

TEXTOS PARA DISCUSSÃO

LabCit/GEDRI

ISSN 2675-3308

v. 7, n. 4, 2026

O PORTO SECO DE FOZ DO IGUAÇU COMO NÓ ESTRATÉGICO: CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS NA TRÍPLICE FRONTEIRA E REVERBERAÇÕES NO COMÉRCIO EXTERIOR

Eidy Edwin Arndt Semoto e Nelson Fernandes Felipe Junior

O Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transportes e Logística (LabCit) se constitui como espaço de interação entre pesquisadores, professores, estudantes e comunidade, oferecendo suporte para atividades de pesquisa, ensino e extensão. A origem do laboratório remete ao Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas (GEDRI), constituído em 2005. Ele congrega pesquisadores de diferentes regiões do país. O grupo é certificado pelo CNPq desde 2005 e atualmente é sediado no Departamento de Geociências da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).



Edição do Textos para Discussão

LabCit/GEDRI

www.labcit.ufsc.br

Departamento de Geociências

Bloco C do CFH, sala 4

E-mail: labcit.gedri.cfh@contato.ufsc.br

Vinculação institucional

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Centro de Filosofia e Ciências Humanas (CFH)

Departamento de Geociências (GCN)

Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG)

Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transportes e Logística (LabCit)

Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas (GEDRI)

Coordenador: Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira

O PORTO SECO DE FOZ DO IGUAÇU COMO NÓ ESTRATÉGICO: CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS NA TRÍPLICE FRONTEIRA E REVERBERAÇÕES NO COMÉRCIO EXTERIOR

Eidy Edwin Arndt Semoto

Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA)
eea.semoto.2018@aluno.unila.edu.br

Nelson Fernandes Felipe Junior

Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA)
nelfelipejr@gmail.com

Resumo: Este artigo tem como objetivo analisar o Porto Seco de Foz do Iguaçu e sua participação na circulação de mercadorias na Tríplice Fronteira e no comércio exterior. Os portos secos são nós logísticos e aduaneiros que permitem a organização dos fluxos no território e compõem redes amplas e complexas. O Porto Seco de Foz do Iguaçu contribui com as interações transfronteiriças e muitos fluxos de comércio passam por ele, apesar dos pontos de estrangulamento existentes (normativos, infraestruturais etc.). A circulação de cargas e o atendimento de parte das demandas do Brasil, do Paraguai e da Argentina estão ligadas às operações desempenhadas no Porto Seco de Foz do Iguaçu, sendo uma das principais rotas de importação e exportação do estado do Paraná. Os procedimentos metodológicos adotados são: revisão bibliográfica; coleta e organização de dados; trabalhos de campo e entrevistas semiestruturadas; e elaboração de matrizes, diagramas e cartogramas a partir das informações e dos dados coletados.

Palavras-chave: Porto Seco. Foz do Iguaçu. Tríplice Fronteira. Circulação de mercadorias. Comércio exterior.

Abstract: This article aims to analyze the Foz do Iguaçu Dry Port and its role in the circulation of goods in the Triple Frontier and in foreign trade. Dry ports are logistical and customs hubs that allow for the organization of flows within the territory and comprise broad and complex networks. The Foz do Iguaçu Dry Port contributes to cross-border interactions, and many trade flows pass through it, despite existing bottlenecks (regulatory, infrastructural etc.). The circulation of cargo and the fulfillment of part of the demands of Brazil, Paraguay, and Argentina are linked to the operations carried out at the Foz do Iguaçu Dry Port, which is one of the main import and export routes in the state of Paraná. The methodological procedures adopted are: bibliographic review; data collection and organization; fieldwork and semi-structured interviews; and the creation of matrices, diagrams, and cartograms based on the information and data collected.

Keywords: Dry Port. Foz do Iguaçu. Triple Frontier. Circulation of goods. Foreign trade.

Resumen: Este artículo analiza el Puerto Seco de Foz do Iguaçu y su papel en la circulación de mercancías en la Triple Frontera y en el comercio exterior. Los puertos secos son centros logísticos y aduaneros que permiten la organización de flujos dentro del territorio y conforman redes amplias y complejas. El Puerto Seco de Foz do Iguaçu contribuye a las interacciones transfronterizas, y muchos flujos comerciales transitan por él, a pesar de los cuellos de botella existentes (regulatorios, de infraestructura etc.). La circulación de carga y la satisfacción de parte de las demandas de Brasil, Paraguay y Argentina están vinculadas a las operaciones que se realizan

en el Puerto Seco de Foz do Iguaçu, que constituye una de las principales rutas de importación y exportación en el estado de Paraná. Los procedimientos metodológicos adoptados son: revisión bibliográfica; recolección y organización de datos; trabajo de campo y entrevistas semiestructuradas; y la creación de matrices, diagramas y cartogramas con base en la información y los datos recopilados.

Palabras clave: Puerto seco. Foz do Iguaçu. Triple Frontera. Circulación de mercancías. Comercio exterior.

INTRODUÇÃO

Os portos secos, segundo Silva Junior (2016, p. 664), “são instrumentos técnicos-normativos voltados ao desembaraço aduaneiro e proteção do território”, em que o Estado executa o controle territorial e promove a desconcentração relativa dos fluxos de mercadorias no espaço, precipuamente nos portos marítimos, nos aeroportos e nos pontos de fronteira¹. Os Portos Secos² funcionam como nós intermediários da circulação de cargas no território e favorecem as interações espaciais, a integração regional e o comércio, com apoio da infraestrutura, da logística, das normas, da tributação e outros. Nos portos secos podem ser realizadas todas as operações aduaneiras praticadas na zona primária³, com acréscimo de algumas atividades que são executadas apenas na zona secundária⁴, como, por exemplo, o regime especial de entreposto aduaneiro de exportação e importação.

Os transportes e os portos secos permitem articular diferentes territórios e colaboram com o armazenamento e a circulação de mercadorias. Santos (2006, p. 34) analisa os objetos técnicos existentes no espaço revelando que, “além do processo de trabalho e de sua divisão

¹ Em relação ao comércio exterior, os pontos de fronteira são locais oficiais de controle na fronteira entre dois países, onde ocorre a fiscalização de pessoas, veículos e mercadorias. Nesses pontos atuam órgãos como aduana, controle de imigração, vigilância sanitária, polícia de fronteira e outros.

² A Receita Federal do Brasil define porto seco como um recinto alfandegado de uso público, localizado em zona secundária, que realiza as atividades de movimentação, armazenagem, controle aduaneiro e serviços conexos, sujeitos ao regime de concessão. A legislação brasileira define que os portos secos somente podem funcionar em áreas determinadas pelo Estado e ser operados por empresas via concessão. Todavia, a criação de um Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA) é permitido a qualquer empresa que atenda aos requisitos de segurança e de controle exigidos. Os portos secos e os CLIA são utilizados como apoio aos portos, aos aeroportos e às zonas de fronteira, antecipando os processos burocráticos, alfandegários e de despacho.

³ A zona primária é constituída pelos portos marítimos, aeroportos e pontos de fronteira.

⁴ São exemplos de zona secundária os portos secos, os Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIA), os Recintos Especiais para Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX) e outros.

social e territorial, o tempo de circulação também é um atributo temporal das técnicas”. Tal fato denota que a produção do espaço, ao longo do tempo, foi influenciada pela evolução das redes de circulação. Os portos secos estão incluídos nessa dinâmica, atendendo demandas corporativas, econômicas e sociais. Nos portos secos de Cascavel e Foz do Iguaçu (no oeste do Paraná) são movimentados grãos, farelos, alimentos, artigos industriais, insumos agrícolas e outros, constituindo redes e fluxos de comércio. Apesar dos pontos de estrangulamento existentes (área reduzida, necessidade de mais equipamentos e instalações, congestionamento de caminhões nas vias de acesso etc.), eles atendem parte das demandas do Brasil, do Paraguai e da Argentina.

Os portos secos provocaram reverberações nas redes e na organização espacial brasileira, como os de Foz do Iguaçu, Itajaí, Uruguaiana, Santana do Livramento, Jaguarão, Campinas, São Paulo, Santos, Anápolis etc. Neles são movimentados produtos agrícolas, químicos, alimentos, bens industriais, veículos, insumos e outros. Por um lado, há uma concentração de portos secos na região Centro-Sul do Brasil, por outro, existem poucos no Norte e Nordeste do país. Eles são constituídos de um terminal alfandegado que segue uma legislação específica para sua criação e funcionamento. No caso brasileiro, a movimentação de produtos agropecuários nos portos secos e nos portos marítimos é significativa, com “peso” nas exportações e no comércio exterior do país.

Os portos secos foram criados com o intuito de interiorizar as operações aduaneiras no Brasil, considerando a sobrecarga nos portos marítimos e aeroportos. Diversas estratégias e ações têm sido adotadas ao longo dos anos, como os relativos investimentos em infraestruturas, equipamentos e treinamento de funcionários, a diminuição do tempo das operações, o aprimoramento da logística, entre outros. No Brasil, a maioria dos portos secos depende exclusivamente do transporte rodoviário, diferentemente de países europeus (Alemanha, França, Espanha, Países Baixos etc.), asiáticos (China, Japão, Coreia do Sul, Rússia etc.), dos Estados Unidos, do Canadá, da Austrália e outros, onde utiliza-se a multimodalidade/intermodalidade, em especial, os modais ferroviário e rodoviário.

Diante disso, este artigo tem como objetivo analisar o Porto Seco de Foz do Iguaçu e seu papel na circulação de mercadorias na Tríplice Fronteira e no comércio exterior, principalmente do Brasil, do Paraguai e da Argentina. A metodologia se pautou na revisão da literatura (bibliografia) referente à Geografia Econômica, com ênfase aos transportes e aos portos secos; na obtenção de informações e dados secundários (sobretudo em sites de instituições públicas); na realização de trabalhos de campo e entrevistas semiestruturadas; e na organização e tabulação dos dados estatísticos obtidos. O artigo está organizado da seguinte forma: Introdução; O Porto Seco de Foz do Iguaçu como nó estratégico na região da Tríplice Fronteira; A importância do Porto Seco de Foz do Iguaçu para o comércio exterior; Considerações finais e Referências.

O PORTO SECO DE FOZ DO IGUAÇU COMO NÓ ESTRATÉGICO NA REGIÃO DA TRÍPLICE FRONTEIRA

Os portos secos⁵ são integrantes da zona secundária e têm como característica o uso público sob jurisdição alfandegária da Receita Federal. Estes nós funcionam como intermediários e se localizam em pontos estratégicos do território, como as áreas de fronteira e as regiões de grande produção agropecuária e industrial. Várias atividades são realizadas nos portos secos, como armazenagem, separação e consolidação de mercadorias, acompanhamento e rastreamento de cargas, recebimento e movimentação de contêineres, desembaraço aduaneiro, embalagem, unitização e paletização das cargas, limpeza e

⁵ De acordo com a legislação brasileira, os portos secos estão habilitados a oferecer alguns regimes aduaneiros especiais, como: a) mercadorias sob o regime de entreposto aduaneiro: podem ficar armazenadas em local alfandegado com a suspensão do pagamento de tributos, geralmente por até dois anos, sendo que em alguns casos podem permanecer por até três anos; b) desembaraço de trânsito aduaneiro: permite transportar mercadorias, sob controle aduaneiro, de um local para outro sem a necessidade de pagamento imediato dos impostos; c) admissão temporária: quando um produto entra no país sem a intenção de permanência definitiva, durante esse período não é necessário pagar todos os impostos de importação; e d) drawback: permite reduzir ou eliminar tributos sobre insumos importados usados na produção de bens destinados à exportação (RECEITA FEDERAL, 2026).

desinfecção de contêineres, retirada de amostras, etiquetagem, marcação de volumes, colocação de lacres, testes de máquinas, veículos e equipamentos, entre outros.

O Porto Seco de Foz do Iguaçu foi inaugurado em 1992⁶ e, atualmente, está sob concessão da Multilog⁷. A unidade da Multilog (imagem 1) em Foz do Iguaçu é o maior porto seco da América Latina, localizando-se na Tríplice Fronteira (Brasil, Paraguai e Argentina). Este terminal alfandegado é um nó estratégico para o comércio no Mercosul e suas operações⁸ fazem parte do sistema integrado Siscomex, que conta com a participação de várias instituições, como a Receita Federal do Brasil, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), o Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA), a Polícia Federal etc. Os principais serviços realizados no Porto Seco de Foz do Iguaçu são: armazenagem alfandegada (depósito alfandegado de importação e exportação), armazenamento geral e refrigerado, admissão temporária, trânsito aduaneiro, recebimento e despacho de cargas, fiscalização, separação, selagem e etiquetagem.

⁶ Em 1992, foi criada a Estação Aduaneira do Interior (EADI) de Foz do Iguaçu, administrada pela Companhia de Desenvolvimento Agropecuário do Estado do Paraná (CODEPAR) até 2002. A partir daí, a EADI (atualmente Porto Seco) foi concedida à iniciativa privada, mais precisamente, para a empresa Elog. Em 2016, a Elog foi adquirida pela Multilog (MULTILOG, 2026; SILVA JUNIOR, 2016).

⁷ A Multilog tem sua origem em Santa Catarina, em 1984, quando era um armazém de açúcar na cidade de Itajaí. Em 1996, após receber autorização da primeira Estação Aduaneira do Interior (EADI), surge a Portobello Armazéns Gerais, com licença para receber, armazenar e movimentar mercadorias de importação e exportação. Possui atualmente vários portos secos e CLIA nos estados da Bahia, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul (MULTILOG, 2026).

⁸ As operações no Porto Seco de Foz do Iguaçu ocorrem 24 horas por dia.

Imagem 1 - Porto Seco de Foz do Iguaçu (Multilog)



Fonte: Multilog (2025).

Desde a implantação dos primeiros portos secos⁹ no Brasil, houve evolução na infraestrutura, na logística e nas operações de importação e exportação, no entanto, existem pontos de estrangulamento, como: a) a morosidade dos investimentos e da modernização, incluindo as licenças ambientais, as autorizações da Receita Federal e outros; b) as dificuldades burocráticas para remoção das cargas da zona primária para a zona secundária, além das disputas pela manutenção das mercadorias por parte dos operadores logísticos; e c) as instalações, os equipamentos e o tamanho dos terminais alfandegados muitas vezes não acompanham as demandas de importação e exportação, o que gera atrasos, morosidade das operações, congestionamentos de caminhões e outros. Não obstante, a

⁹ O Decreto-Lei nº 1.455 de 1976, autorizou a implementação de despacho aduaneiro em zona secundária no Brasil. A partir do Decreto-lei nº 4.765 de 2003, as Estações Aduaneiras do Interior (EADI) passaram a ser denominadas de portos secos.

implantação do Siscomex Web favoreceu as atividades aduaneiras e de comércio exterior, permitindo a integração com o sistema da Receita Federal e a emissão de documentos eletrônicos.

Em Foz do Iguaçu e na região da Tríplice Fronteira¹⁰, sobressaem-se os fluxos pelo modal rodoviário, tanto de mercadorias como de passageiros. O Terminal Rodoviário Internacional e o Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas são importantes, especialmente para o atendimento de parte das demandas ligadas ao turismo. As mercadorias chegam e saem do Porto Seco de Foz do Iguaçu por caminhões, e a grande circulação de veículos e cargas gera frequentes congestionamentos na entrada do terminal, na BR-277 e nas suas proximidades.

Na região da Tríplice Fronteira há intensas interações cotidianas, mais precisamente, de pessoas, veículos e mercadorias, além de ser uma das principais rotas de importação e exportação do Paraná. Somam-se outros fatores relevantes, como o turismo, as universidades, o comércio, a Usina de Itaipu Binacional (Brasil e Paraguai) e o movimento pendular¹¹, maiormente entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este. Isso impacta a economia de Foz do Iguaçu, atraindo transportadoras rodoviárias, empresas de logística, redes de supermercados, hotéis, resorts, pousadas, restaurantes, duty free, serviços e outros.

Apesar dos pontos de estrangulamento existentes, as infraestruturas na Tríplice Fronteira e no Paraná atendem parte das demandas do Brasil e do Paraguai. Este último utiliza o Porto de Paranaguá, o Porto Seco de Foz do Iguaçu, o Porto Seco de Cascavel e a BR-277 para o transporte e para as exportações e importações. Além disso, muitas cargas paraguaias são movimentadas nos portos de Santos, Buenos Aires (Argentina), Antofagasta (Chile) e Nueva Palmira (Uruguai). No Porto Seco de Foz do Iguaçu, os fluxos de mercadorias

¹⁰ A Ponte Internacional da Amizade (Foz do Iguaçu/BRA-Ciudad del Este/PY), a Ponte Tancredo Neves/Ponte Internacional da Fraternidade (Foz do Iguaçu/BRA-Puerto Iguazú/ARG) e a Ponte da Integração (Foz do Iguaçu/BRA-Presidente Franco/PY) são infraestruturas fronteiriças.

¹¹ O movimento pendular é decorrente, sobretudo, dos deslocamentos por trabalho, atendimento e tratamento de saúde, educação (escolas, faculdades e universidades) e compras.

têm como origem e destino principalmente o Brasil e o Paraguai, e ocorrem por meio do transporte rodoviário.

A logística tem um papel fundamental no funcionamento dos portos secos, como o de Foz do Iguaçu, com destaque a alguns aspectos: a) a logística privada/corporativa (transporte e armazenamento) otimiza as infraestruturas, mesmo sem fazer melhorias; b) a logística de Estado/territorial (planejamento) permite ao poder público planejar e gerir mais adequadamente a fluidez pelo território nacional; c) a logística de Estado/territorial deve ser seguida pela construção de novas infraestruturas e pela ampliação das consolidadas; e d) a logística privada/corporativa avança mais rapidamente do que a melhoria das infraestruturas no Brasil (Silveira, 2019). Assim:

A logística (enquanto estratégia, planejamento e gestão) envolve duas formas básicas que se correlacionam, pois são interdependentes: a organizacional e a territorial. A organizacional está voltada para facilitar o aumento da circulação do capital das empresas, ou seja, facilitar para a mesma a acumulação e reprodução do capital (logística corporativa). Vale lembrar que a logística organizacional é utilizada por outros segmentos, como o poder público (logística de Estado), que não tem interesses direto na acumulação de capital. A logística territorial, a que mais interessa à Geografia, por se relacionar melhor com outros ramos do conhecimento geográfico, envolve o planejamento referente às infraestruturas (sistemas de movimento e armazenamento) e normas (sistemas de normas) capazes de tornarem eficiente a fluidez territorial e, por conseguinte, alterar o território (os espaços urbanos e rurais). A logística territorial é fundamental para o atendimento das demandas corporativas, mas também é planejada pelo Estado sem necessariamente estar atendendo diretamente esses interesses. A logística organizacional e a territorial são condicionantes e condicionadas entre si. O interesse corporativo para tornar mais eficiente a logística organizacional necessita de mudanças no território, isto é, da atuação da logística territorial através de suas estratégias e planejamento. Ao mesmo tempo a organizacional tem que criar estratégias eficientes para atuar sobre o território, ou seja, a logística territorial também condiciona a organizacional. A logística territorial de Estado é relevante para a Geografia, visto que teve participação no processo de desenvolvimento brasileiro (de 1930 até o final da década de 1970), com as políticas de desenvolvimento regional, de integração do território e do mercado interno e setoriais. O PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), na atualidade, a partir da logística territorial de Estado, configura-se como importante fator para a rápida saída do Brasil da crise e como tentativa de recuperação do crescimento macroeconômico (Silveira, 2011, p. 37-38).

Como revela Santos (2004), a relação do homem com a natureza é sempre mediada pela técnica, sendo o espaço resultado nunca acabado da técnica em desenvolvimento.

Nesse sentido, as infraestruturas, a logística, as tecnologias, as normas e a tributação influenciam a circulação e a organização do território. Atualmente, existem algumas obras de engenharia importantes na Tríplice Fronteira, quais sejam:

1) Rodovia Perimetral Leste: a construção está em andamento e terá quinze quilômetros de extensão, incluindo seis viadutos e duas aduanas. É resultado de parceria entre a Itaipu, o Governo Federal e o Governo do Paraná. O objetivo é interligar a BR-277 à nova Ponte da Integração (Brasil-Paraguai);

2) Ponte Internacional da Integração: está em funcionamento e conecta o Brasil e o Paraguai, especificamente Foz do Iguaçu e Presidente Franco. Possui 760 metros de extensão e é resultado de parceria entre a Itaipu, o Governo Federal e o Governo do Paraná. Com a conclusão da Perimetral Leste, haverá ligação entre a BR-277, a Ponte da Integração e as aduanas Brasil-Paraguai e Brasil-Argentina, estruturas que constituirão o novo sistema viário e de fiscalização do tráfego internacional na região da Tríplice Fronteira (DNIT, 2025).

3) Novo Porto Seco de Foz do Iguaçu (Multilog): as obras estão em andamento com previsão de conclusão em dezembro de 2026, entretanto, as outras infraestruturas (Perimetral Leste, novas aduanas, vias de acesso etc.) – estratégicas para os fluxos de caminhões e cargas – estão programadas para serem concluídas em 2030. O novo Porto Seco de Foz do Iguaçu será o maior da América Latina, com capacidade de receber dois mil caminhões por dia, aumentando em 30% a movimentação do atual terminal. A Multilog tem um prazo de concessão de 35 anos e a obra é resultado de investimentos da Multilog, do Governo do Paraná e da Receita Federal (Multilog, 2025).

4) Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas: a ampliação e a modernização foram consequências do convênio entre a Itaipu e a Infraero. As obras incluem a amplificação do terminal de passageiros para cinco mil metros quadrados, uma nova área de check-in com trinta balcões e esteira de bagagens, uma sala de embarque internacional conectada às aeronaves por pontes de embarque, a expansão da sala de embarque doméstico para setecentos metros quadrados, três novos pátios com capacidade para até treze aeronaves, três terminais de cargas domésticas, novas áreas de escape, recuperação

da pista de taxiamento (Taxiway) e a construção de uma bacia de contenção (Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas; Portos e Aeroportos, 2025). Outra obra importante em andamento é a duplicação da Rodovia das Cataratas, resultado de parceria entre o Governo do Paraná e a Itaipu. O principal objetivo é favorecer os fluxos para as atrações turísticas do Parque Nacional do Iguaçu e para o Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas.

Nos países do Mercosul, destacam-se os seguintes portos secos em movimentação de cargas: a) Porto Seco de Foz do Iguaçu (Brasil): principal da América Latina em volume de mercadorias; b) Zona de Actividades Logísticas de Zárate – ZAL Zárate (Argentina): localizado no município de Zárate, na província de Buenos Aires, é um ponto nodal do eixo Buenos Aires-Rosário-Santa Fé que favorece as exportações, as importações e o abastecimento interno, conecta o interior produtivo (grãos, carnes etc.) ao sistema portuário e às rotas internacionais; c) Región Logística de Ciudad del Este (Paraguai): um dos polos mais importantes do comércio terrestre no Mercosul, funcionando como eixo entre Brasil, Paraguai e Argentina, é um complexo integrado de terminais aduaneiros, zonas francas e centros de distribuição, incluindo recintos alfandegados na fronteira com o Brasil; e d) Terminal de Cargas de Montevideo (Uruguai): tem participação relevante nas importações, nas exportações e na distribuição de mercadorias no mercado interno, com forte integração ao Porto de Montevideu.

A IMPORTÂNCIA DO PORTO SECO DE FOZ DO IGUAÇU PARA O COMÉRCIO EXTERIOR

Apesar dos pontos de estrangulamento existentes no território brasileiro, muitas infraestruturas apresentaram nos últimos anos recordes de movimentação de cargas, como, por exemplo, os portos de Santos e Paranaguá e o Porto Seco de Foz do Iguaçu. Este último, em 2025, teve movimentação financeira de US\$ 9,7 bilhões (crescimento de 13,8% em relação a 2024), entraram e saíram do terminal 215.070 caminhões (aumento de 11,6% em comparação ao ano anterior) e 5,1 milhões de toneladas de cargas. As importações

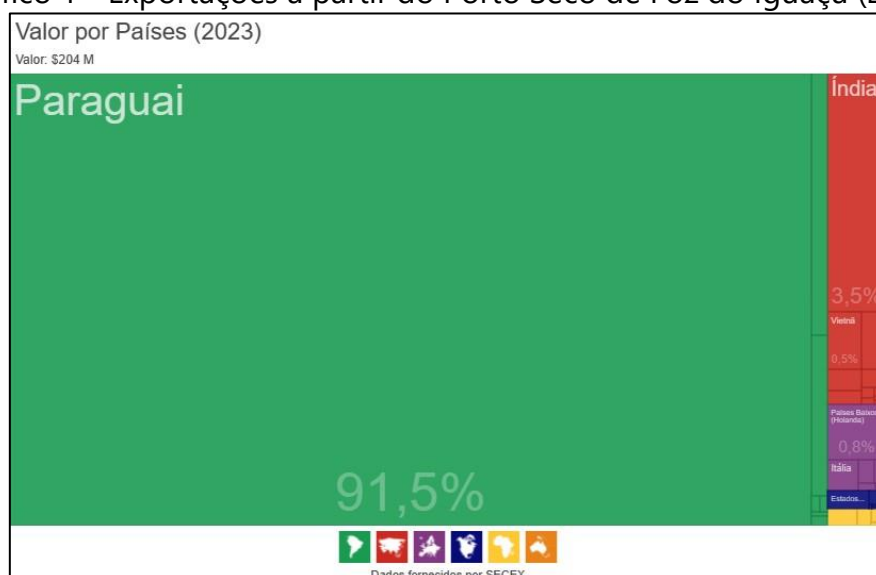
totalizaram US\$ 4,7 bilhões, 3,4 milhões de toneladas de mercadorias e 58,4% dos fluxos de caminhões. As exportações representaram US\$ 5 bilhões, 1,7 milhão de toneladas de produtos e 41,6% dos caminhões. Em relação às exportações e importações de Foz do Iguaçu, em 2023, o modal rodoviário representou 94% das mercadorias e o aéreo 6% (Receita Federal, 2026).

No Porto de Paranaguá, os caminhões corresponderam, em 2025, por 80% das mercadorias transportadas, e a ferrovia por 20% (APPA, 2026). Há um notório desequilíbrio, sobretudo ao considerar os principais produtos escoados, como grãos, farelos, carnes, fertilizantes, combustíveis, artigos industriais e outros. O modal rodoviário também se destaca nos fluxos de cargas na região da Tríplice Fronteira, representando, em 2024, 95% do total (Receita Federal, 2026). No Porto Seco de Foz do Iguaçu – principal da América Latina em movimentação de cargas e que tem a Multilog como responsável pelas operações – o transporte de mercadorias é realizado por caminhões. No Porto Seco de Cascavel existe ligação ferroviária¹² com o Porto de Paranaguá, apesar de ter uma movimentação de cargas inferior ao porto seco iguaçuense.

O Porto Seco de Foz do Iguaçu é um ponto nodal da rede de transporte e armazenamento fronteiriça. Sua participação, juntamente com os meios e vias de transportes, as aduanas, a Receita Federal, a Vigilância Sanitária, o sistema normativo e tributário, a logística e outros, são fatores essenciais para os fluxos de mercadorias e para o atendimento de parte das demandas no Mercosul (gráficos 1 e 2).

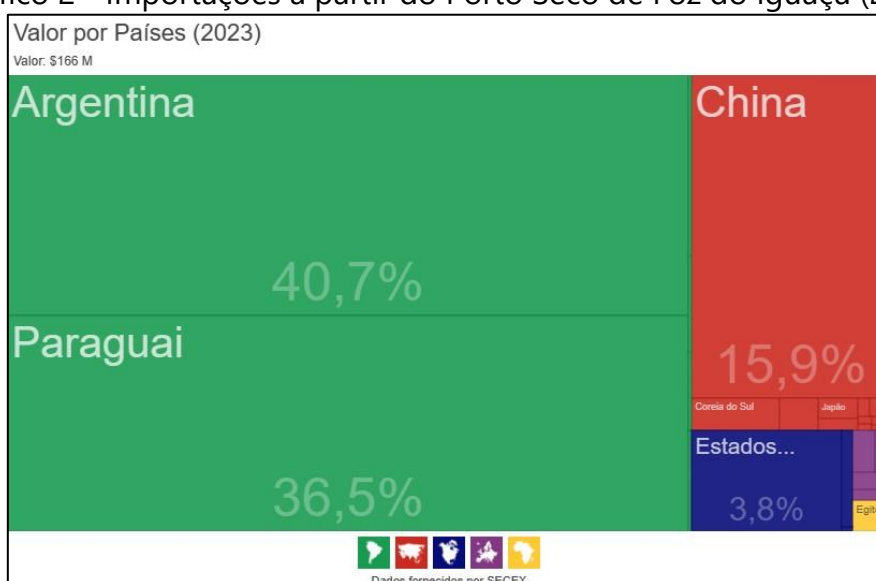
¹² A Estrada de Ferro Paraná Oeste (Ferroeste) interliga os municípios de Cascavel e Guarapuava, onde se une à malha ferroviária da Rumo Logística, por meio da qual faz conexão ao Porto de Paranaguá.

Gráfico 1 - Exportações a partir do Porto Seco de Foz do Iguaçu (2023)



Fonte: elaborado pelos autores.

Gráfico 2 - Importações a partir do Porto Seco de Foz do Iguaçu (2023)



Fonte: elaborado pelos autores.

O principal destino das mercadorias exportadas a partir do Porto Seco de Foz do Iguaçu é o Paraguai, com 91,5% em 2023. Em relação às importações, no mesmo ano, a Argentina representou 40,7%, o Paraguai 36,5% e a China 15,9%. Os produtos de baixo valor agregado têm importante participação nas exportações e importações (quadro 1).

Quadro 1 - Principais mercadorias movimentadas no Porto Seco de Foz do Iguaçu (2023)

Fluxos	Países	Mercadorias
Importação	Argentina	peixes, frutas, alho, azeitonas, celulose, feijão, farinha de trigo
	Paraguai	carnes, peças de ferro, têxteis, grãos
Exportação	Argentina	veículos, máquinas, artigos industriais, madeira
	Paraguai	cimento, fertilizantes, adubos, máquinas agrícolas

Fonte: Receita Federal (2024).

Os maiores fluxos de importação e exportação são com os países da América do Sul. As trocas com o Mercosul apresentaram oscilação ao longo dos anos, mas mantiveram sua relevância (tabelas 1 e 2). Para países do Mercosul, 70% das exportações brasileiras são de produtos industrializados, incluindo automóveis e autopeças, máquinas e equipamentos, produtos químicos, eletrodomésticos etc., diferentemente de outros mercados como a China, os Estados Unidos, a União Europeia e o Japão, que o Brasil exporta commodities em grande medida (grãos, carnes, minérios, petróleo etc.).

Tabela 1 - Porto Seco de Foz do Iguaçu: origem das importações
(2017-2023) – em milhões de US\$

Blocos Econômicos/ Continentes	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
América do Sul	128.712	135.943	134.698	100.177	167.042	135.601	137.017
Mercado Comum do Sul - Mercosul	128.238	128.355	126.900	97.127	161.408	116.277	121.836
Ásia (exceto Oriente Médio)	29.040	34.316	55.308	29.872	36.576	13.503	8.082
Europa	1.122	4.473	1.857	2.112	2.616	1.571	2.522
União Europeia	1.049	2.955	883	2.008	2.178	1.148	2.412
Associação de Nações do Sudeste Asiático - ASEAN	700	1.114	1.079	548	797	932	489
América do Norte	6.703	3.245	4.296	2.345	1.940	5.653	7.122
Comunidade Andina das Nações - CAN	369	1.216	578	906	1.230	1.387	854
África	481	235	331	424	176	42	119
Oceania	0	0	0	0	0	53	0
Oriente Médio	30	69	42	52	7	21	189
América Central e Caribe	0	1	0	0	0	29	0

Fonte: ComexStat (2024).

Tabela 2 - Porto Seco de Foz do Iguaçu: destino das exportações
(2017-2023) – em milhões de US\$

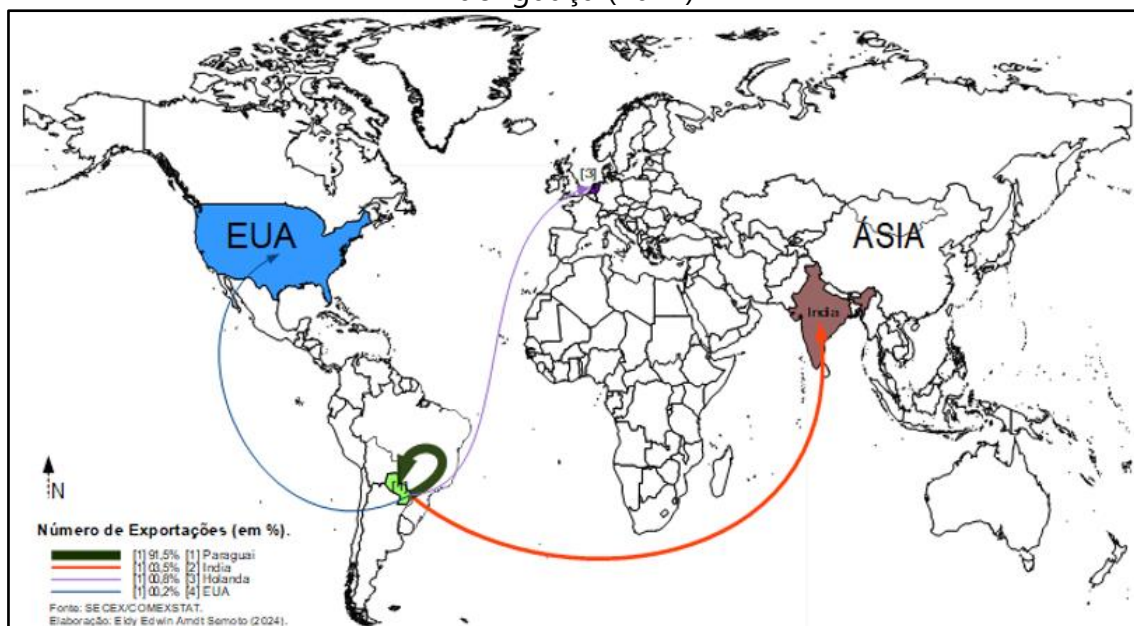
Blocos Econômicos/ Continentes	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
América do Sul	190.058	198.760	212.942	157.911	155.121	178.130	174.499
Mercado Comum do Sul - Mercosul	187.850	198.358	212.686	157.471	154.096	176.403	174.107
Europa	2.840	1.386	1.693	1.922	486	997	2.002
África	497	353	1.790	1.548	778	611	257
União Europeia	2.411	1.015	1.643	1.202	143	476	995
América do Norte	424	4.821	4.688	1.875	451	283	640
América Central e Caribe	88	3	13	116	121	15	8
Ásia (exceto Oriente Médio)	8.578	18.430	42.194	11.371	13.051	5.848	3.409
Associação de Nações do Sudeste Asiático - ASEAN	1.275	5.803	26.709	7.302	3.752	1.911	1.755
Orientes Médio	1.176	806	596	764	626	431	53
Oceania	92	5	1	2	0	48	87
Comunidade Andina das Nações - CAN	60	33	157	340	1.002	80	243

Fonte: ComexStat (2024).

Parte das mercadorias movimentadas no Porto Seco de Foz do Iguaçu tem como origem ou destino países que não fazem parte do Mercosul, como os Estados Unidos, a China e a Índia, contudo, prevalecem os fluxos com o Paraguai e a Argentina (imagens 2 e 3). O Porto Seco de Cascavel – que atende parte das demandas ligadas às atividades agrícolas do oeste do Paraná e do Paraguai – também contribui com o comércio exterior, porém com uma participação menor em comparação ao Porto Seco de Foz do Iguaçu. As mercadorias de exportação mais movimentadas no porto seco cascavelense são a soja, o milho e as carnes, que são transportadas via rodovia e ferrovia ao Porto de Paranaguá, com destino principalmente à Ásia. Nas importações, destacam-se o trigo (especialmente da Argentina), os insumos agrícolas (fertilizantes, adubos etc.) e as máquinas e equipamentos, utilizados pelas cooperativas e produtores do Paraná e do Paraguai¹³.

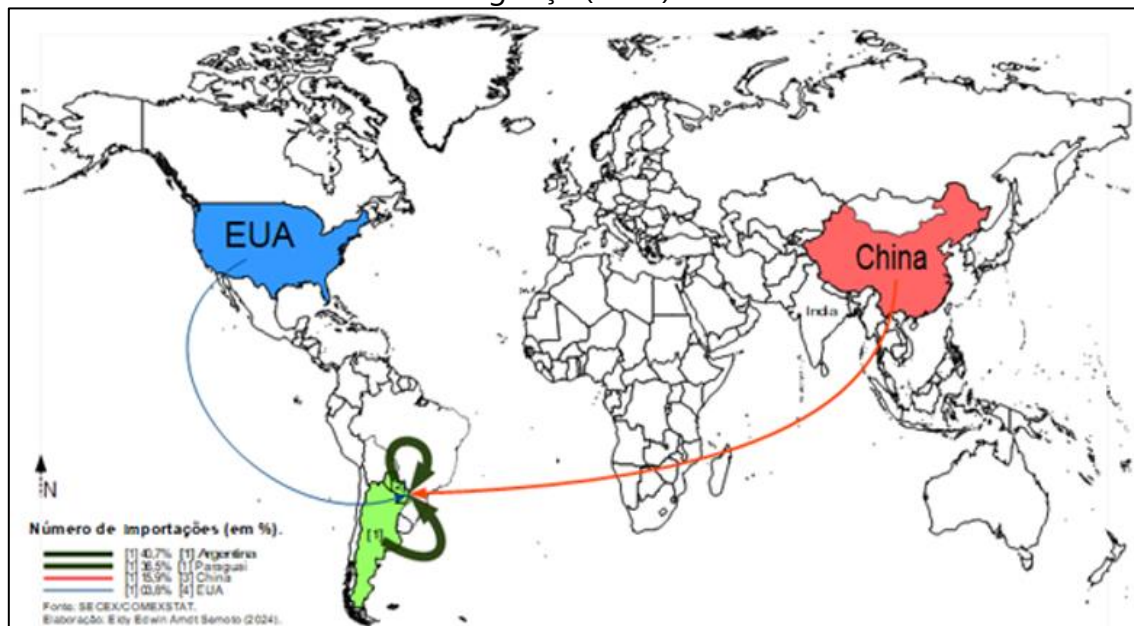
¹³ A participação de produtores agrícolas brasileiros no Paraguai é significativa. Muitos migraram para o país a partir da década de 1970, em busca de terras mais baratas e possibilidade de expansão da atividade agropecuária. Os brasileiros se destacam na produção de soja, milho, trigo e carne. As principais regiões de atuação ficam próximas à fronteira com o Brasil, sobretudo nos departamentos de Alto Paraná, Canindeyú e Itapúa. Aproximadamente, 60% da soja cultivada no Paraguai é de produtores brasileiros.

Imagem 2 - Principais países de destino das cargas movimentadas no Porto Seco de Foz do Iguaçu (2024)



Fonte: elaborado pelos autores.

Imagem 3 - Principais países de origem das cargas movimentadas no Porto Seco de Foz do Iguaçu (2024)



Fonte: elaborado pelos autores.

O comércio exterior do Brasil, do Paraguai e da Argentina está diretamente relacionado à condição de serem economias periféricas. O Paraguai é um grande produtor agropecuário, com destaque para soja, milho e criação de gado. A produção de energia

hidrelétrica a partir das Usinas de Itaipu (Paraguai-Brasil) e Yacyretá (Paraguai-Argentina) também é importante para a economia e a sociedade paraguaias. A Argentina tem relevância econômica na América do Sul, apesar da crise política e econômica atual. Possui um parque industrial relativamente diversificado, porém as atividades agropecuárias (produção de carne bovina, soja, milho, trigo etc.) e a exploração de recursos naturais (minérios) se sobressaem.

O Porto Seco de Foz do Iguaçu é o principal da América Latina em movimentação rodoviária de cargas internacionais, especialmente entre o Brasil, o Paraguai e a Argentina. Em 2025, movimentou US\$ 9,7 bilhões em operações de comércio exterior, consolidando sua importância estratégica para a corrente de comércio do Paraná e do Brasil. O porto seco iguaçuense concentra parte dos fluxos de caminhões que fazem o transporte internacional de cargas no Brasil (que entram e saem do país), com mais de duzentos mil caminhões em 2025 (Multilog, 2026). É um hub logístico de desembarço aduaneiro de mercadorias e relevante partícipe do comércio no Mercosul.

Muitas empresas de transporte internacional mantêm atividades no Porto Seco de Foz do Iguaçu como: Trans Falls; Sulcargo Transportes; Multinacional Transporte, Logística e Armazenagem; CTSA Logística; Gasparin Logística; JJ 2000 Transportes e outros. Várias transportadoras atuam no Brasil, no Paraguai, na Argentina, no Chile e no Uruguai, mas a maior parte dos fluxos é entre o Brasil e o Paraguai. São transportados diversos tipos de produtos, como grãos, alimentos, máquinas e equipamentos, automóveis e peças automotivas, insumos agrícolas e industriais, químicos, fertilizantes e outros.

O funcionamento dos portos secos, como o de Foz do Iguaçu, depende de diversos fatores e instituições, caso da Receita Federal do Brasil, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), do Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA), das empresas, do sistema normativo e tributário, da logística, das tecnologias, das infraestruturas, entre outros. Em relação às tecnologias utilizadas nos portos secos, destacam-se: a) TOS (Terminal Operating System): controla diversas operações no terminal, como entrada, armazenagem, movimentação e saída de cargas; b) WMS (Warehouse Management System): auxilia no

gerenciamento de estoque e na localização dos contêineres e das mercadorias; c) etiquetas RFID e códigos de barras: facilitam e aceleram o rastreamento e a conferência das mercadorias; d) OCR (Optical Character Recognition): usado para leitura automática das placas dos caminhões e dos números dos contêineres, além de agilizar o registro de movimentações; e) sistema de sensores: para monitorar a temperatura e a umidade, utilizado, sobretudo, para cargas sensíveis e perecíveis (alimentos, medicamentos etc.); f) sistemas aduaneiros integrados: permitem a integração com as plataformas governamentais, como o Siscomex, além do despacho eletrônico; g) equipamentos e instalações: fundamentais para a movimentação e armazenamento das cargas, como empilhadeiras, esteiras, veículos especiais, scanner, câmaras frias, armazéns, silos e outros; h) monitoramento por vídeo: câmeras e central de controle para segurança, com reconhecimento facial e de ações suspeitas; i) Blockchain: utilizado para o registro de informações e funciona como um banco de dados; e j) sistema Analytics: para análise de dados com o objetivo de identificar problemas, melhorar as operações e controlar o fluxo de cargas (Multilog, 2025).

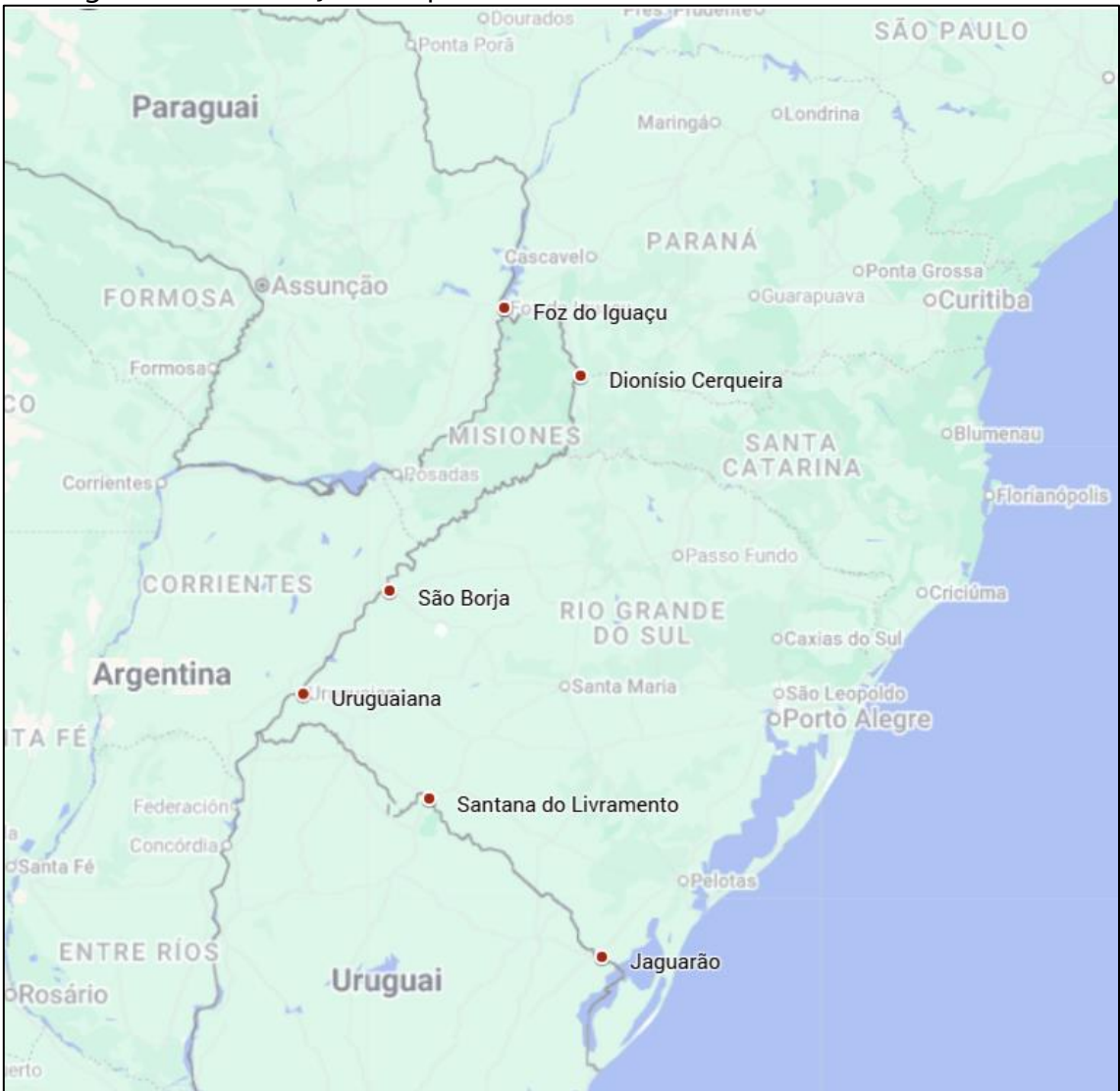
A região sul do Brasil é estratégica para os fluxos terrestres (rodoviários) com os países do Mercosul. Há vários portos secos localizados em municípios de fronteira (quadro 2, imagem 4 e tabela 3), o que favorece o comércio e os trâmites alfandegários. Além dos fronteiriços, existem outros portos secos importantes, como em Curitiba, Caxias do Sul, Itajaí, Joinville, São Francisco do Sul etc. A Multilog, por meio dos portos secos de fronteira, atende aproximadamente 60% dos fluxos rodoviários de importação e exportação do Brasil, operando terminais em Foz do Iguaçu, Dionísio Cerqueira, Uruguaiana, Santana do Livramento e Jaguarão (Multilog, 2026).

Quadro 2 - Portos secos de fronteira no sul do Brasil (2026)

Porto seco de fronteira	Estado	Fronteira
Porto Seco de Foz do Iguaçu	Paraná	Brasil/Paraguai/Argentina
Porto Seco de Dionísio Cerqueira	Santa Catarina	Brasil/Argentina
Porto Seco de Uruguai	Rio Grande do Sul	Brasil/Argentina
Porto Seco de Jaguarão	Rio Grande do Sul	Brasil/Argentina
Porto Seco de Santana do Livramento	Rio Grande do Sul	Brasil/Argentina
Porto Seco de São Borja	Rio Grande do Sul	Brasil/Argentina

Fonte: Receita Federal (2026).

Imagem 4 - Localização dos portos secos de fronteira no sul do Brasil (2026)



Fonte: elaborado pelos autores

Tabela 3 - Portos secos de fronteira no sul do Brasil administrados pela Multilog (2024)

Portos secos	Movimentação	Principais mercadorias	Maiores fluxos (import./export.)
Foz do Iguaçu/PR	US\$ 8,6 bilhões 196 mil caminhões	grãos, fertilizantes, eletrônicos, bens de consumo, alimentos, máquinas e equipamentos	Paraguai (principal) Argentina China
Dionísio Cerqueira/SC	US\$ 810 milhões 23 mil caminhões	frutas, grãos, madeira, carvão vegetal, papel e celulose, carnes	Argentina (principal) Chile Uruguai
Uruguiana/RS	US\$ 8,1 bilhões 218 mil caminhões	automóveis e autopeças, máquinas e equipamentos, grãos, manufaturas	Argentina (principal) Chile Uruguai
Santana do Livramento/RS	US\$ 840 milhões 25 mil caminhões	grãos, alimentos	Uruguai (principal) Argentina Chile
Jaguarão/RS	US\$ 920 milhões 33 mil caminhões	grãos, alimentos, madeira, insumos industriais, manufaturas	Uruguai (principal) Argentina Chile

Fonte: Receita Federal e Multilog.

O Brasil exporta artigos industriais para o Mercosul, o que é importante para a economia nacional. A participação do modal rodoviário nas exportações e importações do Brasil com o Mercosul é significativa, representando 75% do total em 2024, seguido pelo transporte marítimo com 25%. Entretanto, ao considerar os fluxos de comércio exterior do país, 95% do total foi realizado pelo transporte marítimo em 2024 (ANTAQ, 2025). Essa representatividade não é apenas em toneladas movimentadas, mas também em valores financeiros (tabela 4).

Tabela 4 - Movimentação financeira e de cargas nos portos marítimos brasileiros (2025)

Corrente de comércio (exportações+importações)	Total: US\$ 629,1 bilhões Exportações: US\$ 348,7 bilhões Importações: US\$ 280,5 bilhões Superávit comercial: US\$ 68,2 bilhões
Participação no comércio exterior	95% do total
Toneladas de cargas movimentadas	1,4 bilhão

Fonte: ANTAQ (2026).

Em 2023, os produtos do Paraná foram exportados para cinquenta e quatro países. O Porto de Paranaguá foi responsável por US\$ 16,2 bilhões em vendas ao exterior de mercadorias paranaenses, sendo seguido pelo Porto de São Francisco do Sul (US\$ 2,9 bilhões), Porto Seco de São Borja (US\$ 995 milhões), Porto de Santos (US\$ 888 milhões), Porto Seco de Uruguaiana (US\$ 847 milhões), Porto Seco de Foz do Iguaçu (US\$ 703 milhões), Porto de Itajaí/Navegantes (US\$ 618 milhões), Porto de Rio Grande (US\$ 494 milhões) e o Aeroporto Internacional de Guarulhos (US\$ 325 milhões). Os principais compradores de produtos paranaenses foram: China (US\$ 7,1 bilhões), Argentina (US\$ 1,5 bilhão) e Estados Unidos (US\$ 1,4 bilhão), responsáveis por 28%, 6,3% e 5,8% do total, respectivamente. Em 2023, o Porto de Paranaguá atendeu parte das demandas de exportação e importação de vinte e quatro estados brasileiros, sobretudo Paraná, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, São Paulo, Goiás, Santa Catarina e Rio Grande do Sul (Sistema Ocepar; IPARDES, 2024).

Além dos portos secos de fronteira, nas regiões sul e sudeste do país existem importantes centros aduaneiros, como: a) Porto Seco de Campinas: possui ligação com o Aeroporto Internacional de Viracopos e movimenta artigos eletrônicos e de informática, produtos farmacêuticos, alimentos e cargas aéreas de alto valor, com significativa presença de cargas containerizadas; b) Porto Seco de Santos/Baixada Santista: tem integração com o complexo portuário de Santos, atendendo especialmente grandes importadores e exportadores, e apresenta expressiva movimentação de contêineres; c) Portos Secos de São Paulo/Região Metropolitana: existem vários portos secos, como nas zonas leste e norte da capital paulista e no Grande ABC. Apresenta movimentação de bens industriais de médio e elevado valor agregado, bem como cargas diversificadas (alimentos, insumos industriais etc.), atendendo parte das demandas do principal centro consumidor do país; d) Portos Secos de Itajaí¹⁴, Joinville¹⁵ e São Francisco do Sul: fornecem apoio aos portos de Itajaí/Navegantes, São Francisco do Sul e Itapoá, com ênfase aos fluxos de produtos têxteis,

¹⁴ Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA).

¹⁵ Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA).

máquinas e equipamentos, artigos industriais, alimentos, químicos e farmacêuticos, automóveis e peças automotivas etc.; e) Porto Seco de Curitiba/São José dos Pinhais: significativa interação com o Porto de Paranaguá e atendimento de parte das demandas da Região Metropolitana de Curitiba. Destaca-se a movimentação de automóveis e autopeças, grãos, alimentos e cargas industriais; f) Porto Seco de Betim¹⁶ : atende as demandas principalmente do polo automotivo mineiro e movimenta veículos, peças automotivas, insumos e artigos industriais etc.; g) Porto Seco do Rio de Janeiro¹⁷ : possui interação com o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro-Galeão e com o Porto do Rio de Janeiro, supre parte das demandas da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e de exportações e importações do estado. Sobressaem-se mercadorias como petróleo e derivados, químicos, siderúrgicos e bens industriais; e h) Porto Seco de Caxias do Sul: atende várias demandas dos municípios da Serra Gaúcha, em especial, dos setores metalmeccânico, veículos, moveleiro e vinícola (Receita Federal/Portos Secos do Brasil, 2026).

Diante disso, infere-se que: 1) há uma concentração de portos secos nos estados do sul e sudeste do Brasil, com expressivos fluxos de grãos, alimentos, insumos, bens industriais etc.; 2) os portos secos da região sudeste atendem demandas do maior mercado consumidor do país, dos portos marítimos (notadamente o Porto de Santos) e apresentam significativos volumes de cargas de exportação e importação; 3) os portos secos da região sul possuem relação com os portos e terminais marítimos, suprem parte das exportações e importações do Mercosul, satisfazem demandas de importantes indústrias e agroindústrias paranaenses, catarinenses e gaúchas, com destaque aos portos secos de fronteira; 4) muitos portos secos se localizam próximos aos portos marítimos, aos polos industriais e agroindustriais e aos grandes centros consumidores; e 5) o Porto Seco de Campinas é o principal do Brasil em movimentação de produtos de médio e alto valor agregado, e o Porto Seco de Foz do Iguaçu se destaca nas toneladas (no volume) de cargas.

¹⁶ Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA).

¹⁷ Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA).

Ademais, alguns portos secos se sobressaem em âmbito internacional, como: a) Khorgos Gateway: localizado no Cazaquistão, próximo da fronteira com a China, é o maior porto seco do mundo, hub da Belt and Road Initiative (Iniciativa Cinturão e Rota), com fluxos ferroviários entre a Ásia e a Europa; b) Duisburg Intermodal Terminal: situado na Alemanha, é o maior porto seco intermodal da Europa, faz conexão com mais de cem portos e terminais europeus, possui integração hidroviária, ferroviária e rodoviária (trimodal), e estratégico para a Nova Rota da Seda; c) Virginia Inland Port (VIP): terminal intermodal localizado no estado da Virgínia (Estados Unidos), faz conexão com o complexo portuário de Norfolk¹⁸ via ferrovia e rodovia, é um centro estratégico do comércio exterior e da logística na costa leste dos Estados Unidos; d) Xi'an International Inland Port: hub terrestre da Nova Rota da Seda e um dos principais nós ferroviários entre a China, a Ásia e a Europa, é o principal centro logístico terrestre chinês para exportações ferroviárias à Europa; e) Tughlakabad Inland Container Depot (ICD): localizado em Nova Délhi, na Índia, é um elo estratégico do comércio exterior indiano, possui ligação ferroviária e são movimentados contêineres, grãos, alimentos, minérios, combustíveis, automóveis, máquinas e equipamentos etc. entre o interior do país e os portos marítimos, especialmente Jawaharlal Nehru Port e Mundra (ESCAP, 2026).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As infraestruturas, os meios e as vias de transportes, a logística, as inovações, os investimentos, as modernizações, os incentivos fiscais e outros fatores produzem reflexos na competitividade dos territórios e das corporações. Os principais centros aduaneiros do Brasil concentram fluxos de cargas e atendem parte das demandas econômicas, corporativas e sociais. A existência de um sistema alfandegário, de transportes e de armazenamento no território brasileiro é imprescindível, em especial, para o comércio exterior. A rede aduaneira

¹⁸ Em Norfolk, no estado da Virgínia, fica a Naval Station Norfolk, considerada a maior base naval do mundo em concentração de forças navais. Ela é o principal porto da Marinha dos Estados Unidos no Atlântico, com a presença de muitos navios, porta-aviões, submarinos e aeronaves.

é composta por pontos de fronteira, portos, aeroportos, portos secos, Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIA), Recintos Especiais para Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX) e outros, com o objetivo de contribuir e controlar a circulação de cargas no território nacional. Trata-se do poder fiscal do Estado, com base no direito tributário e aduaneiro.

No Brasil existem 66 portos secos em funcionamento, sendo 27 no estado de São Paulo (Receita Federal, 2025). O Porto Seco de Foz do Iguaçu é o principal em movimentação de mercadorias na América Latina. Nos portos secos e nos CLIA são executados todos os serviços aduaneiros sob responsabilidade da Receita Federal, da ANVISA e do MAPA, incluindo o despacho aduaneiro de importação e exportação. Os portos secos no Brasil estão localizados estrategicamente no território, especialmente em regiões de importante produção agropecuária, industrial e mineral, em municípios de fronteira, e próximos de relevantes centros consumidores e portos marítimos. São essenciais para as operações de importação e exportação, com apoio de várias atividades como transbordo, gerenciamento de carga, estocagem, trâmites aduaneiros etc., o que favorece o comércio exterior brasileiro.

Os portos secos em funcionamento no Brasil são nós pertencentes à zona secundária, distribuídos de forma estratégica para favorecer os fluxos de mercadorias. O Porto Seco de Foz do Iguaçu – principal da América Latina e que funciona sob concessão da Multilog – é relevante para a circulação de cargas na Tríplice Fronteira e para as importações e exportações terrestres (rodoviárias) no Mercosul. O Porto Seco de Uruguaiana – segundo maior da América Latina e administrado pela Multilog – também é um hub no Mercosul. O estado de São Paulo, por sua vez, concentra a maior parte dos portos secos no país, localizados em cidades como Campinas, São Paulo, Guarulhos, Barueri, Santos, entre outras.

Os portos secos são infraestruturas componentes de amplas e complexas redes no território, que condicionam vantagens competitivas e favorecem a circulação do capital, com ganhos principalmente para os setores industrial e agropecuário. Estes nós estão localizados, maiormente, na Região Concentrada (Santos; Silveira, 2008), como resultado da dinâmica econômica, do mercado consumidor, dos elementos técnicos, dos interesses das corporações, entre outros. Por um lado, a localização destes terminais ocorre de forma

seletiva espacialmente e, por outro, corrobora as desigualdades regionais. O reordenamento do território atende, prioritariamente, as demandas corporativas e situa as infraestruturas em pontos estratégicos, visando facilitar os fluxos econômicos, conforme os interesses privados.

O Porto Seco de Foz do Iguaçu possui significância na região da Tríplice Fronteira, com influência nas interações transfronteiriças e no comércio. Ainda que haja avanços na logística de transporte e armazenamento, existem pontos de estrangulamento que demandam melhorias infraestruturais, intermodais, técnicas e normativas. Um exemplo disso, é a construção do novo Porto Seco de Foz do Iguaçu, que permitirá aumentar a capacidade operacional de recebimento e despacho de cargas. A nova estrutura está localizada próxima da BR-277, porém sem ligação ferroviária. Outros investimentos relevantes são a Rodovia Perimetral Leste e a Ponte da Integração (Brasil-Paraguai).

O Porto Seco de Foz do Iguaçu é um nó estratégico, porque concentra um expressivo fluxo de cargas de importação e exportação, notadamente do Brasil, do Paraguai e da Argentina. Exerce papel relevante na circulação de mercadorias na Tríplice Fronteira e no comércio Brasil-Mercosul. Suas funções principais são: desembaraço aduaneiro, fiscalização, movimentação de caminhões brasileiros e internacionais, armazenagem, controle de importação e exportação, movimentação de graneis, alimentos, contêineres, carga geral e outros. No Porto Seco de Foz do Iguaçu são realizados os trâmites alfandegários de muitas mercadorias que passam pela Ponte da Amizade e pela Ponte da Integração, contribuindo, assim, com as interações espaciais e a integração regional e comercial. No caso brasileiro, os principais beneficiados pelas importações e exportações terrestres (rodoviárias) e que recebem apoio do porto seco iguaçuense são os estados do sul do país, além de São Paulo.

Ademais, ainda que haja significativas desigualdades socioeconômicas em Foz do Iguaçu, ressaltam-se alguns aspectos: a) a localização estratégica em relação aos fluxos de produtos, pessoas e veículos; b) a participação no comércio exterior do Paraná, do Brasil e do Mercosul; c) a relevância na integração regional, com apoio principalmente das infraestruturas de transportes e armazenamento (pontes, rodovias, porto seco, rodoviária e

aeroporto internacionais etc.); d) as universidades públicas (Universidade Estadual do Oeste do Paraná – UNIOESTE, Universidade Federal da Integração Latino-Americana – UNILA e Instituto Federal do Paraná – IFPR), além das faculdades privadas; e) a Usina de Itaipu Binacional (Brasil-Paraguai); f) o comércio e os serviços; e g) o turismo e suas atividades correlatas (hotéis, pousadas, resorts, agências de turismo, restaurantes etc.).

REFERÊNCIAS

- ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA (APPA). *Dados estatísticos*. 2026. Disponível em: <https://www.portosdoparana.pr.gov.br/webservices/documentador/estatisticas>. Acesso em: 12 maio 2026.
- BARROS, S. F. de S. Portos secos e a rede logística brasileira: mediações teóricas sob a perspectiva dos processos escalares. *Terra Livre*, v. 1, n. 56, p. 56-85, 2021.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. Comex Stat: dados e informações sobre comércio exterior. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior/estatisticas/informativos/informativos-estatisticas-de-comercio-exterior>. Acesso em: 21 jul. 2025.
- ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION FOR ASIA AND THE PACIFIC (ESCAP). *Dry Ports*. 2026. Disponível em: <https://www.unescap.org/dry-ports>. Acesso em: 11 maio 2026.
- MULTILOG. *Multilog Porto Seco Foz do Iguaçu*. 2024. Disponível em: <https://site.multilog.com.br/unidade/foz-do-iguacu-porto-seco/>. Acesso em: 2 jul. 2024.
- RECEITA FEDERAL. *Dados e informações sobre portos secos*. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br>. Acesso em: 25 jul. 2025.
- RECEITA FEDERAL. *Pontos de fronteira alfandegados*. 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/recinto-aduaneiros/pontos-de-fronteiras-alfandegados>. Acesso em: 4 maio 2026.
- SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Editora da USP, 2006.
- SEMOTO, E. E. A. *O Porto Seco de Foz do Iguaçu: logística, fluxos na Tríplice Fronteira e integração regional*. 2024. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Estudos Latino-Americanos, Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2024.
- SILVA JUNIOR, R. F. da. Fiscalizar com fluidez: o nó logístico aduaneiro de Foz do Iguaçu-PR e o uso corporativo do território. *GEOUECE*, v. 7, n. 4, p. 88-102, 2015.

SILVA JUNIOR, R. F. da. O Porto Seco de Foz do Iguaçu: concessão, uso do território e fluidez. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA, GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO, 1., 2016, Natal. *Anais [...]*. Natal: [s.n.], 2016. p. 661-681.

SILVA JUNIOR, R. F. da. Portos secos de fronteira como nós aduaneiros: o caso de Foz do Iguaçu-PR. *Século XXI*, v. 7, n. 2, p. 73-94, 2016.

SILVEIRA, M. R. A competitividade territorial: alguns elementos para discussão. *Entrelugar*, v. 11, n. 21, p. 45-74, 2020.

SILVEIRA, M. R. Geografia da Circulação, Transportes e Logística: construção histórica e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). *Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 21-68.

SILVEIRA, M. R. Infraestruturas e logística de transportes no processo de integração econômica e territorial. *Mercator*, v. 12, n. 2, p. 41-53, 2013.

SILVEIRA, M. R.; FELIPE JUNIOR, N. F. *Circulação, transportes e logística no Brasil*. Florianópolis: Insular, 2019.

SISTEMA OCEPAR/IPARDES. Comércio exterior: Porto de Paranaguá é a principal estrutura de escoamento das exportações paranaenses. *Paraná Cooperativo*, 2024. Disponível em: <https://paranacooperativo.coop.br/noticias-representacao/comercio-exterior-porto-de-paranagua-e-a-principal-estrutura-de-escoamento-das-exportacoes-paranaenses-153092>. Acesso em: 6 maio 2026.

SOUZA, R. da S.; LARA, J. E.; SILVA, S. W. Os portos secos como canais de comércio exterior. *Revista Espacios*, v. 38, n. 21, p. 16-31, 2017.

SOUZA, V. H. P. de. *A política de transporte regional no século XXI: o caso da IIRSA/Cosiplan na América do Sul*. 2019. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2019.