
MOBILIDADE URBANA EM CIDADES GÊMEAS: DISPARIDADES REGIONAIS DO BRASIL E DO PARAGUAI¹

URBAN MOBILITY IN TWIN CITIES: REGIONAL DISPARITIES IN BRAZIL AND PARAGUAY

Edson Belo Clemente de Souza²
Valdelice do Amaral Fagundes³

RESUMO: O objetivo desse artigo é analisar a mobilidade urbana da fronteira de Foz do Iguaçu (Brasil) e Ciudad del Este (Paraguai) sob o ponto de vista da fluidez e da porosidade territorial, sobretudo a partir do transporte rodoviário, medido pelo deslocamento dos mototaxistas. O tema da mobilidade urbana é atual sob o ponto de vista da expansão urbana, do aumento da frota de veículos e do regime capitalista de acumulação no que diz respeito ao movimento de mercadorias, de bens, de produtos e de pessoas. Metodologicamente, o estudo se baseia em dados estatísticos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE e do Departamento de Estatísticas, Pesquisas e Censos – DGEEC, do Paraguai. Além dos dados estatísticos, foram utilizadas fontes primárias com entrevistas aos principais agentes sociais da mobilidade urbana, nomeadamente os representantes dos mototaxistas, como também foram analisados documentos, leis, normas e portarias dos dois países. Um dos resultados do estudo é a constatação da fragilidade de regulação do movimento na fronteira.

Palavras-chave: Desigualdades urbanas. Fronteira. Circulação.

ABSTRACT: The objective of this article is to analyze the urban mobility of the border of Foz do Iguaçu (Brazil) and Ciudad del Este (Paraguay) from the point of view of fluidity and territorial porosity, mainly from road transport, measured by the displacement

1 O artigo é resultado de pesquisa realizada no âmbito de projeto de pesquisa financiado pelo CNPq (Processo Nº 305609/2015-7), cujo título é: “Mobilidade urbana na tríplice fronte Brasil, Paraguai e Argentina: o papel centralizador de Foz do Iguaçu”.

2 Docente da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG). E-mail: ebelosouza@uepg.br.

3 Docente da Secretaria Estadual de Educação (SEED-PR)- E-mail: val24fagundes@gmail.com.

Artigo recebido em julho de 2018 e aceito para publicação em outubro de 2018.

of motorcycle taxi drivers. The urban mobility theme is current from the point of view of urban expansion, of the vehicles' fleet increase and the capitalist regime of accumulation with regard to the movement of merchandise, goods, products and people. Methodologically, the study is based on statistical data from the Brazilian Institute of Geography and Statistics - IBGE and the Department of Statistics, Research and Census - DGEEC, from Paraguay. Besides the statistical data, primary sources were used with interviews with the main urban mobility social agents, namely the representatives of motorcycle taxi drivers, as well as documents, laws, norms and ordinances of the two countries were analyzed. One of the study results is the confirmation of the fragility of regulation of movement at the border.

Key words: Urban inequalities. Border. Circulation.

1 INTRODUÇÃO

O tema da mobilidade urbana tem sido recorrente fonte de investigações científicas devido ao crescimento do espaço urbano, ao aumento da frota de veículos motorizados e à acumulação do capital que se realiza sobre o movimento.

A questão central deste artigo é: Em que medida a mobilidade urbana explica, ainda que parcialmente, as disparidades regionais? Então, portanto, o objetivo é analisar a mobilidade urbana da fronteira de Foz do Iguaçu (Brasil) e Ciudad del Este (Paraguai) sob o ponto de vista da fluidez e da porosidade territorial, sobretudo a partir do transporte rodoviário, medido pelo deslocamento dos mototaxistas.

No Brasil foi aprovada a Lei nº 12.587/2012, que instituiu diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana, agregando elementos à discussão do tema. Dentre outros aspectos, essa lei mencionou, no seu artigo 5º, inciso VII, o objetivo de promover a integração entre as cidades gêmeas, especialmente no que se refere ao planejamento da mobilidade urbana na faixa de fronteira sobre a linha divisória internacional.

Nas fronteiras do território brasileiro estão presentes 32 cidades gêmeas e, de acordo com a Proposta de Reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (BRASIL, 2005), a maior delas é Foz do Iguaçu/Ciudad del Este. Essas duas cidades estão conurbadas, sendo separadas somente pela Ponte da Amizade sobre o leito do Rio Paraná. Ao adensamento provocado pelas cidades fronteiriças soma-se o fato de que Ciudad del Este está conurbada com os distritos paraguaios de Hernandárias, Presidente Franco e Minga Guazu, além da proximidade com Puerto Iguazu, na Argentina. A Figura 1 destaca as cidades gêmeas da trílice fronteira: Foz do Iguaçu/BR, Ciudad del Este/PY e Puerto Iguazu/AR.

Localização das cidades transfronteiriças do Brasil, Paraguai e Argentina.

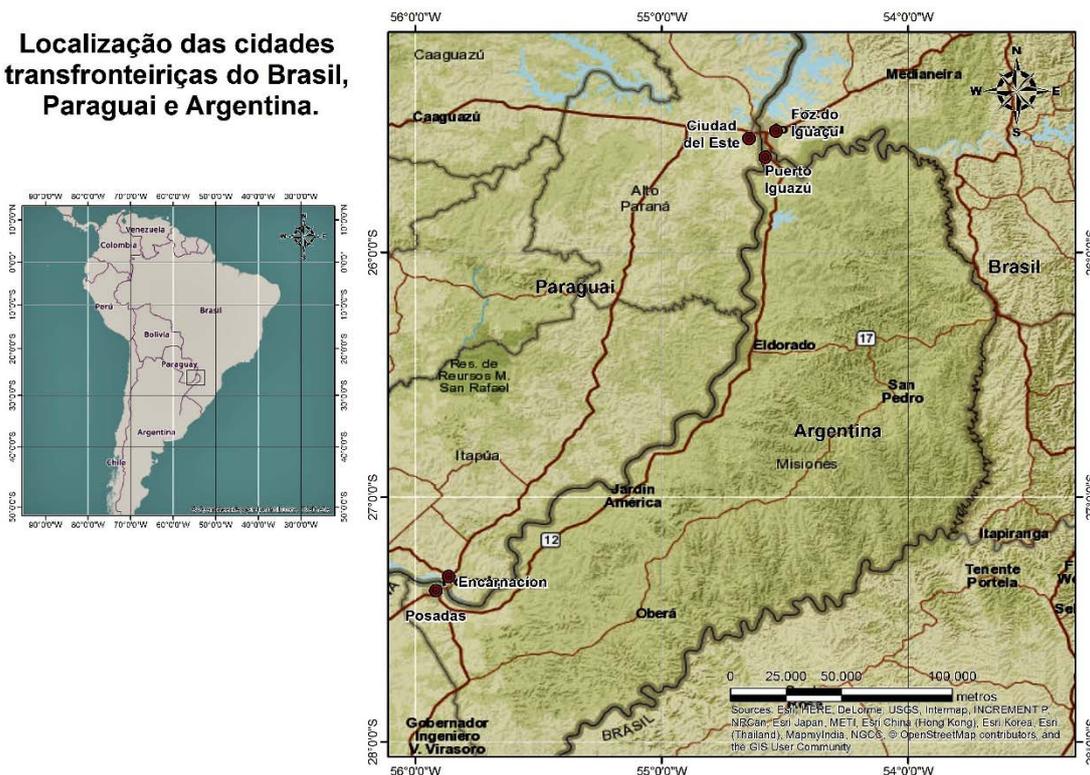


Figura 1. Localização das cidades gêmeas

Os dados coletados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE e pelo Departamento de Estatísticas, Pesquisas e Censos – DGEEC, do Paraguai apontam que vivem, nessa região, cerca de 640.000 habitantes. Além dos dados estatísticos, enquanto procedimentos metodológicos, neste estudo foram utilizadas também fontes primárias, com entrevistas aos principais agentes sociais da mobilidade urbana, nomeadamente os representantes dos mototaxistas. Documentos, leis, normas e portarias serão analisados à luz da fluidez e porosidade territorial – no contexto da mobilidade urbana – pois tanto a infraestrutura como a regulação do movimento explicam parcialmente a realidade social em curso, sob as condições de desigualdades existentes dos dois países fronteiriços.

A ordem de apresentação deste artigo está disposta da seguinte maneira:

Além desta breve introdução, o tópico inicial é da fundamentação teórica, nomeadamente a infraestrutura associada à circulação. Em seguida, a caracterização socioeconômica das cidades gêmeas, depois o contexto histórico da infraestrutura, e, antes das considerações finais, a representação dos agentes sociais por meio dos mototaxistas, que, no seu cotidiano de trabalho, vivenciam as dificuldades da fluidez e da porosidade territorial em uma região fronteiriça formada por cidades gêmeas.

2 INFRAESTRUTURA OU LOGÍSTICA PARA A CIRCULAÇÃO: REFLEXÕES TEÓRICAS

A implantação de objetos (fixos) contribuiu para a promoção das ações (fluxos) no recorte espacial pesquisado. Para Santos (2006), os territórios mais equipados de fixos – como pontes, rodovias, portos, entre outros – atendem melhor às exigências do cenário econômico, pois a economia necessita de fluidez.

Arroyo (2001) compreende fluidez como as condições dos territórios nacionais que permitam a aceleração dos fluxos. Nesse sentido, Santos (1996, p. 132) confirma essa proposição da autora quando afirma que “[...] uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de ideias, mensagens, produtos e dinheiro, interessado aos atores hegemônicos. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade”.

Entende-se que projetos geopolíticos, acompanhados da implantação de infraestruturas, como a Rodovia 277 e Ruta 7, a construção das pontes duas internacionais e da Usina Hidrelétrica Itaipu, além dos atrativos turísticos, como os parques ambientais e as Cataratas do Iguaçu, produziram condições de adensamento das fronteiras. Outro fator que contribuiu para tornar mais densos os fluxos fronteiriços é a implantação da Zona Franca em Ciudad del Este, que, com a diferença de câmbio existente entre os países fronteiriços, gera um atrativo ao turismo de compras.

A fronteira, atualmente, tem uma dinâmica capital movida pelo turismo de lazer e pela comercialização de produtos dos circuitos legais e ilegais da economia. A existência de assimetrias entre as funções urbanas desempenhadas por cada cidade investigada, assim como as relações econômicas existentes contribuem para o incremento dos fluxos de pessoas, de veículos e de mercadorias entre os dois países.

Pode-se afirmar que as economias das cidades de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este, em alguma medida se complementam ao considerarmos que a primeira oferece, em maior quantidade, hospedagens e turismo de lazer, enquanto a segunda tem a economia movida pela comercialização de produtos, grande parte deles importados.

As assimetrias também são fatores a serem levantados quando o assunto é mobilidade, dado que se trata de países com condições socioeconômicas e culturais distintas e há uma segregação espacial. No contexto das condições de mobilidade que cada cidade oferece, insere-se a discussão sobre a fluidez territorial dada pelas bases técnicas (fixos), disponibilizadas e ampliadas a partir das condições de porosidade dadas pelos países. Nessa linha de análise, convém explicitar que a porosidade é entendida como “[...] a qualidade dos territórios nacionais que facilita sua relação com o exterior, a partir de uma base institucional incumbida da regulação do movimento” (ARROYO, 2001, p. 143).

Cabe lembrar que, embora a base física dessas cidades seja constituída por territórios reticulares, o Estado, por meio de suas leis e normativas, busca organizar seus respectivos territórios impondo barreiras à contiguidade antes citada. A ausência de acordos e de normativas que deem conta da dinâmica fronteiriça é um limitador para a circulação, entendida sob a ótica da porosidade territorial. Todavia, a lógica espacial do fronteiriço não segue a mesma lógica legal, imposta pela fronteira em sua acepção política.

Na confluência de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este evidencia-se uma desigualdade econômica somada às disparidades na forma de conduzir o planejamento urbano. Essas desigualdades estão manifestadas nas condições de ir e vir que cada uma delas oferece no cotidiano da população que ali vive. Para compor tal análise, segundo Carneiro Filho (2013, p. 10), “[...] a palavra transfronteirização pode ser classificada como um conjunto de estratégias de atores públicos (estatais e não estatais) e privados que visam o desenvolvimento de ações diversas de integração supranacional”.

Considerando que a região em tela está espacialmente constituída como uma aglomeração urbana, manifestam-se diversas cidades, como se constituíssem a malha urbana de uma única cidade, com disparidades acentuadas, já que não estão apenas ligadas à questão econômica, mas também às particularidades de cada país em sua lida com o planejamento urbano.

No que tange à mobilidade urbana, apresentam-se variadas realidades de acesso ao transporte. Como um sistema correlacionado, concebemos, na Geografia, que o espaço e suas múltiplas manifestações territoriais se dão de forma indissociável. Assim, temos um capital que pede bases materiais. Logo, essas bases intensamente povoadas por ações que solicitam a porosidade e, ao mesmo tempo, essas ações que se inter cruzam pelos territórios levam à formação de redes.

Sob essa lógica, também está organizado o espaço urbano transfronteiriço, já que é impossível uma cidade existir completamente isolada das outras. A essas interligações denominamos “redes urbanas”. Para Lopes de Souza (2013), as redes aumentam a cada salto tecnológico que a sociedade dá. O termo “redes” possui uso no vocabulário comum e, portanto, sua definição conceitual é deturpada em muitos casos. Pensando nisso, traçamos aqui alguns pontos essenciais para a compreensão desse conceito dentro do contexto geográfico. As redes urbanas funcionam como sistemas integrados que são constituídos pelas relações econômicas, sociais, políticas e culturais estabelecidas entre as áreas urbanas e seguindo um nível hierárquico de influência entre essas relações. Em geral, as cidades possuem distinção quanto aos níveis de serviços e aos tipos de funções urbanas que elas oferecem.

Para efeitos desta pesquisa, é importante abordarmos o viés teórico desenvolvido pelas análises da economia urbana, perspectiva ofertada pelo geógrafo Milton Santos. Nesse sentido, o autor trata das redes urbanas dos países subdesenvolvidos, redes que são constituídas com base nos circuitos econômicos, sendo eles o circuito inferior e o superior da economia. O termo “redes” refere-se, no contexto geográfico, tanto às redes abstratas (imateriais) de comunicação da telefonia móvel, por exemplo, como àquelas que são providas de realidades materiais, que vêm associadas à infraestrutura e promovem o transporte de materiais, de energia, de informação e de pessoas.

Os fluxos materiais e imateriais são aferidos pela circulação⁴, entendida como um misto de técnicas, economia e política que envolve movimento de pessoas, mercadorias, informações, dinheiro e ideias. Para Silva Júnior (2007), um dos fundamentos responsáveis pela circulação é a logística e que se define como sendo um conjunto de técnicas e tecnologias utilizadas com a finalidade de proporcionar fluidez. A primazia da logística é diminuir o tempo do movimento, encurtando o espaço. Para Harvey (2001, p. 66), “[...] ao longo da história do capitalismo muito esforço tem sido posto [...] na redução de obstáculos à circulação”.

Segundo Roberto Lobato Corrêa, uma rede é geográfica quando “[...] esta é um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações” (CORRÊA, 1997, p. 107).

Assim, as ligações transfronteiriças, voltadas para a mobilidade urbana, constituem-se em redes movidas pela ação dos agentes sociais locais, além de outras instâncias técnicas de que o mercado, a política e a cultura se utilizam.

Em relação à mobilidade urbana, que possui um nexos com a circulação, o homem esteve historicamente ligado à necessidade de se mover. Os antepassados usavam o artifício do movimento para caçar, coletar e fugir de condições climáticas adversas. Desse modo, a invenção da roda foi o primórdio para o desenvolvimento da mobilidade, da agilidade para o homem vencer a distância e transportar produtos. O fenômeno técnico venceu muitas barreiras da distância⁵ sobretudo a partir da segunda metade do século XVIII.

Para Lèvy (1999, p. 1), a mobilidade é uma “[...] relação social ligada à mudança de lugar”. Enquanto Cocco (2011, p. 614), por sua vez, aborda a mobilidade como sendo “[...] um atributo da coisa ou pessoa que é móvel, que possui a faculdade de se deslocar diferencialmente segundo as capacidades materiais de que dispõem [...]”, ou seja, segundo as condições e meios disponíveis, assim como afirmam Coriolano e Fernandes (2012, p. 1), ao defenderem o conceito de mobilidade como “[...] facilidade para se mover, para ser movido”.

Além dos teóricos anteriormente citados, Santos e Silveira (2010) também discutiram a necessidade de ir e vir. Esses autores consideraram as diferentes velocidades no espaço, ou seja, os espaços da rapidez e da lentidão. Sob esse viés, eles pontuaram que existem espaços dotados de maior número de vias, veículos, transporte público e infraestrutura. Sendo assim, os que desfrutam de tais espaços seriam mais bem servidos de mobilidade. Dessa forma, considera-se o acesso à mobilidade um reflexo de contrastes sociais, em que os cidadãos com maior poder aquisitivo têm maior acessibilidade.

3 CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÔMICAS DAS CIDADES GÊMEAS

Ciudad del Este e Foz do Iguaçu têm uma integração econômica significativa sob o ponto de vista do comércio e dos serviços existentes. Nessa integração alguns dados apresentados são, porém, de Puerto Iguaçu/AR, ainda que esses dados não estejam incluídos, neste artigo, como objeto específico de estudo.

A interação entre Ciudad del Este/PY e Foz do Iguaçu/BR foi ocorrendo de forma tamanha nas últimas décadas do século XX e inícios do presente século que o Ministério da Integração Nacional – MI oficializou o reconhecimento delas como cidades-gêmeas, como publicando no Diário Oficial da União em 2014⁶. Os parâmetros utilizados para avaliar as cidades fronteiriças que receberiam tal nomenclatura foram o potencial de integração econômica e o potencial cultural existentes entre os países vizinhos.

A interação econômica existente nessa fronteira, sobretudo entre as cidades de Foz do Iguaçu e de Ciudad del Este, foi objeto de análise também da Associação das Regiões da Fronteira Europeia (AEBR, 2015, p. 3), que fez a seguinte afirmação:

Ciudad del Este genera gran parte del PIB paraguayo. La economía local se basa en la salud económica de Brasil. Todos los días muchos brasileños cruzan la frontera para comprar productos más baratos, sobre todo electrónica, aunque hay un dicho local: todo lo que quieras puedes comprarlo acá: legal, ilegal, lo que sea.

Foz do Iguaçu está localizada no Oeste do estado do Paraná e foi erigida ao *status* de cidade/município em 10 de junho de 1914. Possui atualmente uma economia baseada no turismo e no comércio atacadista, conforme o seu Plano Diretor de 2006. A sua população é de 256.088 habitantes, sendo que 99% moram na área urbana, que apresenta uma elevada densidade demográfica de 414,58 hab./km², segundo dados do IBGE (2010).

Já Ciudad del Este foi fundada em 3 de fevereiro de 1957 e, com uma área de 14.895 km², é o segundo distrito mais populoso do Paraguai, com 220.592 habitantes, representando 12,5% da população total do país, segundo dados do DGEEC (2013). Tal população é composta, também, por diversos grupos estrangeiros, entre os quais se destacam árabes, chineses, coreanos, japoneses e brasileiros. Essa cidade é movida economicamente pelo comércio de fronteira, fator que contribui para a elevada presença de imigrantes. No entanto, um fato importante para essa característica foi o governo do então presidente Alfredo Stroessner, que, além da participação do Paraguai na construção da Ponte da Amizade, criou mecanismos para atrair a população estrangeira na década de 1970.

As cidades de Foz do Iguaçu e Ciudad del este fazem parte de uma tríplice fronteira internacional, sendo que a terceira cidade dessa região é Puerto Iguazú, na Argentina, com uma população de 42.849 habitantes (INDEC, 2010). Ainda que em escalas quantitativas menores, a cidade argentina também apresenta considerável deslocamento de pessoas. Nessa circulação transfronteiriça diária, há relação com o nível de influência econômica

existente entre Foz do Iguacu e sua vizinha Puerto Iguazú, bem como com a distância dessa cidade em relação às demais cidades argentinas e, sobretudo, dos centros de maior poder daquele país. O perfil da economia da pequena cidade argentina se concentra no turismo, realizado majoritariamente por consumidores brasileiros. Assim, portanto, qualquer alteração na economia externa implica diretamente alteração na economia local.

Embora haja oscilação no número de consumidores que circulam diariamente entre as três cidades, é justamente a complementariedade de funções existentes entre elas um dos motivos que incrementa o volume de circulação de pessoas e de veículos, contribuindo ainda mais com a problemática da mobilidade urbana. Nesse sentido, enquanto Foz do Iguacu oferece rede hoteleira, turismo ambiental, atendimentos de saúde, hortifrutigranjeiros de exportação para o Paraguai, instituições de ensino superior, público e privado, concentração de serviços especializados, comércio de produtos de bens duráveis, etc., Ciudad del Este e Puerto Iguazú também contribuem com suas peculiaridades econômicas, sobretudo comércio e serviços.

Puerto Iguazú, além da circulação de pessoas que vão visitar as Cataratas do Iguacu do lado argentino, também em proporções menores e mais recentes, tem ofertado turismo de lazer, alimentação, bares, cassinos e festas. Já Ciudad del Este oferece serviços relacionados ao estudo, ao trabalho e ao comércio. O desenvolvimento do comércio nesse distrito está relacionado com o baixo preço das mercadorias devido à diferença cambial e às desigualdades tributárias entre Brasil e Paraguai. Assim, evidencia-se que Foz do Iguacu cumpre, em maior medida, funções ligadas ao circuito superior da economia, enquanto Ciudad del Este trabalha em maiores medidas com o circuito inferior da economia⁷.

O fato é que essa rede de circulação promove a interdependência entre os espaços e a complementariedade da economia. Por um lado, as compras realizadas pelos turistas brasileiros são essenciais para a manutenção da economia paraguaia. Além disso, é mediante essas compras que muitos brasileiros têm acesso a produtos tecnológicos com valores mais acessíveis, mantendo, assim, uma parcela significativa da população nacional que sobrevive desse comércio informal, não só na região, mas também em outros estados brasileiros.

No sentido ainda de compreender a mobilidade existente nessa fronteira e também os níveis de porosidade existentes em cada uma delas, é necessário avaliar o papel no cenário econômico que essas cidades apresentam entre si. Também se faça necessário ponderar a percepção que cada país tem em relação à tríplice fronteira, considerando a variação desta de acordo com a importância econômica de cada cidade para o seu território nacional, ou sua significância a partir da função de segurança nacional, entre outras.

A importância de cada uma dessas cidades se manifesta desde a análise da estrutura de hierarquia administrativa que cada uma delas possui. Diante disso, a Tabela 1 elucida a designação político-administrativa de cada unidade espacial.

Tabela 1. Nomenclatura dos níveis hierárquicos das cidades da Tríplice Fronteira

Brasil		Argentina		Paraguai	
Unidade Federativa	Paraná	Província	Misiones	Departamento	Alto Parana
Capital	Curitiba	Capital	Posadas	Capital	Ciudad del Este
---	---	Departamento	Iguazú	---	---
Município	Foz do Iguacu	Município	Puerto Iguazu	Distrito	Ciudad del Este

* ----: Categoria inexistente no Brasil e no Paraguai.

Fonte: IBGE/INDEC/DGEEC

A diferença entre a visibilidade dessas cidades para cada país está acima retratada, pois, para o Paraguai, ali se encontra a capital de um departamento, enquanto que, para o Brasil, trata-se apenas de um município e, para a Argentina, embora tenha também a nomenclatura de município, ao analisar, verifica-se que existe, acima deste, o poder do Departamento Iguazú, nível de função hierárquica inexistente no Brasil e no Paraguai.

Ainda sobre a divisão política administrativa existente nesses países, mesmo que as perspectivas atuais vão ao encontro da integração latino-americana, as condições de divergências permanecem⁸. Nessa guisa de análise percebemos que, enquanto no Brasil há o uso da nomenclatura Estado e/ou Unidade Federativa, na Argentina, o nome dado é Província, enquanto que no Paraguai se chama Departamento, Isso para unidades político-administrativas com as mesmas funções. Considera-se ainda que a unidade administrativa denominada distrito⁹ no Paraguai é ausente no Brasil e na Argentina. Essas condições trazem dificuldades quando é necessário fazer comparações de dados estatísticos. De acordo com Luigi (2004, p. 1), um ponto de partida para a compreensão da hierarquia seria buscar qual é a menor unidade administrativa de cada país e, a partir dessa, ir categorizando as outras.

Essas diferenças também se manifestam em relação às funções dos órgãos públicos, bem como à sua competência. Um exemplo disso é a obtenção da habilitação para dirigir. No Brasil essa atribuição é própria do Departamento de Trânsito – DETRAN, que é um órgão de nível estadual, enquanto em Ciudad del Este é possível fazer esse procedimento em um setor municipal, que inclusive atende junto à prefeitura. Além disso, Luigi (2004, p. 3) afirma que, no Paraguai, embora haja o município com o nome de distrito, existe uma forte atuação de unidades menores na administração, as quais assumem funções que, nos países vizinhos, são desempenhadas pelo município, ou até mesmo pelo estado.

Para além das distinções entre as funções político-administrativas das três cidades fronteiriças, também se manifesta a discrepância econômica, o que termina por implicar alteração na forma como o poder nacional lida com a cidade fronteiriça. No sentido do fator econômico, precisamos considerar que, de acordo com o DGEEC (2013), o Paraguai ainda é um país predominantemente agrícola, possuindo, na maior parte do seu território, uma baixa taxa de urbanização. Para esta pesquisa importa-nos afirmar que a maior taxa de urbanização do Paraguai está em Ciudad del Este, com 66% da população na sua área urbana. Juntamente com essa intensidade de urbanização se apresenta também a importância econômica. Conforme o Censo Nacional Econômico – CNE, realizado pelo DGEEC (2013, p. 13), existem três principais regiões econômicas, sendo que Ciudad del Este pertence à região que está em terceiro lugar nesse sentido:

Los resultados indican que las actividades económicas se desarrollan principalmente en la Región Oriental del país, destacándose la ciudad capital, Asunción y los departamentos de Central, ubicada en la región centro sur, y Alto Paraná de la región este, teniendo a Ciudad del Este como centro de desarrollo económico.

No mesmo sentido, dados do DGEEC demonstram a importância de Ciudad del Este em Alto Parana na produção de renda nos setores de comércio, indústria e de bens e serviços.

Levantamentos ainda sobre a geração de renda, com base em dados do IBGE e do INDEC, afirmaram que, em 2011, Foz do Iguazu produziu aproximadamente 6,24 milhões de reais de PIB e Puerto Iguazú, 2,7 milhões de pesos¹⁰. A apresentação desses números demonstra discrepância em níveis econômicos. Se comparados à importância que cada uma dessas arrecadações possui no cenário da economia de cada Unidade Federativa, veremos ainda mais a disparidade. Foz do Iguazu produziu cerca de 6,5% do PIB paranaense,

enquanto que Puerto Iguazú fez 1,43% do PIB de Misiones. No caso de Ciudad del Este, grande parte da concentração econômica de Alto Paraná está em Ciudad del Este.

Assim, portanto, embora Puerto Iguazú possua significância no sentido da atratividade turística para as Cataratas do Iguazú, os cassinos e alimentação, ainda assim sua economia é pequena no cenário argentino, ao mesmo tempo em que essa cidade fica também um tanto mais desassistida por políticas públicas de integração transfronteiriça.

4 CONTEXTO HISTÓRICO DA INFRAESTRUTURA

Alguns elementos históricos significativos contribuíram para o adensamento populacional da Fronteira, pois, embora esteja povoada desde os primórdios, é inevitável reconhecer que houve, ao longo do tempo, um crescimento populacional nessa área e, conseqüentemente, a trajetória histórica perpassa por alguns períodos em relação à forma de interação existente nessa fronteira. Esses são: o da vivência indígena, que desconsidera a fronteira e a nacionalidade, e, num segundo instante, a presença das obrages¹¹, quando a presença do estrangeiro se entrelaça com os povos do território brasileiro ao ponto de a língua mais utilizada em Foz do Iguazú ter sido o espanhol (WACHOWICZ, 1987). Tal condição gerou preocupação entre os governantes brasileiros, que buscaram nacionalizar a região com ações de povoamento, impondo à fronteira o papel de linha limite, que outrora sentira a necessidade de maior fluidez.

A própria necessidade de povoar e de desenvolver economicamente essa área trouxe um novo tempo baseado na geopolítica, quando o Brasil e o Paraguai privilegiaram políticas estratégicas de aproximação com os países vizinhos, buscando a formação de redes, principalmente mediante a implantação de rodovias.

Sobre esse momento da história nacional e as estratégias brasileiras, Travassos (apud VARELA, 2013, p. 3) menciona que:

A proposta de Travassos era o desenvolvimento e implementação de uma ousada política de comunicações, a qual seria construída através de um sistema misto baseado na pluralidade de transportes (ferroviário, rodoviário, hidroviário, marítimo e aéreo) que tinha dois grandes objetivos: garantir desse modo a unidade territorial do país e a articulação de suas diversas regiões, e, por último, assegurar a projeção política e econômica do Brasil no continente sul-americano.

Seguindo essa perspectiva, Brasil e Paraguai tomam algumas ações, a exemplo da busca pela implantação de infraestruturas nacionais. Essa ampliação de infraestruturas pode ser explicada pela teoria dos fixos e fluxos, categoria essa explicitada por Santos (2006). Nesse sentido, o autor retrata que, na formação espacial, a princípio a natureza era selvagem, formada por objetos naturais que, ao longo da história, vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados, etc.

É a presença humana, juntamente com o aparato técnico fortemente ligado ao capital, à figura do Estado com as suas normatizações e aos padrões de consumo e circulação, que condiciona a dinâmica transfronteiriça existente atualmente. Essas mudanças ocorrem a partir da alteração dos conjuntos de complexos naturais, tornando-os repletos de construções, tais como portos, estradas, depósitos, cidades, plantações, etc.

A ampliação de fixos foi manifestada pela intensificação da ocupação espacial da fronteira a partir da formação da Vila Militar e, posteriormente, por outras infraestruturas, tais como: criação do Parque Nacional do Iguazú, tanto do lado brasileiro quanto do lado argentino, tornando-os atrativos ao turismo; abertura e pavimentação da Rodovia BR 277; construção da Ponte da Amizade entre Brasil e Paraguai; fundação de Ciudad del Este; instalação da Usina

Hidrelétrica Itaipu; construção da Ponte da Fraternidade entre Brasil e Argentina; construção de uma via ligando a cidade de Assunção à Ponte da Amizade; e concessão de uma área livre de impostos nas exportações e importações paraguaias ao Porto de Paranaguá.

Dentre essa gama de ações integradoras, a construção da Ponte da Amizade apresentou papel relevante, pois, ao mesmo tempo em que representa certa facilitação para a mobilidade terrestre entre Brasil e Paraguai, a mesma ela também implantou uma barreira, pois a partir dela existe um controle maior sobre o fluxo, a fiscalização se torna mais ágil do que nas muitas embarcações que faziam o transporte no passado. Sob o ponto de vista de mobilidade urbana transfronteiriça, passou a haver a facilitação da mobilidade entre Brasil e Paraguai, promovendo não apenas a travessia em si, mas gerando um rol de outras ações, como o fortalecimento da economia e a ampliação das relações de apoio entre os povos fronteiriços, porém ampliando o fluxo e, portanto, trazendo consigo a necessidade do ordenamento deste.

Embora a construção da Ponte da Amizade já viesse sendo discutida há anos, seus primeiros desdobramentos efetivos se deram em 29 de maio de 1956, quando foi assinado o acordo entre Brasil e Paraguai para tal construção. Já na sequência foi formada a comissão responsável pela obra e se iniciaram os estudos em torno da decisão da localização da obra, as sondagens do rio e as demais decisões técnicas sobre a edificação. Segundo Guimarães e Souza (2010), a obra chegou a contar com cerca de mil funcionários, envolvendo inclusive empresas de outros estados na execução de algumas partes, devido à engenhosidade da estrutura.

Em 1965 se deu a inauguração da Ponte da Amizade, construída sobre o Rio Paraná, a fim de ligar as cidades de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este. Isso facilitou as interações comerciais com a cidade paraguaia de Puerto Presidente Stroessner, atual Ciudad del Este. A Ponte da Amizade foi responsável por estabelecer um fluxo comercial (mesmo que ilegal, em parte) com Ciudad del Este, no Paraguai (SOUZA 2009, p. 13). Abaixo, as Figuras 2 e 3 demonstram a transformação do local, pois, ao analisar as imagens, verifica-se que havia pequena malha urbana no lado paraguaio no período da construção da ponte, em oposição à imagem mais atual, que retrata o crescimento de Ciudad del Este.



Fonte: <[http://elofoz.com.br/v1/artigo/326/NOTICIAS/23/ponte_da_amizade_completa_49% C2% BA_ aniversario.html](http://elofoz.com.br/v1/artigo/326/NOTICIAS/23/ponte_da_amizade_completa_49%C2%BA_aniversario.html)>. Acesso em: jun. 2017.

Figura 2. Ponte da Amizade, ano de 1965



Fonte: <<http://www.novafm103.com.br/noticia/5140>>. Acesso em: jun. 2017.

Figura 3. Ponte da Amizade em 2015

Os dois retratos acima representam espaços modificados ao longo do tempo. São paisagens, pretérita e presente, de uma fronteira em movimento, cujos elementos históricos da economia dos países, Brasil e Paraguai, representados pelas cidades gêmeas, constituem-se numa reconfiguração espacial, concomitantemente à reprodução da sociedade desses dois países.

Outro aspecto que tornou notório o início de uma nova fase nas relações fronteiriças entre Brasil e Paraguai foi a construção da Usina de Itaipu, que se constituiu, na realidade, mais um projeto baseado na lógica do capital. Isso porque trouxe inúmeros impactos à região, tais como o crescimento demográfico acelerado desacompanhado de ações que dessem conta de tal condição.

Roseira (2009, p. 4) ponderou sobre a Usina Hidrelétrica de Itaipu e mencionou algumas heranças deixadas por essa construção:

Vários estudos sobre a economia de Foz do Iguaçu têm sido taxativos na definição da construção de Itaipu como um marco para os aspectos econômicos e sociais da cidade. A construção da hidrelétrica tem nesses aspectos tanto influência positiva quanto negativa. Como influência positiva, os *royalties* pagos a Foz do Iguaçu se colocam como outra fonte de recursos para o município. Mas, responsável pelo rápido crescimento demográfico de Foz do Iguaçu, e grande geradora de empregos para a massa de imigrantes, o término de sua construção se constituiu em um grande problema de ordem econômica e social.

Diversos pesquisadores constataram os problemas ocasionados pela construção da usina. Souza (2009) chamou atenção para a totalidade de espaço inundado, mencionando que, em casos como esse, o impacto é grande, pois as áreas urbanas da região são forçadas a acolher grande parte dessa população desabrigada pelo alagamento quando da formação do lago. Sobre a situação das cidades lindeiras ao Lago Itaipu, Souza (2009, p. 11) observa que:

[...] há uma complexidade nas cidades de porte médio e pequeno em região de fronteira, pois o fluxo de pessoas e de automóveis, os serviços médicos e de saúde, o sistema educacional, o mercado de trabalho, o comércio e o turismo se mesclam e criam demandas para o conjunto de todos os municípios, saturando a capacidade dos mesmos municípios.

Assim, portanto, significativas implicações dessa construção são percebidas na dinâmica do município de Foz do Iguaçu, pois, com o início das obras da usina, a cidade sofreu alterações intensas, e a população, que era de 33.966 habitantes em 1970, chegou a 136.321 em 1980, ou seja, houve um crescimento populacional exacerbado em um espaço de tempo curto. A cidade passou a receber um contingente populacional das mais diversas origens em busca de trabalho no canteiro de obras da usina. No ápice da construção, a usina chegou a contratar 40.000 funcionários, conforme dados da Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu, e, ao final da obra, permaneceu na cidade uma parte desses trabalhadores, pois não regressaram mais ao seu local de origem, além de parte dos desabrigados pela formação do Lago de Itaipu. Curiosamente, Ciudad del Este também obteve crescimento populacional significativo nesse período, porém não na mesma proporção, conforme Tabela 2.

Tabela 2. Evolução populacional da Fronteira

Foz do Iguaçu		Ciudad del Este	
Ano	População	Ano	População
1950	16.412	-	-
1960	28.080	-	-
1970	33966	1972	26.485
1980	136.321	1982	62.328
1991	190.194	-	-
2000	258.543	2005	260.594
2010	256.088	2011	220.592

Dados: IBGE e DGEEC. Organização: Autores.

Com relação aos impactos causados pela implantação de novos fixos na fronteira, Renoldi (2013), em suas investigações sobre essa fronteira, pontuou que esses projetos geraram grandes impactos ambientais e muitas transformações nas relações sociais da região, visto que houve um aumento no contingente de pessoas em pequenas cidades, que cresceram rapidamente, mas não atingiram um adequado nível de desenvolvimento.

Outros fatores marcantes nas relações Brasil e Paraguai, relacionados à implantação de infraestruturas, foram o estabelecimento de acordos comerciais entre esses países e a criação da Zona Franca de Ciudad del Este.

O fato é que, com a construção da ponte, as relações comerciais se intensificaram e isso desencadeou a criação da Zona Franca em Ciudad del Este, que, somada às diferenças de câmbio existentes entre esses dois países, começou a aquecer a economia local. As principais fontes de renda de Ciudad del Este estão atreladas ao comércio, fazendo dessa municipalidade uma importante fonte de receita para o Paraguai. Cabe ainda frisar que os

turistas brasileiros representam uma boa parte das vendas dessa cidade. Pensando ainda pelo viés da economia local, a constante circulação de pessoas atraídas pelo comércio integra e potencializa a obtenção de lucros na rede de serviços de Foz do Iguaçu, uma vez que o turista realiza suas compras no país vizinho, mas pode se utilizar dos serviços de alimentação, hospedagem e lazer em Foz do Iguaçu.

Por fim, é necessário mencionar que o turismo na Tríplice Fronteira também é elemento constitutivo de grande circulação de pessoas nessa área. Enquanto o turismo de Foz do Iguaçu é mais voltado ao lazer proporcionado pelas visitas ao Parque das Aves, às Cataratas do Iguaçu e a Usina Itaipu, a Ciudad Del Este se destaca pela atração ao turismo de compras. São recursos naturais e artificiais capitaneados para a atividade turística, prática econômica expressiva na fronteira, aliada ao comércio do setor terciário.

Além da infraestrutura criada na fronteira para integrar o Brasil e o Paraguai, necessária para permitir a fluidez e a porosidade territorial, no bojo da mobilidade urbana das cidades de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este, os mototaxistas evidenciam, por meio do uso e da ocupação da malha rodoviária, as condições conflitantes dessa realidade, como será visto a seguir.

5 O PROTAGONISMO DOS MOTOTAXISTAS NA MOBILIDADE URBANA

A iniciativa de realizar transporte de passageiros em motocicletas é recente. No Brasil teve início por volta dos anos 1990. O desenvolvimento dessa nova prestação de serviços surgiu com base em fatores como precariedade dos transportes públicos coletivos relacionada a alto custo, à lentidão no trânsito, à falta de disponibilidade, bem como ao desemprego de uma massa de pessoas que essa categoria terminou por absorver.

Se o aparecimento da prestação de trabalho como mototaxista é recente, a data da regulamentação da profissão em esfera federal no Brasil é mais atual ainda, pois foi apenas em 2009, com a aprovação da Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho, que essa classe foi reconhecida como trabalhadora. Ocorre, no entanto, que, embora haja a lei nacional, cabe aos municípios regulamentarem a profissão e aceitarem ou não a categoria, ou seja, a ausência de reconhecimento por parte da esfera pública quanto a essa profissão é vivenciada diariamente.

Em outras análises, evidenciou-se a não inclusão dos mototaxistas na Lei de Mobilidade Urbana – Lei Federal nº 12.587/2012. Tal fato demonstra exclusão, pois essa lei menciona outras categorias de trabalhadores do transporte público e foi promulgada após o reconhecimento da categoria. Com base no fato, recentemente está tramitando o projeto de lei PL nº 3356/2015, que altera a Lei da Mobilidade Urbana equiparar o serviço de mototáxi ao de táxi. Essa proposta, no entanto, já tem esbarrado em pareceres contrários na Câmara Federal.

Independentemente dessas lutas, observa-se que o mototáxi é umas das atividades de mobilidade urbana que se afirmou em diversas cidades brasileiras. Para se observar a abrangência do serviço em 2008, período anterior à aprovação da Lei Federal nº 12.009/2009, “[...] o trabalhador mototaxista estava presente em 50% das maiores cidades, e em 90% das pequenas cidades do país” (VASCONCELLOS, 2008, p. 131). Em outra análise, houve apontamentos para o crescimento da utilização desse serviço na Amazônia, mencionando que “[...] a rapidez e as facilidades do transporte tornaram o mototáxi um meio de transporte de rápida difusão, especialmente nas cidades amazônicas com escassez de recursos para investimento público em mobilidade urbana” (PINTO, 2011, p. 4). Nesse mesmo sentido, verifica-se a presença desse meio de transporte nas cidades de fronteira, como o exemplo da investigação de Leite (2011) na cidade de Corumbá, fronteira Brasil-Bolívia, que levantou o número de mototaxistas regulamentados, afirmando que eram aproximadamente 200.

Para além dos números desses trabalhadores, outros autores perceberam também a importância dessa prestação de serviço em áreas urbanas, sobretudo em cidades gêmeas. Assim, destacamos os estudos realizados por Cardin (2010), Rabossi (2004) e Polon (2015), que apresentam considerações sobre a expressividade desse meio de transporte, suas lutas e manifestações sociais em busca de solucionar problemáticas ali estabelecidas.

No caso do uso de mototáxis na Ponte da Amizade, esse revelou-se a partir dos anos em que o comércio foi ganhando expressão, adensando, assim, a circulação nesta área de tal modo que a utilização de veículos de duas rodas passou a representar uma necessidade, pois, além de ocupar pouco espaço das vias, compunha também o meio mais rápido para veicular pela ponte. Conforme a Figura 4, hoje a presença dessa prestação de serviço é elevada na área da Ponte Internacional da Amizade.

Assim, apesar da intensa utilização desse meio de transporte, de acordo com as entrevistas concedidas por representantes da categoria e a partir da consulta a materiais jornalísticos da época, o processo de consolidação da categoria na fronteira foi marcado por campos de luta pela nova territorialidade que ali vinha se estabelecendo, pois a intensificação do fluxo de travessia entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este representava um incremento de renda para aqueles que promoviam a mobilidade, sobretudo para os taxistas e motoristas de vans. Por tal fato, logo que a categoria de mototaxistas iniciou suas atividades, enquanto alternativa de circulação, houve resistências dos taxistas e dos condutores de vans.



Foto: Valdelice Amaral

Figura 4. Mototaxistas na fronteira Foz do Iguaçu – Ciudad del Este

Entre os motivos pelos quais os taxistas e condutores de vans se opunham a essa nova oferta de mobilidade de pessoas, estava a não regulamentação da função, logo a ausência de impostos e de taxas aos mototaxistas, bem como o baixo consumo de combustível das motocicletas, pois esses fatores tornavam o custo dessa corrida desleal na perspectiva dos taxistas.

Devido à expressividade que ganhou a atividade, surgiram mais demandas em relação a esse meio de transporte. Assim, tão logo que foi possível, a comunidade de mototaxistas criou uma associação para a organização da categoria, porém, sem representatividade perante os órgãos públicos, criaram um sindicato denominado Sindicato dos Trabalhadores

Condutores de Veículos do Tipo Motonetas, Motocicletas, Bicicletas, Triciclos Motores e Similares de Foz do Iguaçu e Região – SINTRAMOTOS, que representa Foz do Iguaçu e mais 24 municípios vizinhos.

Dentro desses processos de entrelaçamentos fronteiriços e da consolidação da classe trabalhadora de mototaxistas na fronteira, alguns elementos sugerem que as ações realizadas por mototaxistas, para promover a territorialização do seu trabalho, serviram também de base para produzirem e reproduzirem o espaço urbano transfronteiriço.

Sobre a produção do espaço, Corrêa (1995) afirma que isso também se dá por meio dos agentes sociais e suas manifestações. Então, portanto, o papel dos mototaxistas na região de fronteira, seja pelas suas atividades fins ou pelas ações políticas de resistência ao reconhecimento da sua profissão, logrou êxito na sua consolidação. Ou seja, quanto maior a trama de suas relações sociais, no sentido da reprodução da sociedade, pelo seu movimento histórico, maior o vínculo com a produção e reprodução do espaço. Nessa perspectiva, Corrêa (1995, p. 11) contribui sobre o espaço urbano com as seguintes palavras:

[...] fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campo de lutas, é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço. São agentes sociais concretos, e não um mercado invisível ou processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato.

Com base na produção espacial obtida por meio dos campos de luta, evidencia-se que a categoria de mototaxistas da cidade de Foz do Iguaçu, em busca da desmarginalização e do reconhecimento de seu trabalho, promoveu ações que se revelaram fundamentais, tais como manifestações sociais em locais de visibilidade, como na Ponte da Amizade, formação do sindicato, padronização da aparência dos veículos e dos mototaxistas, a fim de serem reconhecidos durante seu trajeto de prestação de serviço, entre outras ações. Essa atuação dessa categoria em Foz do Iguaçu serviu de espelho às recentes tentativas dos mototaxistas paraguaios na organização do seu trabalho e ampliou o diálogo entre o sindicato de Ciudad del Este e o SINTRAMOTOS.

A padronização de veículos e de roupas também é buscada pelo sindicato paraguaio, pois, de acordo com Ever Costa¹², o uso de uma cor específica para o veículo de mototaxista e o uso de colete, conforme tem sido feito em Foz Iguaçu, contribui para auxiliar na fiscalização e serve também para que haja reconhecimento da classe, já que o trabalho de mototaxista já foi muito marginalizado por ações de pessoas que se utilizam da moto e cometem algum crime que é associado ao grupo de mototaxistas – enquanto que a padronização daqueles que prestam esse serviço evita essa rotulação. Além disso, ambos os presidentes de sindicatos fizeram afirmações no sentido de que a organização gera custos e isso diferencia o custo da viagem feita pelos mototaxistas paraguaios. Logo, teremos a partir dessa padronização, uma equiparação de valores.

Esse nível de entrelaçamento e o diálogo entre categorias que buscam padronizar meios e serviços para além da fronteira sugerem fluidez e porosidade territorial, no entanto, por outro enfoque, há também alguns apontamentos que ratificam a existência de níveis diferentes de porosidade nas fronteiras internacionais de Foz do Iguaçu a partir dos interesses de cada Estado Nacional em acentuar ou não a porosidade.

Nesse sentido, Aramis R. Santos¹³ foi questionado sobre a existência de algum acordo por escrito realizado entre mototaxistas brasileiros e paraguaios, ao que ele afirmou:

Temos. Existe um acordo sobre as corridas, por exemplo, nós levamos um passageiro pra lá, mas não podemos pegar um lá e trazer, só se for aquele mesmo que eu levei. Eles também não podem iniciar corrida aqui. Quando a gente ou eles querem levar um passageiro e esperar ele para fazer a volta, tem que parar na aduana e carimbar o nome do passageiro para saber que já foi eu que levei. O resto eu não chamaria de acordo, o que fizemos foi conduzir aquela rivalidade de antes para o diálogo de hoje. Antes a gente entrava lá e era prejudicado, eles te multavam, te tomava a habilitação, já hoje existe uma amizade, isso tem cerca de um ano que houve essa melhora e eu acredito que isso foi resultado de diálogo, até mesmo no FozTRANS¹⁴ a gente faz reunião com eles (o sindicato de mototaxistas paraguaios).

Assim como afirmou o interlocutor, a experiência de manter diálogo é recente. Em contrapartida, o entrevistado relata que, nos anos iniciais, a relação entre mototaxistas brasileiros e paraguaios era ainda muito mais difícil. As condições atuais sinalizam que houve melhora no diálogo e aumento da porosidade fronteiriça, mas, por outro lado, também indica que a porosidade aumenta juntamente com os interesses e as demandas que a fronteira possui no capital que por ali circula quando se trata de ações oficiais governamentais.

Havendo ineficiência na regulação do movimento por meios oficiais, os agentes locais encontram outras formas de intervir na produção espacial a partir de manifestações, ações positivas ou não, e acordos de solidariedade, obtendo, assim, aumento da porosidade alcançada por meio da compreensão local sobre a condição transfronteiriça. Tal condição se revela porque a fronteira varia de acordo com a dependência que se estabelece economicamente. Evidenciam-se certos costumes nas relações transfronteiriças que se sobrepõem às regras dos códigos de leis formais. A própria dinâmica da fronteira exige o cumprimento de algumas leis. Nesse sentido, o presidente do SINTRAMOTOS, de Foz do Iguaçu revela, em suas palavras:

Embora a nossa relação com o Paraguai esteja mais fácil e tenhamos um diálogo bom com eles, se a FozTRANS e polícia aqui apertar a fiscalização de modo que eles se sintam prejudicados, a gente sabe que eles pressionam nós lá, então, a partir do momento que aqui a polícia e o FozTRANS cobrarem de forma eficiente que se cumpra a nossa legislação, automaticamente nós vamos sofrer retaliação lá e o difícil é que eles não vão prender uma moto que realmente está com algo ilegal, eles vão prender a moto que estiver lá, porque nós estamos com a documentação toda em dia, mas é uma questão de pressão deles.

Destacam-se ainda dificuldades com as diferentes legislações de trânsito entre países, pois, embora os limites de jurisprudência sejam bem evidenciados pelas delimitações das fronteiras de cada Estado-nação, a população local não se organiza a partir dessa lógica. A experiência diária com os “dois lados” da fronteira faz com que se dissolvam fronteiras políticas materialistas e se criem relações simbólicas. Assim, mesmo que o agente fronteiriço conheça as diferenças legislativas, os costumes o fazem infringi-las. Essa ação pode ser vista ao analisar a questão da habilitação para dirigir nos dois países. Os processos para a obtenção dessa documentação são completamente diferentes. Em Ciudad del Este não é necessário fazer exames práticos de direção, enquanto que, no Brasil, isso é requisito obrigatório. Até o ano de 2010 era permitido dirigir em ambos países possuindo a habilitação de quaisquer um deles, mas, com a Resolução CONTRAN

nº 360/2010, essa prática ficou proibida no Brasil, no entanto é comum os paraguaios circularem em Foz do Iguaçu sem possuir a habilitação nacional.

O fato de a normatização oficial territorial fronteiriça ser resultado das imposições centralizadoras da esfera federal, que se organiza a partir dos interesses gerais, internacionais e, principalmente, atende às prioridades do grande capital, resulta em condições que desconsideram a dinâmica do cidadão fronteiriço. Arroyo (2001) explica que há um conjunto de instituições que desenham normas para operar, ora como estímulo às relações exteriores, ora como obstáculo, a depender da necessidade do momento.

Em consonância com os dizeres acima apresentados, levantamos aqui a questão dos crivos atentos das aduanas, que, por meio de legislações, regulam o movimento. Além disso, precisamos analisar que, em se tratando do forte atrativo turístico existente na fronteira, a porosidade do território pode, por um lado, motivar o circuito turístico ali existente; mas, por outro lado, a porosidade pode desestimular esse circuito com a sua ausência. Assim, Euzébio (2014) cita que a densidade normativa dos territórios interfere nas relações econômicas, sociais, culturais e políticas, especialmente em cidades fronteiriças.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As ações normativas são exercidas por diversas esferas. No caso da região de Fronteira, a regulamentação da mobilidade urbana se entrelaça entre ações em nível local, estadual, federal e supranacional, esta última através do Mercosul. Nesse jogo de escalas, a participação local no ordenamento da fronteira ainda é pequena. Esse fato carece de atenção, pois os espaços fronteiriços divergem, em muitos pontos, de outras áreas do país e os interesses que regem as áreas centrais nem sempre correspondem aos interesses das áreas “periféricas”.

Os dois territórios fronteiriços, representados pelas cidades gêmeas, apresentam divergências nos marcos regulatórios da mobilidade urbana, o que obstaculiza a qualidade do movimento dessa região. Tal situação inviabiliza a mobilidade, uma vez que as variações nas leis de trânsito implicam a geração de multas pelo desconhecimento das leis de trânsito do país vizinho, a apreensão de veículos, insegurança em relação aos seguros quando há a ocorrência de acidentes de trânsito, dificuldades de fiscalização dos veículos, aumentando, assim, a burocracia e as filas. Há o reconhecimento, por parte do poder público local e regional, sobre as dissonâncias entre as normatizações, contudo os esforços em solucioná-las têm sido insuficientes.

A análise dos mototaxistas representa os enfrentamentos diários vivenciados na mobilidade urbana transfronteiriça. A fronteira representa uma oportunidade, uma vez que amplia o campo de trabalho, contudo também limita por se tratar de um lugar em que se disputa a produção do seu espaço de trabalho.

As cidades gêmeas se tornam um caso específico de estudo, onde, mesmo não tendo um governo comum, as relações de vizinhança e de complementaridade fazem com que reações em diversos setores que ocorrem em uma cidade impactem de certa maneira a outra, vizinha, e vice-versa. A relação de vizinhança tem contribuído naturalmente para a troca, para o intercâmbio de informações e culturas, com possíveis influências no espaço urbano. É importante, portanto, enquanto apontamento deste artigo, um Planejamento Urbano e Regional, com políticas públicas mais específicas para as cidades de fronteira, região formada pelo nacional e pelo internacional, mas que possui uma identidade local única.

NOTAS

4 “Não basta produzir. É indispensável pôr em movimento. Em realidade, não é mais a produção que preside a circulação, mas é esta que conforma a produção” (SANTOS, 2006, p. 275): “[...] nas condições atuais de circulação rápida do capital, isto é, pela necessidade de rápida transformação do produto em mercadoria ou capital-dinheiro, isto é, nas condições atuais de reprodução, a capacidade maior ou menor de fazer circular rapidamente o produto é condição, para cada firma, de sua capacidade maior ou menor de realização [...]” (SANTOS, 1992, p. 62).

5 Segundo Raymond Aron, citado por Domenico de Masi (2000, p. 16): “A irregularidade do progresso técnico é um dos fatos capitais da história. Entre a Antiguidade e o mundo de ontem, as diferenças em termos das possibilidades técnicas são medíocres. Para deslocar-se de Roma a Paris, César empregava aproximadamente o mesmo tempo que Napoleão”.

6 Segundo o Ministério da Integração Nacional, são consideradas cidades gêmeas aquelas dos municípios cortados pela linha de fronteira, seja essa seca ou fluvial, integrada ou não por obra de infraestrutura, que apresentem grande potencial de integração econômica e cultural, podendo ou não apresentar a unificação da malha urbana com cidade do país vizinho. Não são consideradas cidades gêmeas aquelas com população inferior a 2 mil habitantes. São em número de 29 os municípios brasileiros que se enquadram nessa condição, segundo a Portaria nº 123, de 21/3/2014, do mesmo Ministério. Segundo o IPEA (2001), no que tange às espacialidades da distribuição da população e das atividades econômicas, essas três cidades gêmeas são também chamadas de Aglomeração Urbana Internacional.

7 Os Circuitos da Economia Urbana sugeridos por Milton Santos, ainda que não sejam desenvolvidos suficientemente neste artigo, não deixam de ter valor no que se refere ao aspecto explicativo.

8 A divisão político-administrativa de cada país, principalmente na fronteira, por discrepâncias existentes, poderá causar dificuldades de integração, haja vista existirem barreiras fronteiriças enfrentadas por países que buscam aproximações em programas de cooperações, a exemplo do Programa de Cooperação Transfronteiriça Portugal e Espanha – POCTEP. Mais informações sobre esse programa. Disponível em: <http://www.cdcrc.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=1008&Itemid=265>. Acesso em: 10 mar. 2018. Ver também SOUZA (2013).

9 O Brasil, o termo “distrito” indica uma subdivisão do município.

10 A cotação do peso argentino comercial em relação à moeda brasileira em 19/6/2018 era de R\$ 0,14 (Disponível em: <<https://www.melhorcambio.com/peso-argentino-hoje>> Acesso em: 19 jun. 2018).

11 As propriedades destinadas à exploração do mate e da madeira, nessa região, recebiam o nome de “obrages” e consistiam em grandes áreas de terras concedidas pelo governo brasileiro a algumas empresas do exterior (argentinas e inglesas) para a extração de erva-mate e madeira no Oeste do Paraná (WACHOWICZ, 1987). Os obrageros eram os empreendedores das obrages e eles não tinham interesse de povoar e colonizar as suas áreas. O que interessava era exclusivamente a exploração de produtos nativos (SCHONS, 2007).

12 Entrevista concedida, em 8 set. 2016, pelo presidente do Sindicato dos Mototaxistas do Paraguai.

13 Entrevista concedida, em 10 set. 2016, pelo presidente do SINTRAMOTOS, de Foz do Iguaçu.

14 Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu (FOZTRANS). É uma autarquia municipal responsável pelo gerenciamento e fiscalização dos serviços relacionados aos transportes públicos e ao trânsito de Foz do Iguaçu.

REFERÊNCIAS

- AEBR. **Ficha Argentina-Brasil-Paraguay**. 2015. Disponível em: <https://www.aebr.eu/files/publications/150313_Factsheet_AR-BR-PY_5.0.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2016.
- ARROYO, M. M. **Território brasileiro e mercado externo: uma leitura do Brasil na virada do século XX**. 2001, 250 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências, Universidade de São Paulo. São Paulo.
- BRASIL, BRASÍLIA. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Dispõe sobre Política Nacional da Mobilidade Urbana**: Planalto. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 15 mar. 2016.
- BRASIL. Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009. **Dispõe sobre o exercício de atividade profissional de transporte de passageiros em motocicletas**: Planalto. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/112009.htm>. Acesso em: 15 mar. 2016.
- BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Dispõe sobre Política Nacional da Mobilidade Urbana**: Planalto. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 15 mar. 2016.
- BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Proposta de reestruturação do programa de desenvolvimento da faixa de fronteira**. Brasília: MI/SPR, 2005.
- CARDIN, E. G. **A expansão do capital e as dinâmicas da Fronteira**. 2010, 195 f. Tese (Doutorado em Sociologia). Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista/UNESP. Araraquara, 2010.
- CARNEIRO FILHO, C. P. **Processos de transfronteirização na Bacia do Prata: a Tríplice Fronteira Brasil-Argentina-Paraguai**. 2013, 254 f. Tese (Doutorado em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2013.
- COCCO, R. G. Verbetes. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011.
- CORIOLOANO, L. N.; FERNANDES, L. M. Migração temporária e mobilidade sazonal no turismo. In: SEMINÁRIO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO – ANPTUR. São Paulo. **Anais...** São Paulo: Universidade Anhembi Morumbi, 2012.
- CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 1995.
- _____. **Trajelórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- DE MASI, Domênico. **A sociedade pós-industrial**. 3. ed. São Paulo: Senac, 2000.
- DGEEC. **Características de la economía del Paraguay**: Serie de estudios basados em los resultados del Censo Económico Nacional. Asunción: Dirección General de Estadística, Encuestas y Censos, 2013. Disponível em: <http://www.dgeec.gov.py/Publicaciones/Biblioteca/Dipticos/memoria_CNE2011/Caracteristicas%20de%20la%20economia%20Paraguaya%20WEB.pdf>. Acesso em: 28 dez. 2016.
- EUZÉBIO, E. F. A porosidade territorial na fronteira da Amazônia: as cidades gêmeas Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia). Cuadernos de Geografía. **Revista Colombiana de Geografía**. Bogotá, Colombia, v. 23, n. 1, p. 109-124, 2014. Disponível em: <<http://www.scielo.org.co/pdf/rcdg/v23n1/v23n1a09.pdf>>. Acesso em: 26 ago. 2017.
- FRANÇA, R. As três dimensões da fronteira entre Brasil, Paraguai e Argentina: proposta de análise para pensar a integração. In: BENVENUTO, J. (Org.). **Somos todos irmãos?: reflexões sobre a percepção da integração regional na fronteira do Brasil, Argentina e Paraguai**. Foz do Iguaçu/Puerto Iguazu/Ciudad del Este: GEDAI, 2016.
- GUIMARÃES, G. S.; SOUZA, E. B. C. A Ponte Internacional da Amizade: as múltiplas

territorialidades entre Brasil e Paraguai. In: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS: crise, práxis e autonomia: espaços de resistências e de esperanças. 16., 2010, Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre, 2010.

HARVEY, D. **O enigma do capital**: e as crises do capitalismo. São Paulo: Boitempo, 2011. Disponível em: <<http://www.dgeec.gov.py/>>. Acesso em: 28 fev. 2016.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. Trad. Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Dados e perfil do município de Foz do Iguaçu, PR**. 2010. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=410830>>. Acesso em: 28 abr. 2016.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICAS E CENSOS - INDEC. **Censo Nacional de População, Lugares e Moradias**. 2010.

IPEA. **Aglomeramentos urbanos no Brasil e na América do Sul**: trajetórias e novas configurações. Rio de Janeiro: Ipea, 2016. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7946/1/BRU_n16_Sistema.pdf>. Acesso em: 15 set. 2016.

LEITE, M. R. **Perfil e qualidade de vida do moto taxista em Corumbá na fronteira Brasil-Bolívia**. 2011. 81 f. Dissertação (Mestrado em Estudos Fronteiriços), Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Corumbá, 2011.

LÉVY, P. **A inteligência coletiva**. São Paulo: Loyola, 1999.

LOPES DE SOUZA, M. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

LUIGI, R. Questões preliminares sobre a divisão administrativa dos territórios da América do Sul. **Intellector (CENEGRI)**, Rio de Janeiro, v. I, p. 70-78, 2004.

PINTO, A. F. M. **As principais trajetórias de mobilidade em Foz do Iguaçu – PR e seus reflexos no urbano**. 2011. 151 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Estadual de Maringá, Maringá. 2011.

POLON, L. C. K. Brasil - Paraguai: Considerações sobre a “Fronteira do Consumo”. **Revista Tempo da Ciência**, Toledo, v. 22, p. 71-77, jul. 2015.

RABOSSI, F. **Nas ruas de Ciudad del Este**: vidas e vendas num mercado de fronteira. 2004, 334 f. Tese (Doutorado em Antropologia Social). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.

RENOLDI, B. Fronteras que caminan: relaciones de movilidad en un límite trinacional. **Revista Transporte y Territorio**. CONICET / Universidad Nacional de Misiones, Argentina, n. 9, p. 123-140, 2013.

ROSEIRA, A. M. Foz do Iguaçu, integração regional e dinâmica espacial na tríplice fronteira. In: ENCUENTRO DE GEOGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 12., 2009, Montevideu. **Anais...** Montevideu, 2009.

SANTOS, M. **O espaço dividido**. São Paulo: Edusp, 2004.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1992.

SANTOS, R. A. **Entrevista concedida à Valdelice Fagundes**, Foz do Iguaçu, 10 set. 2016.

SCHONS, E. **História e memória**: cotidiano de um porto. (TCC em História). Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon/PR, 2007

SILVA JUNIOR, Roberto F. da. A circulação como um dos fundamentos do espaço: elementos para a busca de um conceito. **Geografia e Pesquisa**, v. 1, n. 1, 2007. Disponível em: <<file:///C:/Users/ebelo/Documents/Artigo%20sobre%20>

circula%C3%A7%C3%A3o%20do%20roberto%20Fran%C3%A7a.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2015.

SOUZA, E. B. C. Dinâmica socioespacial da região Oeste do Paraná: um estudo preliminar dos reflexos na fronteira com o Paraguai e Argentina. In: ENCUESTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA, 2009, Montevideo. **Anais...** Montevideo: Easy Planners, 2009. p.1-11

_____. Por uma cooperação transfronteiriça: algumas contribuições para as dinâmicas territoriais da Fronteira Brasil-Paraguai. **Revista Geo-Pantanal**, Corumbá/MS, nº 15, p. 63-78, 2013.

VARELLA, A. As novas geopolíticas e a Pan Amazônia. **Estado Maior do Exército**. Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.eme.eb.mil.br/ceeex/public/arquivos/encontro_tematico_2013/resumo_varella.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2015.

VASCONCELLOS, E. A. O custo social da motocicleta no Brasil. **Revista dos Transportes Públicos ANTP**, ano 30/31, p. 127-148, 3º e 4º trimestre de 2008. Disponível em: <<http://biavati.files.wordpress.com/2009/03/revista-da-antp-119-20-artigo-eduardovasconcellos.pdf>>. Acesso em: 30 out. 2017.

WACHOWICZ, R. C. **Obrageiros, mensus e colonos**. 2. ed. Curitiba, PR: Vicentina, 1987.