT). Portaria IAT nº 177, de 2025. Disciplina formas e quantidades para captura de pescado nas bacias hidrográficas paranaenses. Curitiba: IAT, 2025.

PARLAMENTO EUROPEU. *Que problemas afetam o espaço Schengen?* 2026.

PERÍCOLO, W. M. Política de resíduos sólidos urbanos: o caso das cidades fronteiriças de Ponta Porã (Brasil) e Pedro Juan Caballero (Paraguai). 2017. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2017. Disponível em: https://repositorio.ufgd.edu.br/jspui/bitstream/prefix/1248/1/WillianMilhorancaPericolo.pdf. Acesso em: 10 maio 2026.

PINTO, R; GUZMÁN, S. M. Economia, política, crise e turismo: analisando o fluxo turístico no Brasil no período 1993-2019. *Rosa dos Ventos – Turismo e Hospitalidade*, v. 13, n. 1, p. 90-108, 2021.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (PNUD); INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA); FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (FJP). Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) — Paraná e Mato Grosso do Sul, 1991-2021. [S.l.]: PNUD Brasil, 2021. Disponível em: http://www.atlasbrasil.org.br/consulta/planilha.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (PNUD). *Desenvolvimento Humano no Brasil: 25 anos — relatório especial 2023*. Brasília: PNUD, 2024.

PROKKOLA, E.; ANDERSEN, D. J.; JAKOLA, F.; NILSON, T.; SVENSSON, S. M. H. Multilayered Borders as a Method for Studying Tourism Destinations: A Case of Northern European Border Regions. *Journal of Borderlands Studies*, 2024.

PUJADAS, J. J.; SZEKUT, A. Soberanía, políticas fronterizas y prácticas trasnacionales en Paraguay. Iztapalapa: Revista de Ciencias Sociales y Humanidades, México, n. 85, ano 39, p. 59-80, jul./dez. 2018. DOI: 10.28928/revistaiztapalapa/852018/atc3/pujadasmunozjj/szekuta.

RABAHY, W. A. Análise e perspectivas do turismo no Brasil. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo (RBTUR)*, São Paulo, v. 14, n. 1, p. 1-13, jan./abr. 2020.

RABOSSI, F. Tempo e movimento em um mercado de fronteira: Ciudad del Este, Paraguai. *Sociologia & Antropologia*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 2, p. 405-434, ago. 2015.

RAFFESTIN, C. *Por Uma Geografia Do Poder*. São Paulo: Ática, 1993.

RAMOS, S. da R. *Copa do Mundo FIFA 2014 no Brasil: da regulação do território às ações voltadas ao turismo*. 2019. 259 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

ROCKEMBACH, E. V. Paradiplomacia educacional no MERCOSUL: os acordos sobre localidades fronteiriças vinculadas na Região Trinacional do Iguassu. 2025. Trabalho acadêmico. Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2025.

SALOUW, E.; AJI, K. B.; TAHALAEA, S. P. Cross-border tourism: what we can learn so far from eminent scientific publications using bibliometric analysis. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, v. 18, n. 2, p. 457–464, fev. 2023.

SANCHES, A. da C. Corredor bioceânico: antecedentes históricos e perspectivas. 2023. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Relações Internacionais) – Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2023. Disponível em: https://repositorio.ufgd.edu.br/jspui/bitstream/prefix/5671/1/AnaDaCunhaSanches.pdf. Acesso em: 10 maio 2026.

SANDWITH, T; SHINE, C; HAMILTON, L; SHEPPARD, D. Transboundary protected areas for peace and co-operation: based on the proceedings of workshops held in Bormio (1998) and Gland (2000). Gland; Cambridge: IUCN, 2001. Disponível em: https://portals.iucn.org/library/efiles/documents/PAG-007.pdf. Acesso em: 26 maio 2026.

SANTOS, A. C. Apresentação. In: SANTOS, A. C.; SEIXAS, R. A. M. (org.). *(Des)proteção Social e Vulnerabilidades nos Contextos da Saúde, Trabalho e Educação*. Campo Grande: Ed. UFMS, 2022.

SANTOS, G. A. Crimes transfronteiriços em cidades gêmeas do Mato Grosso do Sul. 2016. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2016. Disponível em: https://repositorio.ufgd.edu.br/jspui/bitstream/prefix/1433/1/GleiceAguilardosSantos.pdf. Acesso em: 27 maio 2026.

SANTOS, G. E. de O. Diversidade de impactos econômicos da Copa do Mundo FIFA de 2014 no Brasil. *CULTUR: Revista de Cultura e Turismo*, ano 11, n. 1, p. 204-220, fev. 2017.

SANTOS, G. E.de O; PANOSSO NETTO, A.; RIBEIRO, M. A; GURSOY, D. Impactos objetivos e percebidos da Copa do Mundo FIFA de 2014 no Brasil. *El Periplo Sustentable*, México, n. 36, p. 295-324, jan./jun. 2019.

SANTOS, C. C.; SÁ, N. S. C.; SANTOS, A. M.; LIMA, C. L. C.; PORTUGAL, J. F. Turismo como vetor de desenvolvimento das relações internacionais no Mercosul: uma revisão sistemática de literatura. Ateliê do Turismo, Campo Grande, MS, v. 9, n. 1, p. 95–117, jan./dez. 2025. DOI: https://doi.org/10.55028/at.v9i1.22368. Acesso em: 6 maio 2026.

SAQUET, M.A. Por uma abordagem territorial. In: SAQUET, M.A.; SPOSITO, E.S. *Territórios e Territorialidades: teorias, processos e conflitos*. 2. Ed. – Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2015. p. 69-90.

SANTOS, G. A. dos. Crimes transfronteiriços em cidades gêmeas do Mato Grosso do Sul. 2016. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2016. Disponível em: https://repositorio.ufgd.edu.br/jspui/bitstream/prefix/1433/1/GleiceAguilardosSantos.pdf. Acesso em: 10 maio 2026.

SAQUET, M. A.; SPOSITO, E.S. Desenvolvimento territorial e agroecologia. In: ALVES, Adilson Francelino, CARRIJO; Beatriz Rodrigues; CANDIODOTTO, Luciano Zanetti Pessôa (Orgs). São Paulo: Cromosete, 2008.

SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR (SECEX). Comex Stat: estatísticas de comércio exterior do Brasil. Brasília, DF: MDIC/SECEX, 2026. Base de dados. Disponível em: http://comexstat.mdic.gov.br/. Acesso em: 19 maio 2026.

SCHLOGEL, D. A. Considerações acerca do recorte espacial denominado Tríplice Fronteira ou Fronteira Trinacional do Iguaçu. Faz Ciência, Francisco Beltrão, v. 19, n. 29, p. 123-137, jan./jun. 2017. Disponível em: https://e-revista.unioeste.br/index.php/fazciencia/article/view/17068. Acesso em: 10 maio 2026.

SECRETARIA DE ESTADO DE MEIO AMBIENTE, DESENVOLVIMENTO, CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO (SEMADESC). Produto Interno Bruto de Mato Grosso do Sul 2023. Campo Grande: SEMADESC, 2025. Disponível em: https://www.semadesc.ms.gov.br/wp-content/uploads/2025/11/Produto-Interno-Bruto-de-Mato-Grosso-do-Sul-2023.pdf. Acesso em: 19 maio 2026.

SENHORAS, E. M. Diplomacia e paradiplomacia turística fronteiriça. In: PIERI, Vitor Stuart Gabriel de (Org.). *Turismo e Relações Internacionais: Fronteiras Transnacionais, Paradiplomacia das Cidades e Inserção Internacional do Brasil*. 1. ed. Rio de Janeiro: Cenegri, 2015. v. 1, p. 35-67.

SILVA, F. C. da; MEISTER, D. (coord.). Estudo estratégico de infraestrutura: estudos setoriais de energia, telecomunicações e transportes/logística. Brasília, DF: Ministério do Planejamento e Orçamento, 2025. Disponível em: https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/planejamento/estrategia-2050-conteudo/Arquivos/eb2050-estudo-estrategico-de-infraestrutura.pdf. Acesso em: 10 maio 2026.

SILVA, S. P; CORSEUIL, C. H. L; COSTA, J. S. de M. (org.). *Impactos da pandemia de Covid-19 no mercado de trabalho e na distribuição de renda no Brasil*. Brasília: Ipea, 2022.

SILVA, F. C. da; MEISTER, D. (coord.). Estudo estratégico de infraestrutura: estudos setoriais de energia, telecomunicações e transportes/logística. Brasília, DF: Ministério do Planejamento e Orçamento, 2025. Disponível em: https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/planejamento/estrategia-2050-conteudo/Arquivos/eb2050-estudo-estrategico-de-infraestrutura.pdf. Acesso em: 10 maio 2026.

SILVESTRIN, D. Das disputas à integração: historicidades da fronteira entre Capanema (BR) e Andresito (AR). 2019. 111 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon, 2019. Disponível em:

https://tede.unioeste.br/bitstream/tede/4735/5/Daniela_Silvestrin_2019.pdf. Acesso em: 10 maio 2026.

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TURISMO DE FOZ DO IGUAÇU (SINDETUR). Informe urgente: ref. ao acordo bilateral de transporte turístico Foz do Iguaçu–Pto Iguazu. Foz do Iguaçu: SINDETUR, 2025.

SOHN, C. The border as a resource in the global urban space: a contribution to the cross-border metropolis hypothesis. *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 38, n. 5, p. 1697-1711, 2014.

SCHNEIDER, G; ABREU, D; BRUEL, A. L. de O.; LIMA, A. J. C LUNELLI, P; LIMA FILHO, I. P; BONFIM, S. R. de F. Educação, pobreza e desigualdade social: discussões e proposições metodológicas para pesquisa. Revista de Ciências Sociais, Fortaleza, v. 52, n. 1.

SOUZA, E. B. C. de. *Estudo da Região de Fronteira do Brasil com o Paraguai: o turismo nas margens do Lago de Itaipu*. [s.l.]: [s.n.], [s.d.].

SOUZA, E. B. C. de. O turismo como integrador regional em cidades trigêmeas: Foz do Iguaçu (Brasil), Ciudad del Este (Paraguai) e Puerto Iguazú (Argentina). *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, Bogotá, v. 26, n. 2, p. 355-371, 2017.

SOUZA, P. H. G. F. de; HECKSHER, M. D. Pobreza e desigualdade no Brasil no curto e no longo prazo. Brasília: Ipea, nov. 2025. (Disoc: Nota Técnica, 120). Publicação Expressa.

STOFFELEN, A; IOANNIDES, D; VANNESTE, D. Obstacles to achieving cross-border tourism governance: a multi-scalar approach focusing on the German-Czech borderlands. *Annals of Tourism Research*, v. 64, p. 126-138, 2017.

TEIXEIRA, K. V.; CONTE, C. H. Turismo em áreas de fronteira: uma análise bibliográfica sobre o papel da integração regional e das dinâmicas territoriais no contexto da Rota Bioceânica. *Revista GeoPantanal*, Corumbá, n. 39, p. 145–155, jul./dez. 2025.

TIMOTHY, D. J. Political boundaries and tourism: borders as tourism attractions. Tourism Management, v. 16, n. 7, p. 525–532, 1995.

TIMOTHY, D. J.; GELBMAN, A. (ed.). *Routledge Handbook of Borders and Tourism*. London: Routledge, 2022.

TIMOTHY, D. J.; SAARINEN, J.; VIKEN, A. Editorial: tourism issues and international borders in the Nordic Region. Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism, v. 16, supl. 1, p. 1–13, 2016.

TOMAZZONI, E. L.; ABRAHÃO, C. M. S.; LUMERTZ, J. S. A atuação da iniciativa privada do turismo brasileiro, no âmbito do MERCOSUL, nas perspectivas da diplomacia e da cooperação técnica internacional. *PODIUM Sport, Leisure and Tourism Review*, São Paulo, v. 11, n. 2, p. 353–380, maio/ago. 2020.

CENTRO UNIVERSITÁRIO DINÂMICA DAS CATARATAS (UDC). Pesquisa sobre tráfego de veículos e pessoas na Ponte Internacional da Amizade, 2024.

ULYSSEA, G. Informalidade no mercado de trabalho brasileiro: uma resenha da literatura. *Revista de Economia Política*, São Paulo, v. 26, n. 4 (104), p. 596–618, out./dez. 2006.

UNESCO. *Jesuit Missions of the Guaranis: San Ignacio Miní, Santa Ana, Nuestra Señora de Loreto and Santa María la Mayor (Argentina), Ruins of São Miguel das Missões (Brazil)*. Paris: UNESCO World Heritage Centre, 1983.

UNWTO. *Global Report on Shopping Tourism*. Madrid: World Tourism Organization, 2014.

VALVERDE, R. R. H. F. Os itinerários do MERCOSUL Cultural: dilemas para a territorialização das Missões Jesuíticas-Guaranis. *Cadernos PROLAM/USP*, São Paulo, ano 11, v. 2, p. 9-20, 2012.

UNITEL. Censo: conoce los datos de población de todos los municipios en los 9 departamentos de Bolivia. Santa Cruz de la Sierra: Unitel, 29 ago. 2024. Disponível em: https://unitel.bo/noticias/economia/censo-conoce-los-datos-de-poblacion-de-todos-los-municipios-en-los-9-departamentos-de-bolivia-IH13051449. Acesso em: 10 maio 2026.

VEIGA, J. E. da. *Cidades imaginárias: o Brasil é menos urbano do que se calcula*. Campinas: Autores Associados, 2002.

VIEIRA, G. O. Integração transfronteiriça: ressignificar sentidos, com “novos” atores. Revista da Secretaria do Tribunal Permanente de Revisão, Assunção, v. 7, n. 13, p. 15-32, 2019.

VIEIRA, G. O; OLIVEIRA, S. M. p; ALI, J. A. A. Cooperación transfronteriza en la región trinacional de Iguazú: informe del plan municipal de relaciones internacionales de Foz do Iguaçu, Paraná, Brasil. Revista Española de Desarrollo y Cooperación, Madrid, v. 49, n. 1, p. 69-77, 2022. DOI: 10.5209/redc.81942.

VIEIRA, G. O. Direito da integração fronteiriça: uma introdução. Revista da Secretaria do Tribunal Permanente de Revisão, Assunção, v. 11, n. 20, e502, 2023.

VIGEVANI, T; WANDERLEY, L. E. W. (org.). Governos subnacionais e sociedade civil: integração regional e MERCOSUL. São Paulo: EDUC, 2005. 331 p.

WEBBER, M. A. *Estudantes brasileiros de medicina em Presidente Franco (PY): motivações e tensões de um fluxo universitário transfronteiriço*. 2018. 164 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2018.

WELTER, V. da S. *A hospitalidade e o controle na fronteira entre o Brasil, o Paraguai e a Argentina sob a perspectiva do turista brasileiro*. Foz do Iguaçu, 2018. 119 f. Dissertação (Mestrado em Sociedade, Cultura e Fronteiras) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE), 2018.

WOLFFENBÜTTEL, A. O que é? Índice de Gini. *Desafios do Desenvolvimento*, Brasília, ano 1, ed. 4, 1 nov. 2004. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=2048:catid=28. Acesso em: 22 maio 2026.

APÊNDICE

Quadro 1 - Atividades característica do turismo consideradas para levantamentos sociais

International Recommendations for Tourism Statistics	CNAE Domiciliar 2.0 - Versão: ABRIL 2010	
Railway passenger transport	-	
Road passenger transport	49030	Transporte rodoviário de passageiros
Water passenger transport	50000	Transporte Aquaviário
Air passenger transport	51000	Transporte Aéreo
Accommodation for visitors	55000	Alojamento
Food and beverage-serving industry	56011	Restaurantes e outros estabelecimentos de serviços de alimentação e bebidas
Travel agencies and other reservation services industry	79000	Agências de viagens, operadores turísticos e serviços de reservas
Cultural industry	90000	Atividades artísticas, criativas e de espetáculos
	91000	Atividades ligadas ao patrimônio cultural e ambiental
Sports and recreational industry	92000	Atividades de exploração de jogos de azar e apostas
	93020	Atividades de recreação e lazer

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), baseado em Nações Unidas (2010) e IBGE (2010).
Nota: não foram consideradas as classes “Aluguel de meios de transportes, máquinas e equipamentos sem operador e gestão de ativos intangíveis não financeiros” (77020) e “Transporte ferroviário e metroferroviário” (49010).

Quadro 2 – Quantidade de empregados e porte dos estabelecimentos

Empregados	Porte
0	Não considerado
1 – 4	Micro
5 – 9	
10 – 19	Pequeno
20 – 49	
50 – 99	
100 - 249	Médio
250 – 499	
500 - 999	Grande
1000 ou mais	

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).