

ESTADO DE MATO GROSSO

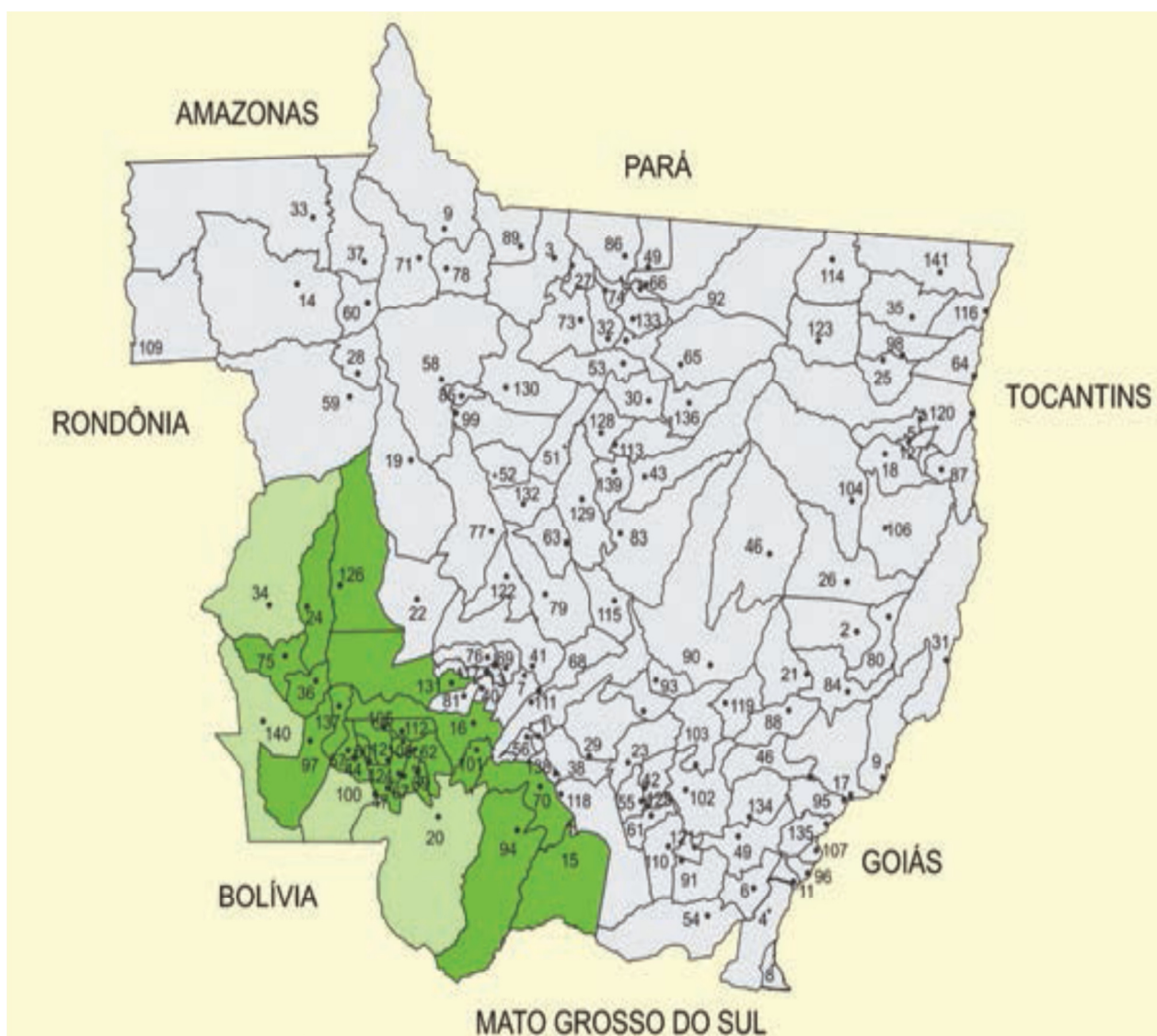
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora

Núcleo das Comissões Temporárias

Câmara Setorial Temática – Faixa de Fronteira: Aspectos Socioeconômicos e Institucionais

Relatório Final



Cuiabá, novembro de 2021

I - **Presidente:** José Esteves de Lacerda Filho

II - **Relatora:** Rosângela Saldanha Pereira

IV - **Membros:** Cíntia Gomes Rocha Cupido, Jeremias Pereira Leite, Jaime Okamura, João de Souza Vieira Filho, Patrícia Elena Carvalho, Sandra Amorim, Jardel P. Amaral de Almeida.

Deputado Carlos Avallone

Deputado Valmir Luiz Moretto

Deputado Drº Amilton Gimenez

SUMÁRIO

Introdução.....	4
I. Fronteira Brasil-Bolívia: Interações e características do espaço fronteiriço.....	7
I.1 Breve caracterização da região fronteiriça	09
I.2 Municípios Lindeiros com a Bolívia: Desafios.....	15
II . Temas abordados pela CST -Faixa de fronteira	18
II.1. Infraestrutura econômica e logística	19
1. Ação pela internacionalização do Aeroporto Marechal Rondon: Visita técnica dos membros da CST ao Aeroporto em 11/11/2019.....	19
2. Recuperação do terminal de passageiros do Aeroporto de Cáceres: Visitas e reuniões com a equipe da SINFRA.....	20
3. Zona de Processamento de Exportação de Cáceres: Consulta a SEDEC.....	22
4. Modal Hidroviário.....	24
5. Área de Controle Integrado (ACI): Instalação da Inspeção da Receita Federal e do Banco do Brasil, nas divisas dos municípios da faixa de fronteira.....	25
6. Zona Franca de Cáceres: Reunião Conjunta com a Comissão de Indústria e Comércio sobre Implantação de Lojas Francas em Cáceres.....	28
II.2. Integração e Segurança de Fronteiras.....	32
II.3. Governança.....	34
IV. Considerações Finais e recomendações.....	38

INTRODUÇÃO:

Diante da situação de precariedade e vulnerabilidade socioeconômica dos 28 municípios mato-grossenses na faixa de fronteira com a Bolívia, envolvendo mais de 500 mil habitantes, a Assembleia Legislativa de Mato Grosso, a partir da iniciativa do Deputado Estadual Carlos Avallone (PSDB) , tendo como co-autores os Deputados Dr. Gimenez (PV) e Valmir Moretto (PRB), instalou a Câmara Setorial Temática Faixa de Fronteira , por meio do Ato n.050/2019 , em 7 de outubro de 2019.

A Câmara Setorial Temática – Faixa de Fronteira teve como objetivo realizar levantamentos técnicos, estudos, pesquisas e análises sobre a realidade econômica e social da região fronteiriça, sistematizando e articulando soluções estratégicas para o desenvolvimento dos municípios, e foi composta pelos seguintes membros:

I - **Presidente:** José Esteves de Lacerda Filho

II - **Relatora:** Rosângela Saldanha Pereira

IV - **Membros:** Cíntia Gomes Rocha Cupido, Jeremias Pereira Leite, Jaime Okamura, João de Souza Vieira Filho, Patrícia Elena Carvalho, Sandra Amorim, Jardel P. Amaral de Almeida,

Segundo Machado (2006)¹ nos tempos atuais, a fronteira perdeu em grande parte a concepção de lugar de depravação e do isolamento, e adquire cada vez mais uma dimensão ligada a um espaço de trocas e de comunicação.

Esta dimensão exige mudança de perspectiva da atuação governamental que deve ajustar suas políticas a essas novas dinâmicas, de intensificação das interações transfronteiriças e da formação de blocos econômicos regionais, como o Mercosul.

¹ MACHADO, Lia O. ; HAESBAERT, R. ; RIBEIRO, L. P. ; STEIMAN, R. ; PEITER, P. ; NOVAES, A. R. . Desenvolvimento da Faixa de Fronteira: uma proposta conceitualmetodológica. In: Tito Carlos Machado de Oliveira. (Org.). Território sem Limites. Estudos sobre Fronteiras. 1 ed. Campo Grande: Editora da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, 2006, v. 1, p. 87-112.

No contexto de fortalecimento das políticas de integração econômica na América do Sul, a fronteira assume um papel estratégico como espaço articulador entre os dois territórios nacionais.

A divisa entre Brasil e Bolívia tem uma extensão de 3.423 km, ou seja, 20% da linha divisória continental do Brasil com os países vizinhos. Desse total, 751 km é fronteira seca e 2.672 km de água (fluvial). A zona de fronteira formada pelos dois países engloba faixas fronteiriças pertencentes a quatro estados brasileiros (Acre, Rondônia, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul) e três departamentos bolivianos (Pando, Beni e Santa Cruz de la Sierra).

Durante décadas essa extensa fronteira pouco chamou a atenção dos respectivos governos centrais, porém na atualidade vários eventos mostram sua importância estratégica e geográfica, como a decretação de cidades gêmeas para Cáceres e San Matias, em 24 de abril de 2019.

O reconhecimento da natureza multifacetada que caracteriza a realidade na fronteira Brasil – Bolívia em Mato Grosso, requer que a análise de seus aspectos seja realizada de maneira multidimensional, correlacionando os problemas de segurança na fronteira às condições socioeconômicas e oportunidades.

Nesta perspectiva, o deputado Carlos Avallone destaca que a motivação para a criação da CST-Faixa de Fronteira foi a de que “fronteira seja considerada como área de integração e oportunidades de desenvolvimento” . Ademais, o foco da CST foi o de articular um conjunto de ações promotoras do desenvolvimento, da segurança, da geração de emprego e renda para a região.

O deputado Dr Gimenez, relembrou o histórico de ações no campo de segurança que vem empreendendo. Além disso, ressaltou a importância da CST para a construção de uma agenda de desenvolvimento de toda a faixa de fronteira.

O Deputado Valmir Moretto, destacou que os municípios isoladamente não conseguem enfrentar os problemas inerentes da região fronteiriça,

contudo, espera que a CST sela um espaço em que os municípios encontrarão foças para realizar as ações necessárias para combater os empecilhos do crescimento econômico, hoje existentes.

O deputado federal Leonardo, destacou a sua emoção e felicidade de registrar que três deputados estaduais, estavam empenhados e comprometidos com o desenvolvimento dos municípios fronteiriços, vindo a somar com os seus esforços para a região. Destacou as ações que realizou em sua gestão como deputado estadual, bem como as que está realizando como deputado federal, para a região. Colocou-se à disposição para somar com os deputados estaduais na agenda de desenvolvimento da fronteira.

Atendendo a solicitação dos representantes de 28 municípios da faixa de fronteira, encaminhada pelo Sindicato Rural de Cáceres, a CST definiu como fio condutor de sua atuação, não significando a exclusão de outros, os seguintes temas: Infraestrutura Econômica e Logística; Integração e Segurança de Fronteira e Governança.

Em virtude da decretação de Pandemia do Covid-19 pela Organização Mundial de Saúde (OMS), em 11 de março de 2020, e o distanciamento social exigido para o controle do Coronavírus, esta CST foi obrigada a paralisar seus trabalhos. Especificamente, Câmara Setorial Temática Faixa de Fronteira ficou impedida de executar todo o cronograma de trabalho previsto durante o período de vigência estipulado para a sua atuação.

O presente relatório, sumariza as principais iniciativas realizadas pela CST-Faixa de Fronteira, considerando a solução de continuidade das atividades devida à Pandemia do Coronavírus.

O relatório contempla três seções e dois **Anexos**, sendo um com atos administrativos. O segundo anexo, é formado de estudos e relatórios técnicos produzidos por diversas institutos de pesquisa sobre a região de fronteira.

A primeira seção, foi dedicada a sumarizar breve diagnóstico da situação socioeconômica da região e seus desafios, a partir dos estudos e

pesquisas já existentes. Em seguida, são apresentadas as principais linhas de ação da CST. A última seção dedica-se a apresentar recomendações.

I. Fronteira Brasil-Bolívia: Interações e características do espaço fronteiriço

Inicialmente é importante considerar a concepção de zona de fronteira, que segundo o IPEA (2020)²

“A noção de zona de fronteira é um expediente metodológico para tratar os fluxos de bens, capitais e pessoas que caracterizaram esses espaços, juntando as faixas de fronteira de cada lado do limite internacional. Tais interações e fluxos, embora internacionais, delineiam um meio geográfico próprio de fronteira, só perceptível na escala local/regional”. (IPEA, p.9, 2020)

Conforme a Constituição Federal, artigo 20 – parágrafo 2º, entende-se “a faixa de até cento e cinquenta quilômetros de largura, ao longo das fronteiras terrestres”,

Com base nesta definição, que recepciona os parâmetros da Lei N° 6.634, de 02/05/1979, o IBGE, para fins geocientíficos e estatísticos, “identifica e representa os Municípios brasileiros com área total ou parcialmente localizada na Faixa de Fronteira, que é a faixa interna de 150 km de largura, paralela à linha divisória terrestre do território nacional, agregando as informações existentes (código geográfico e nome do município) com as produzidas na identificação e/ou classificação do município dentro da faixa, tais como: fronteiriço, parcial ou totalmente na faixa, referências da sede a linha de fronteira e ao limite da faixa interna” (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, disponível em www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-

² IPEA . ESTUDO TÉCNICO SOBRE A VIABILIDADE DE CRIAÇÃO DA “CIDADE GÊMEA” CÁCERES (BRASIL) – SAN MATÍAS (BOLÍVIA). Brasília, 2020.

territorio/estrutura-territorial/24073-municipios-da-faixa-de-fronteira.html?=&t=o-que-e, acesso em 21 de outubro de 2021)

Uma das características particular da faixa de fronteira é a ocorrência de cidades-gêmeas, que favorece o desejável processo de integração entre os países. As cidades-gêmeas são adensamentos populacionais, cortados pela linha de fronteira, seja esta seca ou fluvial, articulada ou não por obra de infraestrutura, apresentam grande potencial de integração econômica e cultural, assim como manifestações localizadas dos problemas característicos da fronteira. Aí adquirem maior densidade, com efeitos diretos sobre o desenvolvimento regional e a cidadania.

Por esses motivos, segundo Machado (2005)³ é que as cidades gêmeas devem constituir-se em um dos alvos prioritários das políticas públicas para a zona de fronteira (Machado, 2005, p. 12 e 13)

O IPEA realizou a pedido do Ministério do Interior, a análise das relações entre os municípios de Cáceres, em Mato Grosso, e San Matias, no departamento de Santa Cruz, na Bolívia, com objetivo de avaliar se Cáceres, nessas relações com San Matias, reúne os requisitos previstos na Portaria MI n. 213/2016, referente a cidades gêmeas. Em termos gerais, de acordo com essa Portaria entende-se que uma cidade pode ser considerada nos termos da atual cidade gêmea quando mantém relações estreitas com seu par quanto à interação, à comutação e à conexão para a produção e o consumo, a gestão pública, a oferta e o uso de serviços urbanos.

Sob demanda da Prefeitura de Cáceres, Unemat também realizou estudo para averiguar se as relações entre Cáceres e San Matias atendem aos requisitos institucionais para serem reconhecidas como cidades gêmeas.

Após exaustivo estudos, pesquisadores⁴ da Unemat, concluem que

“ Por ser um território em constante movimento onde acolhe adversidades, alteridades e familiaridades, e pelas razões aqui expostas,

³ MACHADO, L. O. Estado, territorialidade, redes: cidades gêmeas na zona de fronteira sul-americana. In: SILVEIRA, M. L. (Org.). Continentes em chamadas: globalização e território na América Latina. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 246-284.

⁴ ARAÚJO, M. S.; PUHL, J. I. Cáceres e San Matías na perspectiva de cidades-gêmeas: um estudo de possibilidades. Cáceres: Unemat; MI, ago. 2016.

esperamos o reconhecimento de Cáceres como cidade gêmea com San Matías, como mais uma etapa de integração latino-americana” (Araújo e Puhl, 2016, p. 67).

Com parecer favorável do IPEA e da UNEMAT que concluíram que o arranjo configurado atende aos critérios necessários para que Cáceres seja considerada cidade-gemea, conforme estabelecido na Portaria MI no 213/2016, em DE 24 DE ABRIL DE 2019, através da PORTARIA Nº 1.080, inclui o Município de Cáceres-MT na lista de cidades-gêmeas.

I.1 Breve caracterização da região fronteiriça

Cáceres funciona como polo regional, com relevância histórica na configuração da região de fronteira desde o período colonial. Em sua região geográfica de articulação imediata, encontram-se os municípios de Salto do Céu, Rio Branco, Lambari D'Oeste e Curvelândia, outros municípios das regiões imediatas de Mirassol D'oeste e de Pontes e Lacerda – Comodoro se juntam a esses na composição da região de articulação intermediária polarizada por Cáceres, somando, com o polo, um conjunto de 28 municípios de Mato Grosso, conforme mostra o quadro abaixo.

Quadro 1.

POPULAÇÃO DA FAIXA DE FRONTEIRA			
	2010	2018	% 2018/2010
Mato Grosso	3.035.122	3.484.466	14,8%
Faixa de Fronteira	479.294	535.816	11,8%
a) Fronteira Lindeira	173.052	188.720	9,1%
Comodoro	18.178	20.763	14,2%
Vila Bela da SS.Trindade	14.493	16.128	11,3%
Pontes e Lacerda	41.408	45.436	9,7%
Porto Esperidião	11.030	12.017	8,9%
Caceres	87.942	94.376	7,3%
B) Dentro da Faixa de Fronteira	113.142	118.022	4,3%
Nova Lacerda	5.436	6.640	22,1%
Conquista D Oeste	3.385	4.038	19,3%
Vale de S. Domingos	3.052	3.127	2,5%
Jauru	10.455	8.793	-15,9%
Figueiropolis	3.796	3.494	-8,0%
Indiavaí	2.397	2.752	14,8%
Araputanga	15.342	16.822	9,6%
Gloria Doeste	3.135	3.026	-3,5%
SJ..Quatro Marcos	18.998	18.998	0,0%
Mirassol DOESTE	25.299	27.739	9,6%
Curvelândia	4.866	5.219	7,3%
Reserva do Cabaçal	2.572	2.732	6,2%
Rio Branco	5.070	5.156	1,7%
Salto do Céu	3.908	3.365	-13,9%
Lambari D Oeste	5.431	6.121	12,7%
c) Periferico a Faixa de Fronteira	193.100	229.074	18,6%
Barao de Melgaço	7.591	8.564	12,8%
Barra do Bugres	31.793	34.966	10,0%
Campos de Júli	5.154	6.891	33,7%
N. Sra Livramento	11.609	13.216	13,8%
Poconé	31.779	32.843	3,3%
Porto Estrela	3.649	2.963	-18,8%
Sapezal	18.094	25.881	43,0%
Tangará da Serra	83.431	103.750	24,4%

A situação social e econômica da região de fronteira demanda ações efetivas que resultem em desenvolvimento da economia, geração de emprego e renda e preservação do meio ambiente.

Em dados extraídos de pesquisa sistemática do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), nos municípios polos da região é possível verificar a perda do dinamismo econômico na região fronteiriça. Ao longo dos anos essas cidades perderam posição no ranking estadual do PIB per capita, conforme mostra o quadro 2.

Quadro 2. Ranking Estadual de PIB Per capita. Municípios Selecionados da Região de Fronteira .

	Posição no Ranking Estadual		PIB PER CAPTA
	2010	2017	Valor em 2017
Cáceres	98º	103º	R\$ 19,9 mil
Pontes e Lacerda	78º	74º	R\$ 27,1 mil
Porto Esperidião	86º	118º	R\$ 16,4 mil
Comodoro	70º	72º	R\$ 28,1 mil
Mirassol D Oeste	67º	81º	R\$ 24,9 mil
São José dos Quatro Marcos	87º	105º	R\$ 19,8 mil
Vila Bela	55º	99º	R\$ 20,6 mil
Fonte : IBGE			

A pobreza atinge de forma mais acentuada a população fronteiriça. Enquanto 29% dos moradores de Mato Grosso vivem com meio salário mínimo, por mês, alguns municípios fronteiriços têm de 33% a 44% dos moradores sobrevivendo com metade de um salário mínimo, conforme mostra o Quadro 3.

Quadro 3. População na Linha de Pobreza (½ SM de renda mensal).2017

	% da População	Número de Pessoas
Média do Estado de MT	29%	998.179
Cáceres	37,70%	35.580
Pontes e Lacerda	33,70%	15.312
Porto Esperidião	44,40%	5.336
Vila Bela	42,20%	6.806
Nova Lacerda	41,90%	2.782
Comodoro	35,40%	7.350
Mirassol D'Oeste	33,10%	9.182
São Jose dos Quatro Marcos	36,10%	6.825
TOTAL		89.172
Fonte : IBGE / CIDADES.		

A geração de emprego é uma necessidade iminente. A taxa de ocupação apresenta dados alarmantes, apenas 21% da população se declarou ocupada, em Cáceres. Em algumas cidades não chegam a dois dígitos e em outras não alcança a metade da média do Estado, que é de 55%.

Quadro 4. Taxa de Ocupação da População de 15 anos ou mais.

	Taxa de Ocupação
Cáceres	20,90%
Vila Bela	9,70%
Porto Esperidião	7,50%
São José dos Quatro Marcos	16,60%
Nova Lacerda	12,40%
Comodoro	16,40%
Mirasol D´Oeste	23,20%
Fonte : IBGE /Cidades	

A maior parte dos empregos é informal, em consequência das diferentes legislações trabalhistas, que dificultam o processo de contratação de pessoas dos países vizinhos. Diante disso, é importante tratarmos nesta Câmara das questões relativas a regularização das relações de trabalho nas regiões de fronteira; bem como da questão da ampliação do “passo de fronteira” oficial – Cáceres-San Matias, em Corixa, para as outras vias como, por exemplo, San Vicente- Santa Clara e Palmarito- El Marfil.

Os 28 municípios da faixa de fronteira, respondem por 12% do estoque total de empregos com carteira no estado, o que representa cerca de 97,5 mil empregos. Note-se que 55% dos empregos estão localizados nos municípios periféricos a faixa de fronteira, evidenciando o baixo dinamismo econômico e a precariedade do mercado de trabalho dos demais municípios fronteiriços.

Merece destaque o dinamismo em termos de geração de emprego no ano de 2021 do município de Sapezal com a geração líquida de 1,9 mil,

seguido de Tangará da Serra, com 1,4 mil e Pontes e Lacerda, com a geração líquida de 1,1 mil empregos (ver quadro 5)

Cáceres, apesar de apresentar o segundo maior contingente de população na região fronteiriça, com 94 mil habitantes, sendo o primeiro Tangará da Serra com 103 mil, tem proporcionalmente baixo contingente de empregos de qualidade. São apenas 12 mil empregos, enquanto Pontes e Lacerda, com população de 45 mil habitantes, tem estoque de empregados com carteira da ordem de 11,5 mil. Ademais, o ritmo de crescimento do emprego formal no ano de 2021 em Pontes e Lacerda, supera em grande medida o verificado em Cáceres, conforme pode ser visto no quadro 5.

Uma das opções apontadas para a economia de Cáceres é a ZPE e a indústria do turismo, que vem crescendo muito nos últimos anos.

Quadro 5. Estoque e Geração Empregos Formais nos Municípios Fronteiriços- MT . Jan-Setembro de 2021.

Município	Setembro/2021	Acumulado no Ano (2021)		SalDOS	Variação (%)
	Estoque	Admissões	Desligamentos		
TOTAL MT	812.112	351.505	278.979	72.526	9,8%
TOTAL FAIXA DE FRONTEIRA	97.555	35.951	28.161	7.790	
% No total de MT	12,0%	10,2%	10,1%	10,7%	
Frenteira Lindeira	30.654	10.336	8.195	2.141	
Mt-Comodoro	3.068	1.193	955	238	8,41
Mt-Caceres	12.390	3.320	2.629	691	5,91
Mt-Pontes e Lacerda	11.525	5.203	4.099	1.104	10,59
Mt-Porto Esperidiao	1.383	253	214	39	2,90
Mt-Vila Bela da Santissima Trin	2.288	367	298	69	3,11
Dentro da Faix de Fronteira	13.171	3.864	2.818	1.046	88
Mt-Mirassol D Oeste	6.225	1.947	1.460	487	8,49
Mt-Conquista D Oeste	377	74	85	11	2,84
Mt-Curvelandia	428	169	114	55	14,75
Mt-Figueiropolis D Oeste	347	46	55	9	2,53
Mt-Gloria D Oeste	226	26	21	5	2,26
Mt-Indiavaí	183	35	26	9	5,17
Mt-Jauru	659	141	131	10	1,54
Mt-Lambari D Oeste	1.311	506	163	343	35,43
Mt-Reserva do Cabacal	92	45	33	12	15,00
Mt-Rio Branco	431	83	59	24	5,90
Mt-Salto do Ceu	302	58	62	4	1,31
Mt-Sao Jose dos Quatro Marco	2.458	676	552	124	5,31
Mt-Vale de Sao Domingos	132	58	57	1	0,76
Periférico a Faixa de Fronteira	53.730	21.751	17.148	4.603	
Mt-Nossa Senhora do Livramer	1.698	451	277	174	11,42
Mt-Pocone	3.493	740	583	157	4,71
Mt-Porto Estrela	281	38	19	19	7,25
Mt-Sapezal	13.255	7.105	5.106	1.999	17,76
Mt-Tangara da Serra	25.133	10.277	8.887	1.390	5,85
Mt-Campos de Julio	3.247	1.219	1.028	191	6,25
Mt-Barao de Melgaco	290	55	43	12	4,32
Mt-Barra do Bugres	6.333	1.866	1.205	661	11,65

Fonte: M.T.E./CAGED. Setembro de 2021.

OBS: 1. Estoque : refere-se ao estoque de empregados com carteira em set/2021.

2. Admissões, desligamentos e saldos: refere-se ao acumulado de jan-setembro de 2021.

Merece destaque também o fato de que Cáceres procurou estruturar-se como importante porto fluvial no contexto mato-grossense, incorporando-se à política de integração latino-americana, bem como buscando a implantação do sistema de transporte intermodal, a ligação por rodovia com a Bolívia e, conseqüentemente, uma saída para o Pacífico, evidenciando-se como grande opção para profundas transformações, não apenas para sua economia, como também para o Mato Grosso.

Porém, o que se observa são algumas infraestruturas econômicas sem uso, como o aeroporto, ou à espera de reativação, caso do porto; a zona de

processamento de exportação (ZPE) e a hidrovía continuam como promessas, e a ligação com o Pacífico ainda aguarda o asfaltamento da rodovia ligando a fronteira, passando por San Matias, até San Ignacio de Velasco.

A pecuária é atividade econômica formadora da zona de fronteira, com ritmo de crescimento superior a 16% no período de 2010-2016, respondendo por 13% do número de cabeças no estado (3,6 milhões).

A bovinocultura de leite é também representativa, constituindo-se na principal bacia leiteira de Mato Grosso: dos 11 municípios maiores produtores de leite do estado, 6 estão localizados nessa região, sendo Pontes e Lacerda, o maior produtor de leite do Estado, e Cáceres, ocupa a 5ª posição. Em San Matias (198 mil cabeças de gado, em 2013) e San Ignacio (com 397,9 mil , em 2013) , a pecuária também destaca-se como atividade econômica.

A criação de jacaré do pantanal em cativeiro conta com o primeiro e único frigorífico de jacaré da América Latina, desde 2008 com selo do Serviço de Inspeção Sanitária (SIF), o que permitiria a comercialização da carne em todo o território nacional, bem como em outros países. No entanto, a produção vem sofrendo sérias limitações devido às resistências e às morosidades dos órgãos ambientais de fiscalização e controle.

As condições do solo, em geral alagáveis durante o período das cheias do rio Paraguai dificultam o desenvolvimento de agricultura mecanizada de forma intensiva, priorizando a expansão da pecuária. Com a expansão dos movimentos de luta pela terra, introduzidos na região a partir de 1995, houve a implantação de inúmeros assentamentos rurais pelos programas.

I.2 Municípios Lindeiros com a Bolívia: desafios

Os municípios lindeiros de Mato Grosso - Cáceres, Vila Bela, Comodoro, Porto Espiridião, Pontes e Lacerda- com a Bolívia apresentam algumas características comuns, destacando-se a predominância de grandes propriedades, o desenvolvimento da atividade pecuária, a implantação de projetos de assentamentos, a presença de trabalhadores bolivianos no meio rural e a ocorrência de trabalho escravo em algumas fazendas.

Estudo do IPEA – “ O Mercosul e as Regiões de Fronteira”⁵ – detectou que nos municípios lindeiros há várias pequenas propriedades, muitas das quais estão inclusas em projetos de assentamentos. Entre estes projetos, alguns estão situados nas proximidades de cidades e de sedes de distritos, o que facilita ao assentado o acesso a estes pequenos núcleos para a venda de sua produção.

No entanto, constatou-se que alguns pequenos núcleos dos municípios lindeiros, em razão do número reduzido de habitantes e da difícil situação financeira, não se constituem em mercado com capacidade para consumir o que é produzido nos assentamentos.

Parte considerável das pequenas propriedades mais distantes da sede municipal, é oriunda de projetos de colonização implantados pelo Incra. Nos últimos vinte anos, o município de Cáceres recebeu dezenove projetos governamentais de assentamentos coordenados pelo Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA), especificamente pelo Incra.

Entre os dezenove assentamentos do município, oito se encontram nas proximidades da linha de fronteira: Jatobá, Nova Esperança, Rancho da Saudade, Barranqueira, Sapicuá, Corixo, Bom Sucesso e Katira. A área onde foram implantados estes assentamentos, denominada Corixa, situa-se junto à linha de divisa internacional, a 25 km distante do rio Jauru, o único rio mais próximo que teria condições de abastecer as comunidades destes projetos.

Sobre estes assentamentos, há muitas controvérsias e discordâncias quanto à adequação da escolha da área em que foram implantados. Os referidos assentamentos estão implantados em uma área seca. Desse modo, as atividades agropecuárias, possíveis de serem desenvolvidas em um assentamento, são impossibilitadas ou extremamente prejudicadas por falta de água.

Outro problema, dos assentamentos na região lindeira relacionam-se com a segurança. Segundo os órgãos de controle e segurança das fronteiras, em decorrência dos problemas de aridez, muitos lotes foram abandonados, e

⁵ IPEA . O Mercosul e as regiões de fronteira/Organizadores Bruna Penha, Walter Antonio Desiderá Neto, Rodrigo Fracalossi de Moraes. – Rio de Janeiro: Ipea, 2017.

alguns, ocupados clandestinamente, o que propiciou que pessoas lá se fixaram para atuar no crime, agindo como receptores e facilitadores da passagem de armas e drogas da Bolívia para o Brasil e, no caminho inverso, atuando na passagem carros e motos roubadas no Brasil.

Há também um grande número de pequenos estabelecimentos rurais oriundos de posses e de aquisições, estas últimas com maior incidência nas proximidades de cidades e povoados. No caso dos estabelecimentos oriundos de posses, a situação das famílias é, em geral, muito precária, pois, por não terem a terra documentada, não conseguem participar de programas governamentais de apoio à pequena produção. Por sua vez, não têm condições financeiras e com quem contar para a regularização das terras que ocupam.

Em todo este contexto, observou-se no entorno das cidades-sede dos municípios limítrofes a ocorrência de bairros, às vezes populosos, desprovidos de serviços básicos como saneamento, água potável, arruamento, escolas, unidades de atendimento à saúde.

No município de Porto Esperidião, alguns assentamentos, especialmente os implantados próximos à linha da fronteira, na divisa com Cáceres, se dedicaram à pecuária de leite. Nestas propriedades, há a fabricação artesanal de queijos, doce de leite, geleias, doces e licores, com frutas produzidas na propriedade ou nativas, coletadas nos arredores. Destaca-se o trabalho predominantemente feminino nestas atividades.

Com área totalmente disposta na Bacia Amazônica, o município de Comodoro, criado em 1986, desmembrado de Vila Bela da Santíssima Trindade, é um dos cinco municípios mais extensos do estado.

O padrão de ocupação é bastante diversificado e envolve diferentes níveis de emprego tecnológico, variando da pecuária extensiva à agricultura voltada para o mercado externo. Comodoro, vem se incorporando, nos últimos anos, ao rol dos que produzem para exportação, o que é observado pelo aumento das áreas plantadas com soja e crescimento dos bovinos.

Cabe destacar que 62% área do município de Comodoro, encontram-se nas terras indígenas Nhambiquara, Enawené-Nawê e Vale do Guaporé, que juntas, conforme afirma o IBGE (2015).

Estudo do IPEA (2017) - O Mercosul e as regiões de fronteira - conclui em relação aos municípios limítrofes de Mato Grosso com a Bolívia

“embora em todos os municípios fronteiriços encontrem-se propriedades produtivas que operam com sistemas eficazes e modernos, as grandes propriedades pouco produtivas e até sem nenhuma produção econômica ainda persistem, o que gera prejuízos para a economia municipal e interfere, negativamente, nos programas que objetivam atender trabalhadores rurais sem terra... observou-se no entorno das cidades-sede dos municípios limítrofes a ocorrência de bairros, às vezes populosos, desprovidos de serviços básicos como saneamento, água potável, arreamento, escolas, unidades de atendimento à saúde e postos de segurança. Em geral, muitas famílias encontram-se em áreas invadidas ou de posse, vivendo em casas precárias ou mesmo em barracos. Estas situações que surgem no meio urbano, frequentemente, são respostas do modelo agrário produtivo estabelecido no campo, que se resume em concentração fundiária e dificuldades dos trabalhadores rurais sem terras de acesso a pequenos lotes onde possam cultivar e permanecer na terra. (Ipea, 2017, ibidem, p.49)

II . Temas abordados pela CST -Faixa de fronteira

Os trabalhos da CST-Faixa de Fronteira foram organizados com base na recomendação dos Deputados Carlos Avallone, Valmir Moretto e Dr. Gimenez, no sentido de que a Câmara deveria focar sua atuação em ações que tenham impacto na qualidade de vida, desenvolvimento e segurança dos municípios fronteiriços, diante dessa orientação, e considerando o

conhecimento acumulado e recomendações de estudiosos, parlamentares, membros da sociedade civil, e da Câmara, foram propostos os seguintes temas:

II.1. Infraestrutura econômica e logística

A Comissão deliberou como ação imediata, a Internacionalização do Aeroporto Marechal Rondon, e avançar nas ações referentes a : Recuperação do terminal de passageiros do Aeroporto de Cáceres, ZPE, portos, criação da Área de Controle Integrado (ACI), instalação da Inspetoria da Receita Federal e do Banco do Brasil, nas divisas dos municípios da faixa de fronteira.

Ações Realizadas:

1.Ação pela internacionalização do Aeroporto Marechal Rondon: Visita técnica dos membros da CST ao Aeroporto em 11/11/2019

O Objetivo da visita técnica foi ouvir a atual administradora, a Infraero, a Receita Federal e outros órgãos que atuam no aeroporto, apressando soluções para a operação de voos diretos para Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, além de outros destinos na América do Sul.

Os membros da CST- faixa de Fronteira defendem a internacionalização do AEROPORTO MARECHAL RONDON, como integrante de uma estratégia de retomada do desenvolvimento regional da zona de fronteira, especialmente o Turismo de Fronteira, onde a infra -estrutura de transporte aéreo de passageiros, além de essencial é ferramenta para gerar mais empregos, conectar pessoas e redes de transportes, oferecer novas oportunidades de negócios, enfim, tem efeito indutor de crescimento da economia e da arrecadação de impostos, possibilitando maiores investimentos para a população.

O Consórcio Aeroeste - formado por empresas brasileiras, foi o vencedor do leilão de aeroportos ocorrido Bolsa de Valores de São Paulo em março de 2019 A partir de então, passou a administrar a os Aeroporto Internacional Marechal Rondon, e os regionais de Sinop, Rondonópolis e Alta Floresta. O

investimento previsto ao longo das três décadas é de R\$ 770 milhões, sendo R\$ 386,7 milhões até o quinto ano.

Segundo a superintendente de Desenvolvimento de Modais da Sinfra, Maksaila Moura Campos, o Consórcio Aeroeste deverá concluir no curto prazo melhorias nos terminais, tais como, a melhoria da climatização, acesso à internet gratuita (wi-fi), adequação de banheiros e atualização de sinalização aeroportuária.

Os levantamentos preliminares da CST, informam o maior entrave para que a operação de voos internacionais está relacionado às medidas do espaço previsto para as instalações da Receita Federal – apenas nove metros quadrados a menos que o exigido pelo órgão. A CST ouviu também o delegado da Receita Federal em Mato Grosso na perspectiva de uma solução rápida para o problema.

Com a publicação em dezembro de 2019, pelo Ministério da Infraestrutura, da Resolução alterando o Manual para Alocação de Áreas em Aeroportos para Órgãos Públicos Membros da Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (Conaero), estabelecendo medidas de espaço para a instalação da Receita Federal nos aeroportos, foram destravados os obstáculos para operacionalização de voos para Santa Cruz de la Sierra.

A previsão era de que os voos tivessem início no primeiro semestre de 2020. No entanto, em virtude da Pandemia, não foi possível o início desses voos.

Atualmente, segundo informações da Consórcio Aeroeste, cerca de 90% das adequações de infraestrutura e os equipamentos requeridos pela Polícia Federal, já encontram-se disponíveis. Quanto ao início dos voos internacionais, fomos informados pelo Consórcio Aeroeste, que as empresas aéreas não demonstraram interesse para ofertar estes voos, e, tão logo apresentem alguma sinalização de motivação para ofertar, o aeroporto esta pronto para recepcionar.

2.Recuperação do terminal de passageiros do Aeroporto de Cáceres: visitas e reuniões com a equipe técnica da SINFRA

Foi construído em 2000 pelo então Governador Dante de Oliveira. É o maior Aeroporto desta região, além de ser um importante meio de chegada ao pantanal norte, é identificado como um principal estratégia de desenvolvimento do turismo e fortalece o ambiente de negócios na região de fronteira, especialmente, tendo em vista, a ZPE e a zona franca

Para o ex-prefeito de Cáceres , Francis Maris

“Cáceres precisa muito de voos regulares. Nossa região tem mais de 300 mil pessoas e temos um forte apelo turístico. Temos o pantanal que é um grande atrativo mundial. Além disto, a ZPE, que atrai os empresários. Eles precisam de voos para que possam visitar a cidade, conhecer e instalar as suas empresas” (disponível em . <https://www.olhardireto.com.br/noticias/exibir.asp?id=438709¬icia=per-to-de-ter-voos-da-azul-caceres-aposta-em-turismo-e-zpe-para-atrair-investidores>, acesso 12 de novembro de 2021)

A ex-presidente do MT Participações e Projetos (MT Par), Maria Stella Conselvan, informa que

“Identificamos que em função da distância, o investimento nos aeroportos é necessário para o fomento do turismo e automaticamente do desenvolvimento econômico das cidades e regiões. Por isso, o governo acha de extrema importância investir em alguns desses aeródromos no interior” (disponível em . <https://www.olhardireto.com.br/noticias/exibir.asp?id=438709¬icia=per-to-de-ter-voos-da-azul-caceres-aposta-em-turismo-e-zpe-para-atrair-investidores>, acesso 12 de novembro de 2021)

Esta CST-Faixa de Fronteira, identificou que a despeito do reconhecimento das autoridades governamentais locais acerca da importância da recuperação do aeroporto de Cáceres para fomentar o desenvolvimento da região, somente recentemente, em 9/11/2021, foi autorizada a abertura de licitação para contratação de empresa responsável pelo serviço de reforma e ampliação da capacidade pelo Governo Federal, por meio da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura (SAC/MInfra). O

processo será conduzido pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística de Mato Grosso.

Serão investidos R\$ 6.692.193,34 nas obras, sendo R\$ 4.921.245,00 de recursos federais do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac) e o restante de contrapartida do Estado. As melhorias incluem a construção de um novo terminal de passageiros e a instalação de instrumentos de auxílio à navegação aérea, como balizamento luminoso, farol rotativo, biruta, sistema visual indicador de rampa de aproximação (PAPI) e sinalizações horizontais, os quais possibilitarão, inclusive, voos noturnos no terminal aéreo.

3.Zona de Processamento de Exportação de Cáceres: Consultas a SEDEC

As ZPEs são áreas de livre comércio com exterior, destinadas à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem exportados. A ZPE de Cáceres foi criada por meio de decreto presidencial em março de 1990, com o objetivo de reduzir desequilíbrios regionais, promover a difusão tecnológica e o desenvolvimento econômico, e aumentar a competitividade das exportações brasileiras.

Em maio de 2017, o governo estadual realizou o lançamento da pedra fundamental da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Cáceres. Segundo o Governador Pedro Taques

"Há 28 anos a cidade espera pela concretização deste projeto, que irá contribuir significativamente para o desenvolvimento não só de Cáceres, como de toda uma região, que aqui irá encontrar seu ponto de origem de integração."(disponível em <http://www.mt.gov.br/-/6352457-governo-lanca-zona-de-processamento-de-exportacao-de-caceres>, acesso em 23 de outubro de 2021).

A escolha de Cáceres para a construção da zona aduaneira deve-se à localização estratégica, que possibilita o transporte dos produtos via Oceano Pacífico, conforme destaca o secretário de Estado de Desenvolvimento Econômico de Mato Grosso (Sedec-MT), Ricardo Tomczyk.

“A instalação faz parte de uma estratégia que busca desenvolver a região, importante para a integração dos países da América do Sul. A Bolívia tem interesse em alcançar o Oceano Atlântico e a passagem é por Mato Grosso, que conta com a hidrovia do Rio Paraguai-Paraná como um facilitador para a esta integração” (ibidem)

O investimento inicial estimado na ZPE é de R\$ 16 milhões e o término das obras está previsto para ocorrer num prazo de 12 meses.

Estimativas da equipe técnica da SEDEC, informam que Zona de Processamento de Exportação, distrito industrial incentivado, promoverá operações feitas com suspensão de impostos e procedimentos administrativos simplificados, com 80% da produção voltada à exportação.

A ZPE terá capacidade de abrigar 230 indústrias, principalmente das **áreas de agronegócio e alimentação**. Entre as obras previstas na primeira fase dos trabalhos estão o prédio administrativo, um restaurante, o bloco da Receita Federal, um pátio de manobra, além da guarita principal de pedestre, guarita principal de veículos, guarita secundária de veículos e um galpão. Também estão previstas a construção da rede de água, uma Estação de Tratamento de Esgoto (ETE), drenagem, além de estações elétricas.

Para o secretário de Desenvolvimento Econômico, César Miranda, a ZPE atrairá investimentos para Mato Grosso, pois tem vantagens competitivas para indústrias. “Há uma série de facilidades como isenção de alguns impostos federais e também a questão do trâmite dentro da alfândega. Por exemplo, cada operação de exportação é um processo dentro da Receita Federal. Estando dentro de uma zona alfandegada, é uma única autorização e tramita sem burocracia”, explicou.

A Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (Sinfra-MT) lançou em 17/11/2021, a licitação para a execução da obra de infraestrutura do Módulo I do loteamento da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Cáceres. A construção do módulo é uma etapa fundamental para a instalação

da ZPE, e a obra esta estimada em R\$ 16 milhões, será realizada com recursos da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico (Sedec-MT).

4. Modal Hidroviário

A CST- Faixa Fronteira, criou grupo de trabalho, coordenado pelo membro João Vieira para “articular junto a entes municipais, estaduais e federais dos setores público e privado a efetivação de ações na área de infraestrutura logística de transporte visando o comércio de mercadorias com saídas para o Pacífico, partindo da integração com a Bolívia e Paraguai”.

O relatório produzido pela equipe encontra-se em Anexo, onde destaca-se as seguintes informações levantadas pela equipe:

- O Porto Fluvial de Cáceres esta recebendo investimentos de R\$ 1,5 milhão para recuperação da estrutura física, equipamentos e demais adequações necessárias, com recursos da Associação Pró-hidrovia do Rio Paraguai (APH).
- A projeção é que o escoamento de produtos em larga passe a ser realizado a partir de Passagem Velha, Passo do Soldado, Barranco Vermelho e Morrinhos onde o rio tem maior largura e alto calado. O local já possui silos para armazenamento de manufaturados e grãos.
- O Porto de Cáceres seria o ponto de partida para levar barcaças menores até a região de Morrinhos e Barranco Vermelho. A viabilidade da ZPE depende da operacionalização da hidrovia Paraguai/Paraná.

Considerando a relevância da operacionalização da hidrovia Paraguai/Paraná para o desenvolvimento e viabilidade da ZPE, foram tomadas as seguintes ações pela CST-Faixa de Fronteira:

- Encaminhamento de dois ofícios ao Governo Federal - ao ministro de Infraestrutura e Integração Tarcísio Gomes de Freitas e ao diretor-geral da Antaq, Mário Povia - solicitando informações sobre os planos do Governo Federal para a Hidrovia Paraguai-Paraná, como estratégias de fluxo comercial da região

fronteiriça com saída para o Oceano Pacífico, por meio da Bolívia ou Chile.

- Encaminhamento de ofício Ministro do Desenvolvimento Rogério Simonetti Marinho, com cópia ao superintendente da Sudeco, Nelson França., solicitando informações sobre projetos, planos de ação e de investimentos realizados por meio da Sudeco para Mato Grosso, bem como os planos e projetos da onde constam Mato Grosso.
- Convite á Comissão Permanente para o Desenvolvimento e Integração da Faixa de Fronteira do governo federal para realizar apresentação dos programas e ações para Mato Grosso, tendo em vista a criação das Cidades Gêmeas de Cáceres-San Matias.
- Organização da Viagem Experimental saindo de Cáceres e seguindo pelo modal hidroviário até chegar a Porto Murtinho (MS), com previsão de saída para 02/05/2020 e regresso em 08/05/20. Importante salientar que toda essa demanda foi levada ao Governo Federal pelo deputado federal Dr. Leonardo, com acompanhamento direto do parlamentar, que também iniciou articulação junto à ministra da Agricultura, Tereza Cristina, visita da caravana fluvial mato-grossense a Porto Murtinho. A viagem, porém, não pôde ser concretizada por conta da pandemia da Covid-19.

Até a presente data de elaboração do relatório, esta CSF não tinha recebido retorno das correspondências enviadas aos órgãos federais.

5. Área de Controle Integrado (ACI) : instalação da Inspetoria da Receita Federal e do Banco do Brasil, nas divisas dos municípios da faixa de fronteira.

O Decreto n.5471/2005, que dispõe sobre a execução do Vigésimo Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 36, entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, Estados Partes do MERCOSUL, e o Governo da República da Bolívia, de 30 de dezembro de

2004, traz em seu anexo o ACORDO DE COMPLEMENTAÇÃO ECONÔMICA Nº 36 CELEBRADO ENTRE OS GOVERNOS DOS ESTADOS PARTES DO MERCOSUL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA BOLÍVIA, onde estabelece a Área de Controle Integrado entre Cáceres e Bolívia/San Matias (Ver documento em Anexo)

Áreas de Controle Integrado, ou ACI's são áreas do território de fronteira de um país onde funcionários dos países limítrofes, fazem o controle do fluxo de mercadorias.

O sistema de ACIs evita a duplicidade de fiscalização e auxilia a integração do sistema aduaneiro de modo inteligente, tornando o processo mais simples, ágil e econômico, além de proporcionar um fortalecimento das relações entre os países envolvidos. Esta integração viabiliza os negócios e fortalece as relações comerciais.

As Áreas de Controle podem ser de **Integração total**, quando as autoridades de cada país competentes exercem todas as atividades com relação aos controles aduaneiros, migratórios, sanitários (saúde humana), fitossanitários, zoo-sanitários e de transportes, e de **Integração parcial**, quando algum dos controles não é exercido pela autoridade do país limítrofe. (disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/recinto-aduaneiros/area-de-controle-integrado-aci>, acesso em 10 de novembro de 2021)

As Modalidades de controles integrados, são:

- ACI Trânsito Vicinal e Turismo, onde são exercidos os controles relativos ao trânsito de pessoas e veículos;
- ACI Cargas, onde são realizados os controles integrados referentes às importações e exportações entre os Estados-Partes.

No caso Fronteira Cáceres (Brasil) / San Matías (Bolívia), a Integração é Parcial, e a modalidade de controle é ACI Trânsito Vicinal e Turístico e ACI Cargas - Modal Rodoviário. A PORTARIA DRF/CBA Nº 30, DE 15 DE MARÇO DE 2013 (em anexo), publicou o Regulamento Operacional da Área de Controle Integrado (ACI) de Cáceres-MT (Brasil) e San Mathias (Bolívia).

Na fronteira mato-grossense com a Bolívia, após inúmeras reuniões com autoridades bolivianas, foi definida em Cáceres (MT) uma nova instalação da aduana brasileira, já concluída. A aduana boliviana desse sistema integrado está em fase inicial de construção.

Desafios do transito de pessoas e cargas na Fronteira:

A experiência do trânsito de pessoas e de cargas sem burocracia entre dois países, é o grande desafio a ser superado na região de fronteira mato-grossense com a Bolívia.

Enquanto na região Sul do Brasil, por exemplo, moradores de São Borja e San Tome podem tirar um cartão magnético, com validade de um ano, e quando precisam circular de um lado para o outro, basta passar o cartão em uma roleta do posto de controle. Para ter direito ao cartão, as pessoas precisam confirmar residência na localidade. Em Mato Grosso, por sua vez, existem sérios entraves que impedem o deslocamento de pessoas precisam ser solucionados para a integração fluir mais rapidamente entre o Brasil e a Bolívia

Segundo o especialista em comércio exterior, Serafim Carvalho Melo Serafim,

"Aqui na fronteira de Mato Grosso com a Bolívia não é possível a passagem de um lado para o outro dessa forma. Quem mora em San Ignacio de Velasco, em San Mathias, San Ramon, do lado boliviano, tem que ir a Santa Cruz tirar passaporte, para depois voltar para a fronteira ... O obstáculo físico para integração de pessoas e mercadorias é frequente em depoimentos de bolivianos, que por falta de mecanismo adequado de identificação e controle são impedidos de virem até Cuiabá para falar com seu representante legal, o cônsul do país vizinho. (disponível em <http://www5.sefaz.mt.gov.br/-/transito-de-pessoas-e-cargas-na-fronteira-sera-exposto-em-caceres>, acesso em 11 de novembro

Esta CST-Faixa de Fronteira identificou que as estruturas físicas em Corixa, para a Receita Federal, Migração, vistorias, estão adequadas, porém, não oferecem os serviços, pois falta funcionários, atendimento é deficitário (

falta de treinamento dos funcionários para funções de controle fronteiriço, falta de domínio do espanhol, entre outros).

Além da instalação de posto de atendimento do Banco do Brasil e da Inspeção da receita Federal, corroborando com os estudos , esta CST recomenda a ampliação territorial de validade do documento fronteiriço (“passo de fronteira”) de modo a contemplar não apenas Cáceres-San Matias, em Corixa, mas, também as outras vias com movimentação de cargas e pessoas importantes tais como : Pontes Lacerda, Vila Bela, Porto Esperidião, San Matias, San Ignacio. Ao não reconhecer estas vias as passagens fronteiriças nestas localidades ficam em situação de ilegalidade.

6. Zona Franca de Cáceres: Reunião Conjunta com a Comissão de Indústria e Comércio sobre Implantação de Lojas Francas em Cáceres.

Desde o dia 24 de abril de 2019, Cáceres foi declarada cidade gêmea de San Matias. Já havia antes 32 cidades gêmeas no Brasil, agora são 33. Onze estão no Rio Grande do Sul e sete no Mato Grosso do Sul. Em MT, só Cáceres, o que a credencia a fomentar o livre comércio de produtos dos dois países, nos dois municípios.

O conceito de "cidade gêmea" se caracteriza pela integração urbana com países vizinhos e permite o livre comércio na região fronteiriça. Conhecida também como Duty Free, Free Shop ou Duty Free Shop, a Loja Franca é um Regime Aduaneiro Especial que permite a instalação de estabelecimento comercial para vender mercadoria nacional ou estrangeira sem a cobrança de tributos, contra pagamento em moeda nacional ou estrangeira. No Brasil existem atualmente 32 cidades gêmeas em 10 estados. Mato Grosso do Sul tem sete (Bela Vista, Corumbá, Mundo Novo, Paranhos, Ponta Porã, Coronel Sapucaia e Porto Murtinho).

Hoje muita gente sai de Mato Grosso para comprar esses produtos em Pedro Juan Cabalero ou Ciudad del Leste, no Paraguai. O Shopping China, que movimenta a cidade de Pedro Juan Caballero – Paraguai e faz fronteira

com a cidade de Ponta Porã – MS é conhecido no Brasil todo, onde milhares de pessoas passam por suas ruas todos os dias.

A CST- Faixa de Fronteira em ação conjunta com Comissão de Indústria, Comércio e Turismo, presidida pelo deputado Carlos Avallone (PSDB), realizou em 3 de fevereiro de 2021, uma reunião ampliada com a presença virtual de autoridades de Mato Grosso e do Rio Grande do Sul, que tem 11 cidades gêmeas, para discutir formas de agilizar a concretização das lojas francas em Cáceres.

“Foi uma reunião muito produtiva, com representantes dos governos de MT e RS, da prefeitura e das entidades do comércio estadual e de Cáceres. Reunimos muitas informações sobre o funcionamento dos free shops, as providências legais necessárias, as etapas da regulamentação. O governo do Estado já tomou várias providências, incluiu as estimativas de impacto na receita na LOA e tenho certeza que o governador, que já garantiu a ZPE, agilizará a regulamentação. Cáceres pode viver um ciclo de prosperidade e se tornar um centro de turismo de compras, com as free shops, hotéis, restaurantes e outros serviços”, destacou o Dep. Avallone (disponível em <https://www.al.mt.gov.br/midia/texto/129/deputado/comissao-de-industria-e-comercio-discute-implantacao-de-lojas-francas-em-caceres/visualizar>, acesso em outubro de 2021)

Para o presidente da Câmara Setorial Temática da Faixa de Fronteira da ALMT, ex-deputado José Lacerda, as lojas francas e a ZPE vão trazer desenvolvimento comercial e industrial para a região Oeste, que há mais de 35 anos sonha com este salto para o futuro.

“Cáceres e outros 22 municípios estão numa região com índices de pobreza significativos, IDH baixo e poucas oportunidades de emprego. Esta nova engenharia financeira vai transformar a região em faixa de integração, deixando de ser área de risco. As cidades gêmeas começam a redimir a região e juntamente com a ZPE vamos dar um salto de qualidade com grande impacto na qualidade de vida da população” (José Lacerda , disponível em <https://www.al.mt.gov.br/midia/texto/129/deputado/comissao-de->

[industria-e-comercio-discute-implantacao-de-lojas-francas-em-caceres/visualizar](#), acesso em outubro de 2021)

O deputado federal Dr. Leonardo (SD), que representa a região Oeste, destacou o trabalho da Comissão da ALMT que está agilizando este importante projeto para a faixa de fronteira. “Cáceres precisa fortalecer sua economia até para aumentar a segurança, pois os riscos nascem também da falta de empregos e de oportunidades”, disse o parlamentar.

A CST- Faixa De Fronteira corrobora com os diversos estudos e experiências nacionais- como a do Rio grande do SUL – que a instalação do Free shop em Cáceres, vai marcar um ciclo de prosperidade para a região Oeste e será um processo de ganha-ganha: a região vai ganhar com geração de emprego e renda, sem falar do progresso para região, já que a cidade terá que ter mais hotéis, mais mercados, mais restaurantes.

Em maio de 2019, o ex-prefeito da cidade de Cáceres, Francis Maris entregou ao governador Mauro Mendes, ofício pleiteando o apoio para a “Zona Franca de Cáceres”. Em 2020, Cáceres aprovou uma lei municipal regulamentando a questão das lojas francas . Além disso, a Assembleia aprovou legislação estadual de autoria do deputado Max Russi (PSB). A implantação do novo sistema só depende agora de um decreto regulamentador a cargo do governo do Estado.

Em gestão com a SEFAZ , a CST-Faixa de fronteira foi informada que o projeto da zona franca está em fase de conclusão dos estudos na Secretaria de Estado de Fazenda, e depois será encaminhado para o governador Mauro Mendes, que poderá fazer um decreto criando a Zona Franca de Cáceres ou encaminhar para apreciação e votação na Assembleia Legislativa .

Segundo o Secretário Adjunto da Receita Pública em Exercício, Vinícius Simione)

“O governo já fez todo o planejamento financeiro, incluiu na LOA e certamente encontraremos os melhores caminhos. Foi assim com a retomada da ZPE e também no caso das lojas francas, o governo está comprometido com estes projetos”.

Breve caracterização das Lojas Francas Terrestres:

O regime de lojas francas terrestre são free shops (lojas francas) em cidades estrangeiras gêmeas a municípios brasileiros fronteiriços trouxe. As vantagens são o fomento do turismo, do setor hoteleiro e gastronômico dessas cidades

Praticamente qualquer mercadoria poderá ser comercializada sob o regime de lojas francas terrestres. Tanto mercadorias nacionais quanto estrangeiras podem ser vendidas nos free shops brasileiros.

Atualmente, está vedada somente a venda de veículos automotores em geral (carros, caminhões, motocicletas, veículos aquáticos, aeronaves) e suas peças, bem como combustíveis e óleos lubrificantes. Todos os demais tipos de mercadoria poderão ser livremente comercializados nos free shops brasileiros: aparelhos eletrônicos, roupas, móveis, brinquedos,

Há cota de valores e de quantidade para adquirir produtos em free shops brasileiros, tal como ocorre com as lojas francas estabelecidas em portos e aeroportos, há um limite de valores e de quantidades que podem ser adquiridos pelo viajante para que possa se beneficiar das isenções de tributos típicas do regime. Nos free shops brasileiros de fronteira, a cota é de US\$ 500,00 a cada 30 dias.

As saídas de mercadorias de estabelecimentos habilitados como lojas francas terrestres estão isentas de ICMS. Em 2014, o Confaz aprovou convênio autorizando a ampliação da isenção que era conferida às vendas de mercadorias realizadas por lojas francas localizadas em portos e aeroportos, passando agora a alcançar também as vendas realizadas por free shops de fronteira.

Apesar da autorização do Confaz, alguns Estados ainda não regulamentaram essa isenção, de modo que as vendas de mercadorias por free shops localizados nesses Estados permanecem sujeitas ao imposto estadual.

Além da isenção do ICMS sobre as vendas realizadas pelo free shop, alguns Estados, como é o caso do Rio Grande do Sul, isentam do imposto as vendas destinadas aos estabelecimentos habilitados como loja franca. Ou seja,

há uma redução de imposto em cadeia, o que reduz o impacto tributário sobre a operação do empresário que explore esse regime.

II.2. INTEGRAÇÃO E SEGURANÇA DE FRONTEIRAS

Especialistas civis e militares são unânimes em apontar a atual vulnerabilidade das áreas de fronteiras. O general Eduardo Dias da Costa Villas Bôas, comandante militar da Amazônia, inclui a fraca presença do governo federal nas regiões de fronteira, a baixa densidade populacional e o atraso socioeconômico dos municípios fronteiriços como fatores que prejudicam a defesa das fronteiras.

“Somos um país que caminha para se tornar um ator global, mas temos metade do nosso território não integrado à dinâmica do desenvolvimento nacional”, avalia Villas Bôas. (disponível em <https://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/defesa-nacional/estrategia-nacional-para-reorganizacao-e-reaparelhamento-da-defesa/presenca-do-governo-nas-fronteiras-para-defesa-do-territorio-e-combate-a-traffic-e-contrabando.aspx>, acesso em 13 de novembro de 2021)

As fronteiras também geram apreensão do governo quando o assunto é defesa do território e da soberania nacionais contra possíveis ataques de potências estrangeiras em busca, sobretudo, de riquezas naturais

Para combate ao tráfico de drogas e contrabando, o governo federal lançou o Plano Estratégico de Fronteiras, que une esforços das Forças Armadas, Polícia Federal e outros órgãos. Já no âmbito estadual, a principal ação de segurança destinada à região de fronteira com a Bolívia é desempenhada pelo Grupo Especial de Segurança da Fronteira (Gefron) criado no Estado de Mato Grosso, no dia 13 de março de 2002, por meio do Decreto Estadual nº 3.994.

São ações convergentes em seus objetivos, mas diferentes em seus métodos. O Plano Estratégico de Fronteiras é um conjunto de políticas e projetos do governo federal vigorosamente estruturada na articulação interagências, no planejamento estratégico das ações e no eventual

financiamento de estruturas e aquisição de meios para a execução de operações de segurança na fronteira. O Gefron por sua vez, atua como um pelotão especial de fronteira, isto é, realiza operações sistemáticas de prevenção e repressão ao tráfico de drogas, contrabando e descaminho de bens e valores, roubo e furto de veículos e invasões de propriedades.

Após levantamento bibliográfico sobre o tema, a CST-Faixa de Fronteira destaca que :

- São inúmeros os desafios de monitorar mais de 700 km de fronteira seca e outros 200 km de área alagada, no Pantanal, onde há dificuldade de se fazer o patrulhamento. Conforme , o Secretário de Segurança **Alexandre Bustamante dos Santos**,

“Precisamos de operações permanentes, o Gefron fecha parte da fronteira, mas há muito a ser feito. Estamos em uma guerra e não se vence todas as batalhas, mas nesse momento estamos ganhando mais do que perdendo. Contudo, precisamos de mais apoio do governo federal nessa luta... (<http://www.mt.gov.br/mti-teste/> , acesso em 12 de novembro de 2021)

Lideranças políticas e gestores governamentais, defendem a instalação de uma base aérea em Cáceres. A proposta da base aérea então levantada pela administração estadual é consistente, segundo **José Antonio Lemos dos Santos**

“ pois Cáceres dispõe de uma pista de pouso subutilizada com 1.850 x 30m capaz de receber jatos, em posição estratégica aos 1.100 Km da fronteira bem como em relação ao Pantanal....Seria o começo de uma revolução na segurança da fronteira e é forçoso lembrar que Mato Grosso é um dos únicos estados do Brasil a não dispor de uma Base Aérea. Mato Grosso do Sul, Rondônia e Goiás têm, e esta vizinha à de Brasília. É claro o absurdo desta situação considerando os 1.100 quilômetros de fronteira do estado, dos quais 700 em fronteira seca, e a equivalência de seu território a mais de 10% do território nacional. na vida de nossas cidades”(

disponível <https://www.midianews.com.br/opiniaio/base-aerea-em-caceres/388756>, acesso em 13 de novembro de 2021)

Em sessão Plenária da AI/MT, do dia 19 de fevereiro de 2019, o DR. Gimenez, um dos proponentes desta CST, apresentou indicação ao Ministério da Defesa, solicitando a instalação de base militar da Força Aerea Brasileira em Cáceres. Foram enviadas cópias ao Dep.Federal Dr.Leonardo e aos Senadores Jayme Campos e Wellington Fagundes.

A inadequação de leis e falta de recursos, são obstáculos a serem superados para uma efetiva integração fronteiriça. Uma grande dificuldade observada encontra-se nos desafios da legislação fronteiriça, que escapa à autonomia dos Estados subnacionais. Existem diferenças e defasagens nas legislações de cada país que geram problemas nos acordos, na gestão e na continuidade das políticas, e que acabam promovendo, por exemplo, relações informais de trabalho e dificuldades na garantia de direitos e de acesso a serviços. Por isso, é urgente atualizar a legislação, com vistas a promover o desenvolvimento da região e adequar-se às necessidades dos grandes projetos.

II.3 GOVERNANÇA

O Tribunal de Contas da União (TCU), com o objetivo de apresentar sugestões para o aprimoramento da atuação governamental na região de faixa de fronteira e melhorar o desempenho da Administração Pública, realizou auditoria para avaliar aspectos de governança do conjunto de políticas públicas para o fortalecimento desta região.

Dentre as conclusões do TCU⁶ merecem destaque:

- Quanto à institucionalização: as ações governamentais direcionadas à faixa de fronteira ficam sujeitas às prioridades estabelecidas em cada governo. Não há, assim, uma política de Estado integradora de todos os

⁶ Disponível em <https://portal.tcu.gov.br/imprensa/noticias/tcu-avalia-governanca-em-aco-es-de-faixa-de-fronteira.htm>, acesso em 13 de novembro de 2021.

entes, com a identificação de responsabilidades e redução de sobreposições e lacunas de competências.

- Em relação aos planos e objetivos, a fiscalização detectou fragilidades na lógica de intervenção integrada. Na avaliação do TCU, a inexistência de um projeto que permita visualizar a coordenação de todos os componentes da política pública, como insumos, atividades, produtos, efeitos e impactos, inviabiliza a adoção de ações que caracterizem uma lógica de intervenção das políticas federais para a faixa de fronteira.
- A participação social é limitada, seja pela ausência de transparência dos rumos da política, seja pelo desconhecimento da possibilidade do exercício dos direitos.
- Quanto à capacidade organizacional, o tribunal verificou que os órgãos responsáveis pela segurança da região apresentam baixo grau de investimentos e carência de recursos humanos, materiais e financeiros.
- Na avaliação do tribunal, é necessária a definição de instrumentos que permitam a construção de arquitetura interorganizacional eficiente para que as áreas de responsabilidade estejam claras e sob supervisão de agências públicas situadas na própria fronteira, encarregadas de exercer a liderança.

Em Mato Grosso, foi criado em 2011, através do Decreto n.478/2011, o Comitê Estadual para o Desenvolvimento e Integração das Políticas Públicas na Faixa de Fronteira com o objetivo de implantar ações que envolvam entidades federais, estaduais e municipais. Este Comitê estava vinculado a Casa Civil, e era composto por 11 secretarias do governo estadual, 28 prefeituras mato-grossenses, além de representantes da Assembléia Legislativa, e de instituições governamentais e não-governamentais.

Atualmente, este Comitê encontra-se desativado, evidenciando a ausência de uma articulação e governança da política estadual de desenvolvimento da região de fronteira em Mato Grosso. Também, registra-se a ausência de articulação com o Ministério de Desenvolvimento Regional – Comissão Permanente para o Desenvolvimento e a Integração da Faixa de

Fronteira e com o Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República.

O Senhor Jeremias Pereira Leite, membro da CST, pontuou sobre a necessidade de focar em ações e não em estudos, posto que já tem muita produção de conhecimento sobre a faixa de fronteira. Falta, no entanto, ações concretas.

Destacou, a questão da insegurança jurídica e titulação dos assentamentos, com mais de 2000 famílias em Araputanga. Sugeriu realizar gestões junto ao Ministério da Agricultura e Ministério da Justiça para promover a titulação de assentamentos. Foi destacado também a necessidade de articulação com os órgãos reguladores da Mineração, devido a problemas com invasão de garimpeiros.

Em relação ao Turismo, Jaime Okamura falou da descontinuidade dos programas voltados ao setor. Destacou o programa de Turismo sem Fronteira, informando que a Transpantaneira foi reconhecida pelo Guinness Boock como a maior estrada-parque do mundo. Ainda apontou que existe o Projeto Mercocidade, no Rio Grande do Sul, que criou um circuito de turismo entre cidades fronteiriças. Experiências e ações que poderiam estar sendo articuladas e implantadas na faixa de fronteira.

No contexto da Governança na Faixa de Fronteira, a CST programou a realização de vários eventos ampliados com a participação de representantes governamentais e não-governamentais, os quais não foram realizados em virtude da pandemia do Coronavírus, quais sejam:

- **Integração da faixa de fronteira : visão entidades produtivas** (FAMATO , FIEMT, FECOMÉRCIO , SEBRAE, ACRIMAT, entre outras (data prevista : MARÇO DE 2020)
- **Integração na faixa de fronteira: visão dos governos municipais** (AMN; CONSORCIOS MUNICIPAIS DA REGIAO; CAMARAS MUNICIPAIS ;Associação de Prefeitos do Vale do Guaporé) (data prevista : maio de 2020)

- **Papel e contribuição institucional de entidades não - governamentais na faixa de fronteira** (Rotary; Maçonaria, entre outras) (data prevista : agosto de 2020)
- **Seminário sobre as Diretrizes da Política Nacional de Fronteira e Articulação com a Política Estadual de Desenvolvimento Regional da Fronteira Mato-grossense com a Bolívia** (convite formulado ao Comissão Permanente para o Desenvolvimento e Integração da Faixa de Fronteira, do Ministério do Desenvolvimento Regional e ao Chefe do Gabinete de Segurança Institucional , com data prevista para setembro de 2020).

Por fim, em reunião interna dos membros da CST-Faixa de Fronteira foram identificadas as seguintes Oportunidades e Desafios para a região, que precisam ser consideradas na definição de estratégias de ações para a região.

OPORTUNIDADES

- Retomada das obras da Zona de Processamento e Exportação (ZPE) de Cáceres.
- Regime de lojas francas terrestres (Free Shop Terrestres).
- O trecho de 170 km da BR deverá passar por melhorias e possível asfaltamento.
- Aeroporto de Cáceres – projeto elaborado na Superintendência de Modais da Secretaria de Infraestrutura (SINFRA) e já encaminhado processo de licitação.
- Porto de Cáceres – atualmente administrado pela Metamat até 2023. O Porto Fluvial de Cáceres seria o ponto de partida para levar em barcaças menores, em função da sinuosidade do rio, a produção até a região de Morrinhos e Barranco Velho. A viabilidade do funcionamento da ZPE depende da operacionalização da Hidrovia Paraguai/Paraná. O porto está recebendo investimentos de R\$ 1,5 milhão para recuperação da estrutura física, equipamentos e demais adequações necessárias, com recursos da Associação Pró-Hidrovia do Rio Paraguai (APH).

- Internacionalização do Aeroporto Marechal Rondon : obras de adequação concluídas, aguardando retomada da economia pós-pandemia.

DESAFIOS

- **Retomar a navegabilidade da Hidrovia Paraguai:** Elemento estruturante e integrador do desenvolvimento da região. Resultado do Estudo da Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da Hidrovia do Rio Paraguai (UFPR/ITTI/DNIT) – trecho de 1.270 km entre Cáceres/MT e Porto Murtinho/MS.
 - “O estudo apontou que, na área técnica, o investimento estimado é de aproximadamente R\$ 10 milhões/ano para a realização de dragagens de manutenção que asseguram a navegação. Além disso foi proposta a implantação de um novo terminal hidroviário na localidade de Santo Antônio das Lendas, a fim de possibilitar o escoamento da produção local e impulsionar o desenvolvimento da Hidrovia”, explica Renata Correia.
 - O diagnóstico ambiental demonstrou: “que os impactos ambientais positivos associados à operação e manutenção da Hidrovia se sobressaem aos impactos negativos. Sendo assim a Hidrovia apresenta viabilidade técnica, econômica e ambiental, desde que tomadas as medidas propostas pelo estudo nessas três esferas”, ressalta Flávia Aline Waydzik.
- Aumentar investimentos e ações integradas com Governo Federal na área de Segurança da Fronteira.
- Governança e maior articulação da atuação governamental das três esferas.
- Pobreza e baixa qualificação da mão-de-obra
- Trânsito de pessoas e mercadorias na fronteira – qualidade do atendimento e burocratização

Considerações Finais e Recomendações:

Em virtude da Pandemia do Coronavírus, a Câmara Setorial Temática Faixa de Fronteira ficou impedida de executar todo o cronograma de trabalho previsto durante o período de vigência estipulado para a sua atuação.

O fechamento da fronteira imposto com o objetivo de conter a transmissão da Covid-19 entre brasileiros e bolivianos impediu a realização de reunião com autoridades nacionais e bolivianas, para discutir a agenda de integração entre os dois países, dentre outras ações citadas neste relatório.

No entanto, cabe informar que os trabalhos internos dos membros da CST-Faixa De Fronteira, continuaram sendo realizados, especialmente os relacionados a revisão bibliográfica, diálogos com agentes governamentais e políticos, a fim de formar um conjunto sistematizado de conhecimento acerca da zona de fronteira, de modo a orientar proposições de ações contidas neste relatório.

Apesar das circunstâncias os parlamentares proponentes e membros desta Câmara Setorial Temática, reconhecendo a natureza e complexidade multifacetada da realidade da fronteira Brasil – Bolívia em Mato Grosso, entendem que a movimentação transnacional de cidadãos, a comercialização de bens e serviços, e o intercâmbio cultural fazem parte da vida na região.

Essa rotina pode significar um fator de desenvolvimento e ajudar no progresso e bem-estar das populações envolvidas. Mas para que essa convivência seja promissora, as políticas destinadas a garantir o controle e a segurança pública devem caminhar lado a lado com as estratégias de desenvolvimento social e econômico.

A implementação de políticas baseadas na valorização de potencialidades locais em regiões de fronteira não somente resulta na melhoria das condições de vida do habitante local, mas contribui para o desenvolvimento do sentimento cívico e reduz sua exposição às ameaças relacionadas à criminalidade transfronteiriça.

A revisão bibliográfica realizada, as reuniões e estudos realizados pelos membros da CST apontam para as seguintes recomendações:

- Reativação imediata do Comitê Estadual para o Desenvolvimento e Integração das Políticas Públicas na Faixa de Fronteira: com a missão de articular e integrar as políticas públicas para a região fronteiriça das esferas municipal, estadual e federal (conforme recomendação do Ministério de Desenvolvimento Regional – Comissão Permanente para o Desenvolvimento e a Integração da Faixa de Fronteira).
- Revisão e atualização do Plano de Desenvolvimento e Integração Fronteiriça do Estado de Mato Grosso, elaborado em 2012, pelo Comitê Estadual para o Desenvolvimento e Integração das Políticas Públicas na Faixa de Fronteira do Estado de Mato Grosso (desativado atualmente).
- Elaboração de legislação que legitime a formação de consórcios entre cidades fronteiriças, facilitando o acesso a serviços públicos e privados.
- Rever o âmbito e abrangência territorial do Documento Especial de Fronteiriço – Carteira do Fronteiriço. Atualmente é permitido para Cáceres- San Matias, não sendo permitido para San Ignacio e Vila Bela, Porto Espiridião e Pontes e Lacerda, com as vilas e comunidades próximas.
- Segurança Transfronteiriça:
 - instalação em Cáceres de uma base aérea da Aeronáutica, de modo a integrar as ações de Segurança na Fronteira.
 - articular presença e investimentos do Exército e do Governo Federal de modo a integrar e fortalecer as ações de Segurança na Fronteira.
 - Criação de base do GEFRON no município de Vila Bela da Santíssima Trindade/MT e no município de Poconé/MT. Para o funcionamento dessas unidades, é necessário ampliar a dotação orçamentária para o ano de 2022, com a previsão de contratação

de 62 policiais militares. (31 (trinta e um) para o município de Poconé/MT e 31 para Vila Bela)

- Criar a CST – Turismo na Faixa de Fronteira: estruturar e propor políticas de governo, articulada com o Governo Federal, Estadual e Municipal; reativar o Programa FRONTUR; realização do Seminário Internacional do Turismo de Fronteira (Frontur 2022); Projeto Pantanal Turismo sem Fronteira (MS, MT, Bolívia e Paraguai).
- Criação e Institucionalização de Comissão Permanente para o Desenvolvimento e Integração da Faixa de Fronteira, com representação Brasil e Bolívia.