

EVERSON LAUFER

**MOBILIDADE URBANA EM CIDADES DE FRONTEIRA:
LIMITAÇÕES E POTENCIALIDADES NA AGLOMERAÇÃO URBANA
INTERNACIONAL
O CASO DE FOZ DO IGUAÇU (BR) E CIDADE DO LESTE (PY).**

Projeto de pesquisa da dissertação apresentado ao
Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana - PPGTU
da Escola de Arquitetura e Design
da Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação
da Pontifícia Universidade Católica do Paraná - PUCPR.

Linha de pesquisa:
Gestão e Tecnologias Ambientais

Professor orientador:
Clovis Ultramari

Curitiba
2017

EVERSON LAUFER

**MOBILIDADE URBANA EM CIDADES DE FRONTEIRA:
LIMITAÇÕES E POTENCIALIDADES NA AGLOMERAÇÃO URBANA
INTERNACIONAL
O CASO DE FOZ DO IGUAÇU (BR) E CIDADE DO LESTE (PY).**

Projeto de pesquisa da dissertação apresentado ao
Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana - PPGTU
da Escola de Arquitetura e Design
da Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação
da Pontifícia Universidade Católica do Paraná - PUCPR.

Linha de pesquisa:
Gestão e Tecnologias Ambientais

Professor orientador:
Clovis Ultramari

Curitiba
2017

TERMO DE APROVAÇÃO

“MOBILIDADE URBANA EM CIDADES DE FRONTEIRA: LIMITAÇÕES E POTENCIALIDADES NA AGLOMERAÇÃO URBANA INTERNACIONAL. O CASO DE FOZ DO IGUAÇU (BR) E CIDADE DO LESTE (PY)”

Por

EVERSON LAUFER

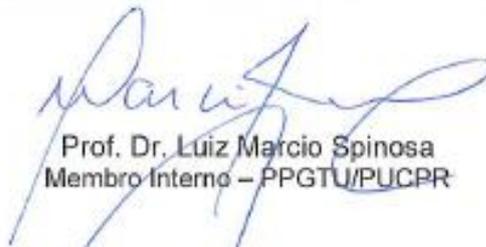
Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre no Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana, na modalidade Mestrado Interinstitucional – MINTER, em parceria entre a Pontifícia Universidade Católica do Paraná e o Centro Universitário Dinâmica das Cataratas, área de concentração em Gestão Urbana.



Prof. Dr. Rodrigo José Firmino
Coordenador do Programa – PPGTU/PUCPR



Prof. Dr. Clovis Ultramari
Membro Interno – Orientador – PPGTU/PUCPR



Prof. Dr. Luiz Marcio Spinosa
Membro Interno – PPGTU/PUCPR



Prof. Dr. Edgardo Pedro Rodolfo Arbulu Chereque
Membro Externo – Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo

Curitiba, 24 de julho de 2017.

Dados da Catalogação na Publicação
Pontifícia Universidade Católica do Paraná
Sistema Integrado de Bibliotecas – SIBI/PUCPR
Biblioteca Central

L373m 2017	<p>Laufer, Everson</p> <p>Mobilidade urbana em cidades de <u>fronteira</u> : limitações e potencialidades na <u>aglomeração</u> urbana internacional : o caso de Foz do Iguaçu (BR) e Cidade do Leste (PY) / Everson Laufer; orientador: Clovis <u>Ultramar</u>. – 2017. 115 f. : il. 30 cm</p> <p>Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2017 Bibliografia: f. 109-115</p> <p>1. Planejamento urbano. 2. Mobilidade urbana. 3. Fronteiras. I. <u>Ultramar</u>, Clovis. II. Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana. III. Título.</p> <p>CDD 20. Ed. – 711.4</p>
---------------	---

AGRADECIMENTOS

Inicialmente agradeço aos meus familiares que tanto me apoiaram no decorrer desta trajetória. Meu pai Waldir Laufer, minha mãe Alaide Carvalho Laufer, meus irmãos Rafael Laufer e Aline Laufer, e em especial minha esposa Aline Mateus Bandeira. Preciso aqui expressar o meu apresso pelo meu orientador Clovis Ultramari que me proporcionou subsídio para finalizar esta dissertação.

RESUMO

Esta dissertação traz uma análise da mobilidade urbana em cidades de fronteira, em especial o Estudo de Caso dos municípios de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este. Em virtude da forte interação e interdependência econômica que existe entre essas aglomerações urbanas o fluxo de pessoas e mercadorias que circula pelo único elo entre eles é muito intenso. Busca-se interpretar a dinâmica dos deslocamentos que ocorrem através da Ponte Internacional da Amizade, assim como elas são influenciadas pelas ações aplicadas pelos gestores municipais e os órgãos de fiscalizações que atuam na fronteira. Identifica-se que nesta região é forte o número de deslocamentos pendulares para o desempenho principalmente de atividades laborais e educacionais na fronteira. Para realização das análises de como é realizado o planejamento urbano desta região, realizou-se uma análise dos Planos Diretores dos municípios, em conjunto com dados coletados em campo de 2011 a 2016 relacionado ao fluxo de pessoas e veículos que transitam pela fronteira. Essas informações foram avaliadas de forma conjunta com os dados obtidos por entrevistas realizadas com atores que vivenciam diariamente a dinâmica da fronteira.

Palavras-Chaves: Fronteira; Mobilidade; Pendularidade; Aglomerações Urbanas; Plano Diretor; Planejamento Urbano.

ABSTRACT

This thesis presents an analysis of urban mobility in cities located in territorial borders. Its Case Study discusses the municipalities of Foz do Iguaçu and Ciudad del Este, that, together with Puerto Iguaçu, constitutes the largest demographic concentration in Brazilian international borders. Due to the strong interaction and interdependence between these urban agglomerations, the flow of people and goods that circulates through the only bridge connecting is very intense. The thesis seeks to understand the dynamics of the migrations that occur through the Ponte Internacional da Amizade and as this very same migrations (commuting) are influenced not only by actions taken by the municipal managers but also by the federal inspection agencies that work at the border. Thesis identified that the number of every day commuters is mostly due to labor and educational activities. In order to carry out the analysis of how the urban planning of this border region is carried out, an analysis of the Municipal Master Plans was carried out, together with a primary data collection from 2011 to 2016 related to the flow of people and vehicles crossing the border. Besides information obtained in the Master Plans and in the primary data collection, research also developed a series of interviews with actors who experience daily the dynamics of the border.

Keywords: Border; Mobility; Commuting; Urban Agglomerations; Master Plan.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	7
1.1. Tema.....	7
1.2. Objetivos.....	18
1.2.1. Objetivo Geral.....	18
1.2.2. Objetivo Específico.....	18
1.3. Pressuposto.....	18
1.4. Problema.....	19
1.5. Justificativa.....	25
2. METODOLOGIA	20
2.1. Procedimentos Metodológicos.....	32
3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	34
3.1. Região de Fronteira.....	34
3.2. Cidades de Fronteira.....	40
3.3. Conurbação e Integração Fronteiriça.....	45
3.4. Mobilidade Urbana Na Faixa de Fronteira.....	40
3.4.1. Mercado Comum do Sul - MERCOSUL.....	55
3.5. Mobilidade Urbana.....	58
3.5.1. Mobilidade Pendular.....	63
3.5.2. Mobilidade Pendular Fronteiriça.....	64
3.6. Região Fronteiriça do Iguaçu.....	69
4. ESTUDO DE CASO	72
4.1. Foz do Iguaçu - Brasil.....	74
4.2. Ciudad del Este - Paraguai.....	81
4.3. Pesquisa Anual da Ponte Internacional da Amizade (2011 a 2016).....	83
4.3.1. Análise dos Deslocamentos entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este... 84	
4.4. Os Planos Diretores de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este.....	95
4.4.1. Plano Diretor de Foz do Iguaçu.....	96
4.4.2. Plano Diretor de Ciudad del Este.....	102
4.4.3. Conclusão do Estudo de Caso.....	104
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	106
6. REFERÊNCIAS	109

MAPAS

Mapa 01	Movimentos Pendulares	09
Mapa 02	Fronteira Brasil, Argentina, Paraguai	06
Mapa 03	Movimento Pendular Para o Estrangeiro	13
Mapa 04	Cidades gêmeas no Brasil	42
Mapa 05	Arcos e sub-regiões da faixa de fronteira	52
Mapa 06	Arco-Sul cidades gêmeas	53
Mapa 07	Região da triplice fronteira	69
Mapa 08	Perimetral Leste	98
Mapa 09	Zoneamento Ciudad del Este	102

IMAGENS

Imagem 01	Ponte Internacional da Amizade	16
Imagem 02	Ponte Internacional da Amizade	17

TABELAS

Tabela 01	Crescimento Populacional 1970 a 2010	20
-----------	--------------------------------------	----

GRÁFICOS

Gráfico 01	Comparação do fluxo médio de pedestres 2011 a 2016.	22
Gráfico 02	Comparação do fluxo médio de veículos 2011 a 2016.	22
Gráfico 03	Fluxo médio de veículo por hora.	23
Gráfico 04	Fluxo diário Brasil - Paraguai.	29
Gráfico 05	Fluxo diário Brasil - Argentina	29
Gráfico 06	Opinião sobre a penalização daqueles que praticam o crime de contrabando e descaminho	86
Gráfico 07	Tempo médio de travessia da Ponte Internacional da Amizade.	88
Gráfico 08	Fluxo geral de veículos por categoria	89
Gráfico 09	Média de circulação de taxis por país	90
Gráfico 10	Fluxo médio de mototaxistas	91
Gráfico 11	Razão do tempo gasto no traslado	93
Gráfico 12	Evolução Populacional de Foz do Iguaçu - 1992 - 2010	95

1. INTRODUÇÃO

1.1 Apresentação do Tema:

Atualmente é possível observar que a grande parte das aglomerações urbanas brasileiras não oferta à sua população serviços de utilidade pública de forma universal ou satisfatória. Para que os usuários usufruam dos equipamentos urbanos sejam eles relacionados à saúde, educação, cultura entre outros, muitas vezes é necessário percorrer grandes trajetos. Este fato ocorre principalmente quando o planejamento urbano é inexistente ou ineficaz, acarretando em deslocamentos demasiados, que acabam por aumentar a demanda do uso principalmente da malha viária.

Uma fração desta problemática possui relação com a má gestão do centro urbano, tema este que dado a sua complexidade institucional e de multidisciplinaridade, exige que o gestor urbano disponha de uma equipe técnica de planejamento com o domínio em diversas áreas do conhecimento. Essa premissa é validada principalmente pelas especificidades distintas de cada centro urbano, que muitas vezes transcendem sua extensão territorial ou limite geográfico, principalmente nos casos em que o município seja influenciado ou exerça influência na dinamicidade de outra aglomeração urbana.

As especificidades relacionadas ao acesso dos equipamentos urbanos e aos deslocamentos para chegar a eles, são mais perceptíveis em regiões que ainda estão em situação de desenvolvimento, tendo como uma de suas características um baixo índice populacional somado com um planejamento precário ou inexistente relacionado à expansão urbana. É importante destacar que a legislação que versa sobre esta temática é a lei 10257/01, o Estatuto da Cidade. A lei determina como principal hipótese, que as cidades a partir de vinte mil habitantes deve possuir um plano diretor, sendo o principal instrumento do planejamento urbano municipal. É necessário que mesmo os municípios que estiverem com uma população inferior ao exigido pela lei, já possuam um plano de desenvolvimento urbano. Esta ação tende a agilizar a elaboração do plano diretor principalmente quando, por exemplo, o centro urbano sofrer um crescimento acelerado em um pequeno espaço de tempo. Esta ação Possibilita que este planejamento seja capaz de englobar todas as

especificidades da região em questão, minimizando a possibilidade de negligência ou imperícia na elaboração deste instrumento.

O crescimento da malha urbana citado anteriormente, muitas vezes se aproxima de cidades limítrofes, podendo até impossibilitar a identificação dos limites entre os municípios. O Estatuto da Metrópole (Brasil, 2015) denomina o fenômeno da união da malha urbana dos municípios de Aglomerações Urbanas ou mesmo Regiões Metropolitanas.

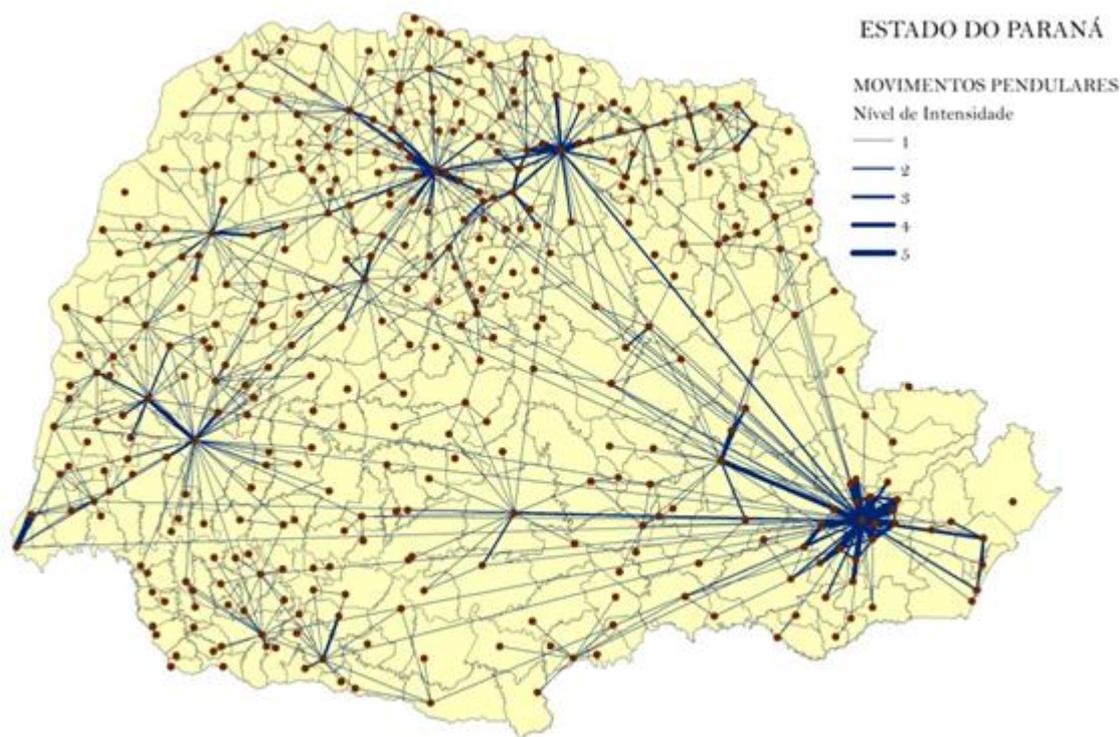
Esta é uma das especificidades que justifica a necessidade de que a elaboração de um planejamento urbano deva considerar as questões pertinentes ao município em evidência, mas também deve analisar todo o seu entorno e algumas vezes pensar em um planejamento conjunto com outros municípios.

Uma das características de zonas urbanas que influenciam ou são influenciadas por outras é relacionado ao deslocamento pendular, que é o deslocamento entre regiões ou municípios, para o desempenho de atividades cotidianas. Os autores Moura e Cardoso (2016) entendem que esses movimentos se referem ao deslocamento de pessoas para o trabalho, estudo ou lazer, em comarcas distintas daquelas que a de residência. Ressaltam ainda que esses deslocamentos não sejam identificados como migratórios, uma vez que não acarretam na alteração de domicílio.

As regiões que possuem um maior índice de movimentos pendulares acabam se complementando. Desta forma um município supre a necessidade do outro, ratificando a importância do planejamento urbano conjunto entre regiões, sendo possível utilizar o parâmetro da intensidade desses deslocamentos para medir o índice de influência entre uma região para as demais.

Com a finalidade de demonstrar a importância do fenômeno da mobilidade pendular, será apresentado o Mapa 01 do estado do Paraná (sendo que o presente trabalho irá abordar uma cidade desta região), demonstrando principalmente que esse deslocamento não ocorre somente com municípios adjacentes, mas também com aqueles que estão geograficamente desconectados. Desta forma é possível visualizar o alto índice da mobilidade pendular no estado.

Mapa 01 - Movimentos Pendulares.



Fonte: IBGE (2010)

A relevância desta temática é ratificada pela lei 13089/15 o Estatuto da Metrópole que em seu Art. 12 e incisos, remete a importância de se trabalhar com um desenvolvimento urbano integrado para as Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas. Porém, a prerrogativa de se obter um planejamento integrado é quase uma exclusividade das cidades de nível nacional. Isso ocorre, pois os interesses e as legislações nacionais buscam uma unicidade. Porém, este condicionante muitas vezes não ocorre entre países vizinhos, os quais possuem interesses distintos.

Essa cidade [Município em região fronteira] agindo como elemento agregador, necessita de um planejamento urbano diferenciado, levando em consideração as especificidades de fronteira. Pensar essas regiões, mesmo que em diferentes países, de maneira que possam ter um desenvolvimento endógeno, potencializando a relação de complementaridade já existente, torna-se essencial para que a integração se fortaleça. (COELHO, 2013 p.04).

Uma peculiaridade do Brasil está relacionada à sua grande extensão de terra, acarretando em uma vasta região fronteira. O país possui aproximadamente 15.719 km de fronteira, que engloba 11 estados fazendo fronteira com 10 países da

América do sul (BRASIL, 2015). Esta análise corrobora para reforçar a relevância desta temática. Estes dados são complementados pela obra de Moura & Cardoso (2013), que afirmam a existência de 570 municípios na condição de fronteira. A especificidade destas zonas urbanas está relacionada no fator integração, sendo que cada país possui seu próprio interesse e sua legislação, podendo dificultar a integração regida no âmbito nacional.

Ao se analisar a complexidade no desenvolvimento de um planejamento urbano em regiões fronteiriças, entende-se que um dos desafios está diretamente relacionado a legislação que em sua maioria é divergente entre os países. Antunes (2015) afirma que os municípios fronteiriços do Brasil possuem uma grande diversidade econômica, cultural, social, e geográfica. Para o autor essas especificidades ocorrem principalmente pela grande extensão de fronteira, e os fatores econômicos, históricos, políticos e culturais, influenciam cada trecho da fronteira. Machado (2000) aborda que a fronteira é um local de comunicação e troca, e a população que transita por ela pode não perceber esse limite, e as legislações que possam gerar conflitos devem ser revisadas e passíveis de acordos diplomáticos.

Os conflitos normativos também podem ocorrer entre as legislações nacionais, por esta razão existe uma hierarquia entre as legislações, sendo a lei maior a Constituição Federal de 1998, seguida pela Constituição Estadual, e abaixo delas está a legislação municipal (BRASIL, 1988). Com base nesse ordenamento de leis é comum a existência de conflitos, que acabam por prejudicar o planejamento integrado. Partindo desta premissa é possível evidenciar o desafio da integração dos interesses nessas regiões fronteiriças, uma vez que esta dificuldade ocorre até mesmo na esfera nacional.

No Brasil, a grande maioria das aglomerações urbanas enfrenta as dificuldades criadas pela autonomia municipal, por fragmentar decisões que deveriam ser tomadas em uníssono. Em algumas, maiores dificuldades resultam ainda da sobreposição de outras escalas de autonomia às já existentes, como a dos estados federados e a dos países, com legislações distintas e políticas macroeconômicas também distintas, como ocorre nas aglomerações transfronteiriças. (IPARDES. 2008 p. 62).

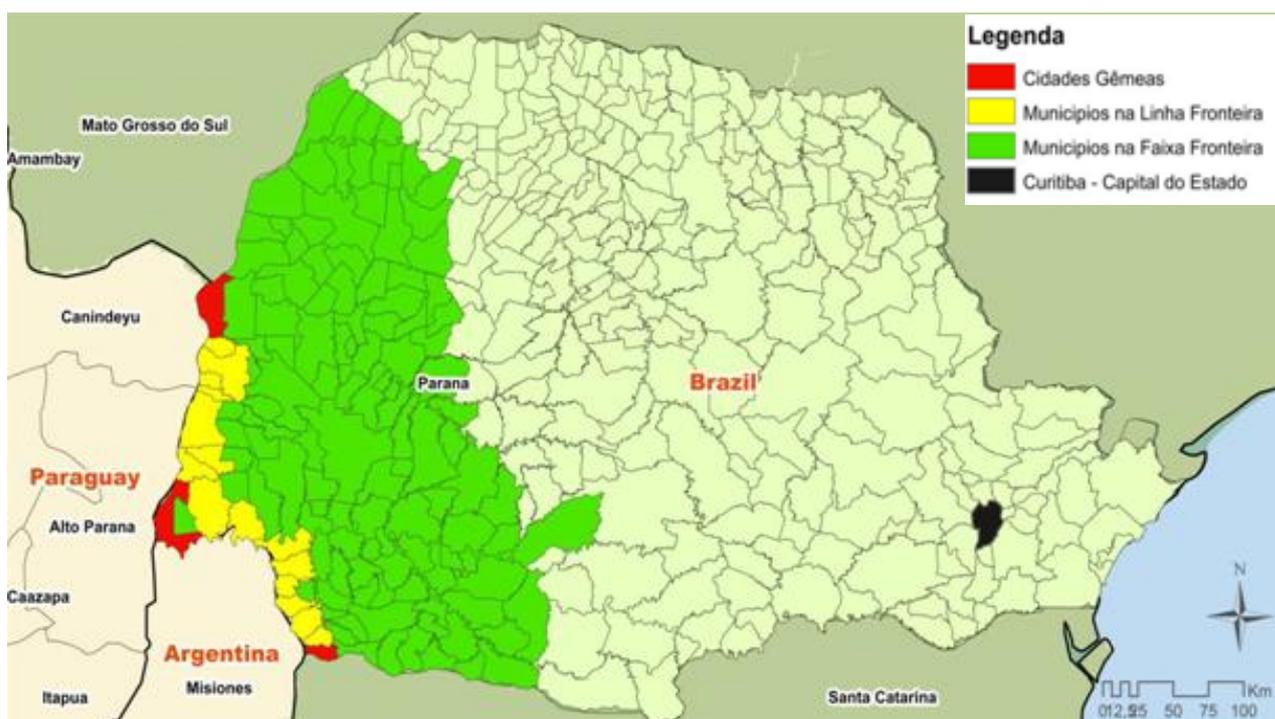
O conflito normativo é mais evidente nas áreas de fronteira, principalmente quando um dos países possui legislações rígidas e protecionistas. Coelho (2013) afirma que

para haver um desenvolvimento uniforme entre as regiões fronteiriças é preciso que ocorra um planejamento conjunto, esse processo pode influenciar na dinâmica migratória entre os dois países.

O presente estudo contempla a análise da mobilidade urbana em regiões de fronteiras, com foco principal na fronteira que possui o maior arranjo populacional do país. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, com base no levantamento de dados coletados em 2010, publicou um estudo que aborda os arranjos populacionais, o qual demonstra que o Brasil possui 27 arranjos internacionais que engloba 2.081.629 habitantes. O maior desses arranjo populacionais é o de Foz do Iguaçu (Brasil) e Ciudad de Leste (Paraguai) que contabiliza 674.669 habitantes, deste total 205.490 pessoas trabalham em um dos municípios que compõe o arranjo, sendo este o objeto principal deste estudo.

A área de fronteira em evidência está localizada na região sul do país, no extremo oeste do Estado do Paraná, em uma região de tríplice fronteira composta pelos municípios: Foz do Iguaçu, ao lado brasileiro, Cidade do Leste, no Paraguai e Porto Iguazu na Argentina.

Mapa 02 - Fronteira Brasil, Argentina e Paraguai.



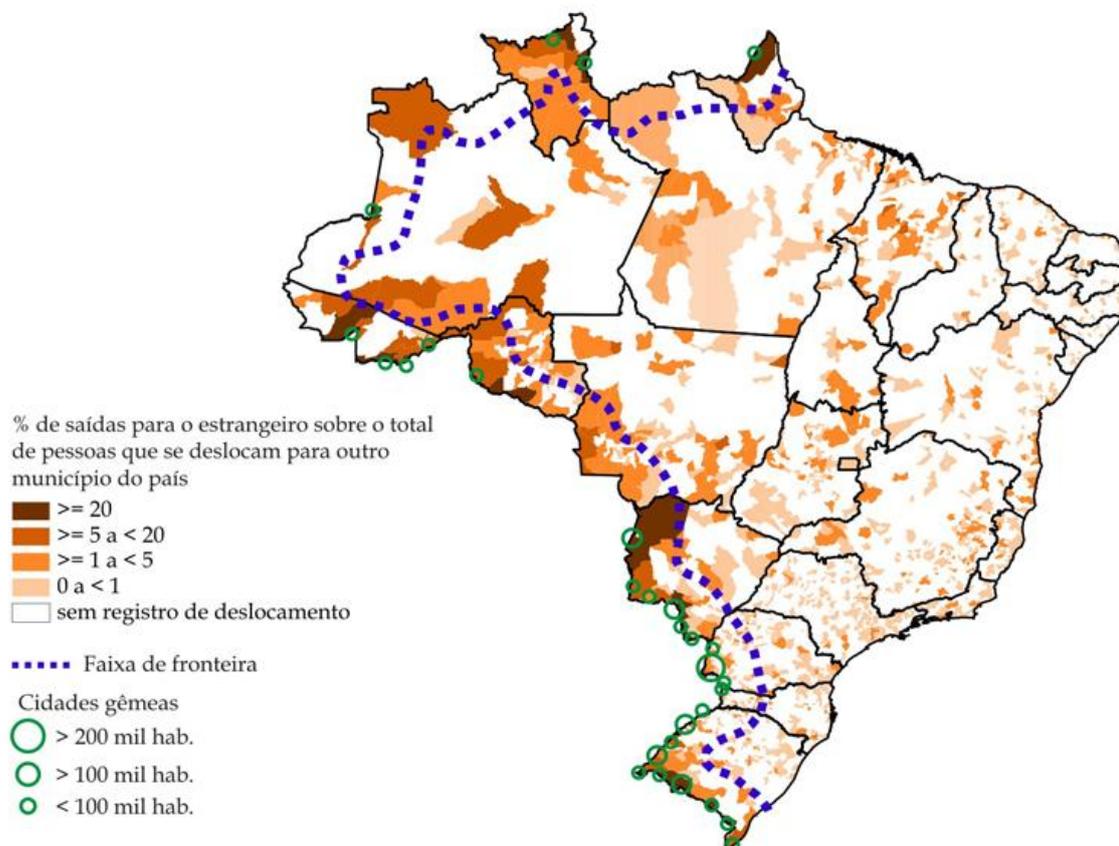
No mapa 02 é possível visualizar os 119 municípios que estão situados na faixa de fronteira. Que segundo a Constituição Federal, essa região possui uma extensão de 150 km da linha de fronteira e é considerada uma área de segurança nacional. Os municípios que estão nesta faixa vislumbram de políticas de desenvolvimentos diferenciadas (MACHADO, 2006).

Também é possível destacar neste mapa a existência de três cidades gêmeas no estado. Cardoso *et al* (2012) afirma que essas cidades são aglomerações urbanas que estão situados na linha de fronteira, sendo que essas cidades possuem um grau de interação marcado principalmente pelo intenso fluxo entre as populações residentes na fronteira. Os fluxos que ocorrem entre elas não possuem a intensidade que existe na fronteira entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este, porém a motivação para os movimentos pendulares são similares, uma vez que os municípios exercem um papel de complementaridade.

Esta região de tríplice fronteira cria um cenário quase que único no país, dado a integração que ocorre em relação ao fluxo populacional, sendo que constantemente é possível se deparar com culturas, idiomas distintos. Um fator é que muito marcante nessas regiões está relacionado com a grande circulação de veículos com placas dos três países, que transitam livremente entre os países. Estas especificidades caracterizam a forte dependência entre essas regiões.

É possível constatar no Mapa 03 uma diferença significativa na intensidade do movimento pendular entre as fronteiras, sendo a fronteira do Brasil com o Paraguai, aquela apresenta o maior fluxo de pessoas, veículos e mercadorias. Esta fronteira será o objeto principal do desenvolvimento desta dissertação. O mapa a seguir corrobora para identificar o nível da mobilidade entre as regiões de fronteira. Baseado no estudo realizado pelo censo demográfico de 2010, sendo possível ratificar a afirmativa em que a fronteira mais movimentada do Brasil ocorre na região sul do país, especificamente na região de Foz do Iguaçu - Paraná, sendo esta a única cidade gêmea com a população superior a 200 mil habitantes.

Mapa 03 - Movimento Pendular para o Estrangeiro



FONTE: IBGE - Censo Demográfico; BRASIL (2010)
Elaboração: IPARDES

Ao se analisar a fronteira de Foz do Iguaçu (Brasil) com Cidade do Leste (Paraguai) é perceptível identificar a interdependência entre essas duas regiões, sendo muito comum encontrar trabalhadores, turistas, estudantes de ambas as nacionalidades circulando na fronteira. Outro fator muito característico desta região se relaciona a mescla entre os povos nos primeiros metros da fronteira, onde as culturas, idiomas se misturam de forma tão intensa, sendo possível gerar uma dúvida sobre em qual lado da fronteira se está.

Marques (2009) discorre sobre a influência da proximidade geográfica e cultural de zonas fronteiriças relacionada ao fluxo migratório de uma população. O autor destaca que as criações de blocos econômicos a exemplo do MERCOSUL

colaboram para intensificar essas migrações. Rodrigues (2016) cita como exemplo de integração fronteiriça os municípios de Santana do Livramento (Brasil) e Rivera (Uruguai). O autor ressalta que os municípios representam a fronteira mais harmoniosa do Brasil, isso se deve principalmente pelos acordos bilaterais entre Brasil e Uruguai.

Coelho e Reis (2011) afirmam que após o surgimento do MERCOSUL houve um aumento no processo de interação e integração entre os países membros, colaborando para intensificar o fluxo de pessoas e mercadorias. Marques (2009) afirma que as diferenças econômicas e sociais que permeiam o bloco tendem a dificultar este processo, porém a proximidade geográfica juntamente com os aspectos culturais e históricos, corroboram para manter o fluxo entre os países.

O tratado do MERCOSUL, em seu texto inicial, contemplava como os países membros: Brasil, Paraguai, Argentina e Uruguai, porém no ano de 2012 o Paraguai foi suspenso do MERCOSUL, pois a comissão considerou que o processo de impeachment do presidente Fernando Lugo, foi um golpe parlamentar, que fere a legislação do bloco econômico. Esse processo propiciou o ingresso da Venezuela ao bloco (FRIZZERA, 2013).

Mesmo existindo legislação como a do MERCOSUL que objetiva maior integração entre os países membros, existe também o modelo protecionista de cada país, a exemplo do Brasil que agrega altos valores de impostos em algumas mercadorias importadas, fato que não ocorre no Paraguai. Essa discrepância legal transforma a fronteira em "um ponto de escape" no qual os moradores dessa região buscam tirar proveito de cada país, contribuindo para o aumento da interdependência e da mobilidade entre os dois centros urbanos.

Essa situação que gera maior demanda de translaços para cruzar a fronteira cresce de forma exponencial, porém condicionantes a exemplo da variação cambial, o aumento da fiscalização aduaneira, instabilidade política e econômica, que podem proporcionar uma variação na demanda desses fluxos.

Nos anos de 2011 e 2012 no qual a variação cambial do dólar estava entre R\$ 1,50 e 2,05, o fluxo de pedestre e veículos eram praticamente de duas vezes maior do

que do ano de 2013, quando o dólar estava na cotado em aproximadamente R\$ 2,23. Entre 2013 e 2016 o fluxo de pessoas e veículos não sofreram alterações significativas (UDC, 2016).

Mas é possível identificar que as políticas de mobilidade não acompanham a demanda da população. Essa externalidade ganha maior evidência ao se deparar com o fato que a única ligação terrestre entre Foz do Iguaçu e Cidade do Leste ocorre pela Ponte Internacional da Amizade. Por ela transitam pessoas, veículos e mercadorias, sendo comum a ocorrência de congestionamento provocado pelo excesso de circulação de pessoas e veículos, em conjunto com o processo de fiscalização que acontece em ambos os países.

O Plano Diretor vigente do município de Foz do Iguaçu foi elaborado em 2006 e no ano de 2016 sofreu alterações. O novo plano aborda como uma de suas prioridades a mobilidade urbana, com a integração dos sistemas de transporte (FOZ DO IGUAÇU, 2016). A previsão da implementação do plano de mobilidade para o município está no art. 23 da lei complementar 115/06, que apresenta como um de seus objetivos otimizar o deslocamento urbano, priorizando os modais não motorizados e os coletivos. O município vizinho, em 2014 apresentou o Plano de Desenvolvimento de Ciudad del Este, este planejamento também contempla o problema da mobilidade urbana, e está previsto a implementação de transportes seguindo do modelo de Curitiba - Paraná, somado com a utilização de veículos elétricos que são desenvolvidos na Itaipu Binacional, além de viabilizar os modais não motorizados. (ITAIPU, 2014). Porém atualmente (2017) apenas Foz do Iguaçu possui um plano diretor. Representantes do município de Ciudad del Este no ano de 2014 realizaram as reuniões preliminares com a empresa que é a responsável pelo desenvolvimento de seu Plano Diretor. A previsão da entrega da versão final irá ocorrer no final de 2017.

A proximidade das aglomerações urbanas dos municípios é visível na Imagem 01, é marcante como o uso e ocupação do solo de ambos os países possuem uma alta intensidade principalmente nas proximidades ao acesso da Ponte Internacional da Amizade. Sendo possível afirmar que caso não houvesse a separação dos países

pelo Rio Paraná a conurbação entre os países seria evidente, a ponto de impossibilitar a identificação em qual fronteira se está.

Imagem 01: Ponte Internacional da Amizade



Fonte: Google Earth (2017)

A Ponte Internacional da Amizade passou por uma revitalização e sua obra foi entregue em 2016. Ela não contempla faixas exclusivas para o transporte público ou ciclovias. Porém devido à interdependência entre os dois países a existência de um planejamento já indica que o setor público identificou a precariedade da infraestrutura existente. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) divulgou que esta reforma foi a obra mais importante que a estrutura recebeu

desde a sua inauguração em 1965. A obra contemplou em melhorias estéticas, estruturais, e de pavimentação. (DNIT, 2016).

Visualizando a Imagem 02 é possível vislumbrar a ponte da amizade antes e após a sua revitalização. É válido ressaltar que o processo da reforma teve como principal foco os pedestres, uma vez que a malha viária não sofreu qualquer intervenção.

Imagem 02 - Ponte Internacional da Amizade



Fonte: TopSul Noticias (2013)
UDC (2016)

Frasson e Martins (2016) abordam que a constante mobilidade entre dois países indica uma interdependência, no qual um país com maior desenvolvimento tende a atrair a população de países emergentes. Este fato é constatado na fronteira de Foz do Iguaçu com Ciudad de Leste, sendo que os principais fatores que estimulam a população de ambos os países a cruzarem a fronteira estão: Trabalho, estudo, lazer e o turismo de compras, sendo que o fluxo que sofre maior variação é aquele relacionado ao turismo de compras. Segundo o departamento de imigração da polícia federal, a variação cambial influencia diretamente no turismo de compra, contribuindo para o aumento ou diminuição do fluxo de turistas que transitam pela Ponte da Amizade.

Por conseguinte, as relações verticais entre países apresentam-se, então, na atualidade, além da acumulação de capital, também como fator de mobilidade humana transfronteiriça, pois as práticas de produção e de consumo mobilizam os fluxos populacionais na direção aos centros produtivos, ou seja, na direção de países classificados como desenvolvidos ou, secundariamente, na direção dos classificados como emergentes. Esses fluxos também se dirigem aos países que desenvolvem políticas públicas para diminuir as diferenças e as desigualdades nos índices de desenvolvimento humano (IDH). Por consequência das medidas estruturais adotadas por essa política econômica, as migrações passaram, recentemente, à categoria de problema social. (FRASSON & MARTINS, 2016 p.207).

A região fronteira possui um importante papel integrador, principalmente em relação a sua população. O acréscimo dessa integração auxilia o desenvolvimento destas regiões. Dado o grau de importância deste tema o Brasil desenvolveu o decreto de lei 8903/16 que trata das regiões de fronteiras. O texto de lei expõe a preocupação em proporcionar o desenvolvimento da faixa de fronteira. É possível identificar que devido a dimensão do país a fiscalização não contempla todo território, essa externalidade possibilita a ocorrência de práticas ilícitas, que o Brasil busca inibir. Para tanto ocorre um enrijecimento da legislação interna, esse fato pode reduzir a integração entre os países fronteiriços.

1.2 OBJETIVOS:

1.2.1 Objetivo Geral:

O objetivo principal deste trabalho é a partir de um estudo teórico e de um estudo de caso, analisar o tratamento referente à Mobilidade em aglomerações urbanas com destaque para aquelas que estão em faixas de fronteiras. Busca-se avaliar quais são as ações aplicadas e qual é a relevância desta temática dada pelos órgãos competentes. Para este estudo serão abordados: o Departamento de Planejamento Urbano de Foz do Iguaçu, Receita Federal, Polícia Federal. Também será avaliado como as ações desses órgãos tendem a influenciar a dinâmica de fluxo gerado na região da Ponte Internacional da Amizade.

1.2.2 Objetivo Específico:

Analisar a mobilidade pendular, entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Leste por meio de estudo de caso, busca-se avaliar o cenário atual. Será identificada qual a influência

das ações aplicadas até o momento, no fluxo desta região. O presente estudo analisará principalmente os modais de mobilidade urbana existente na região que são utilizados para transpor a fronteira e como o uso desses instrumentos influenciam na dinamicidade do fluxo desta região.

1.3 PRESSUPOSTO:

Atualmente é possível identificar que o tempo gasto ao se cruzar a fronteira de Foz do Iguaçu e Cidade do Leste é bastante elevado. Um dos condicionantes que podem contribuir para este fato está relacionado com a existência de um único acesso terrestre entre as cidades, que ocorre através da Ponte Internacional da Amizade, somado com a fiscalização dúbia que ocorrem tanto no lado brasileiro quanto na margem paraguaia. Analisa-se a hipótese que estes condicionantes podem ser decisivos para o usuário no momento de escolher um modal para realizar o deslocamento entre as fronteiras. Este processo tende a influenciar a dinâmica da mobilidade desta região.

1.4 PROBLEMA

O deslocamento pendular na definição de Conte (2013) é o traslado realizado com o objetivo de se deslocar de seu domicílio para o local que será desempenhado atividades de cunho laboral ou educativo. Esse fenômeno ocorre entre os centros urbanos no âmbito intermunicipal ou interestadual, também se repete nas regiões fronteiriças, as quais podem possuir necessidades semelhantes às Regiões Metropolitanas, tendo como o papel de complementaridade, sendo que um município pode suprir as carências de outro.

O movimento pendular nas regiões fronteiriças é uma característica comum nas fronteiras do Brasil, principalmente para aqueles que residem nos municípios limítrofes. A principal motivação se relaciona ao desempenho de atividades de trabalho e estudo. Essa característica se repete na maior parte das fronteiras do país, sendo a mais perceptível na região de fronteira do Iguaçu. O Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social - IPARDES (2008) afirma em seu estudo que um dos motivadores para o alto índice do fluxo populacional nesta região está relacionado a execução de duas grande obras, sendo inicialmente a

construção da Ponte Internacional da Amizade, ligando Brasil e Paraguai, e a construção da usina hidroelétrica de Itaipu, que foi construída no rio que faz divisa com os dois países, o rio Paraná.

Essas obras auxiliaram no desenvolvimento dos dois países e também para estreitar os laços diplomáticos entre eles, contribuindo de forma positiva para o aumento do fluxo populacional e o crescimento demográfico da região. O fluxo do traslado entre os países foi ampliado principalmente pelos acordos bilaterais entre Brasil e Paraguai, sendo que a construção da Usina de Itaipu teve o papel fundamental para este acontecimento. É importante ressaltar que a ocupação demográfica de Foz do Iguaçu e Ciudad del Leste sofreu um crescimento repentino provocado pelos trabalhadores que vieram para a região em decorrência da construção da usina.

Em 1970, o município de Foz do Iguaçu apresentava uma população total de 33.966 habitantes, atingindo ao final de 1980, 136.321. Ou seja, sua população total se quadruplicou ao mesmo tempo em que sua taxa de urbanização passou de 59% em 1970 (20 mil habitantes vivendo em área urbana), para 74% em 1980 (mais de 100 mil habitantes), o que significa uma variação absoluta da população urbana da ordem de 500%, numa relação direta com a construção da usina de Itaipu. Esse ritmo de crescimento decaiu na década seguinte, porém mantém-se ainda expressivo, perante o conjunto dos municípios paranaenses. Em 2007, totaliza 311.336 habitantes. (CARDOSO & MOURA, 2012, p. 06).

Seguindo a premissa de Cardoso e Moura (2012) o crescimento populacional da região continuou, porém em um ritmo menor após a conclusão da usina, uma vez que os trabalhadores fixaram residência na região e auxiliaram no desenvolvimento desta área.

Tabela 01: Crescimento populacional - 1970 a 2010 - Trílice Fronteira

	1970	1980	1991	2000	2007	2008	2010
Foz do Iguaçu (BR)	33.966	124.789	190.123	258.543	311.336	-	256.088
Ciudad del Este (PY)	26.485	62.238	133.881	223.350	-	350.000	
Puerto Iguazú (AR)	3.001	10.250	27.984	32.038	-	-	82.227

Fonte de dados: IBGE (2010); DGEEC (2008);
Ministério das Relações Exteriores (2010).

Ressalta-se a importância da Itaipu para a região, porém atualmente existem outras influências que torna a cidade atrativa tanto para a visitação quanto para a moradia. Um dos estímulos atuais se relaciona ao desenvolvimento da região relacionado a

área da educação, constatado com o alto número de faculdades na região, sendo atrativo tanto para o público que mora no Brasil como também para os moradores do Paraguai. Segundo o Sindicato das Escolas Particulares do Paraná - SINEPE/PR, no ano de 2015 o município de Foz do Iguaçu possuía aproximadamente 14.000 alunos matriculados em cursos do ensino superior e a nível regional em 2013 existia aproximadamente 22.000 alunos matriculados. O Ministério da Educação (2017) possui 29 instituições de ensino superior cadastradas no município de Foz do Iguaçu.

Esse movimento pendular na busca do setor educacional ocorre nos dois sentidos, uma vez que Cidade do Leste também possui faculdades que são atrativas aos brasileiros. Sendo o principal estímulo o curso de medicina, uma vez que no Paraguai não há a exigência de prestar o vestibular, além dos valores das mensalidades serem mais atrativas do que ocorre a nível nacional.

A travessia realizada entre os dois países, efetuado por acadêmicos, de ambas as nacionalidades, reforça ainda mais a importância da análise da mobilidade nesta região, uma vez que, essa população de estudantes agrega no número de deslocamentos diários nesta região.

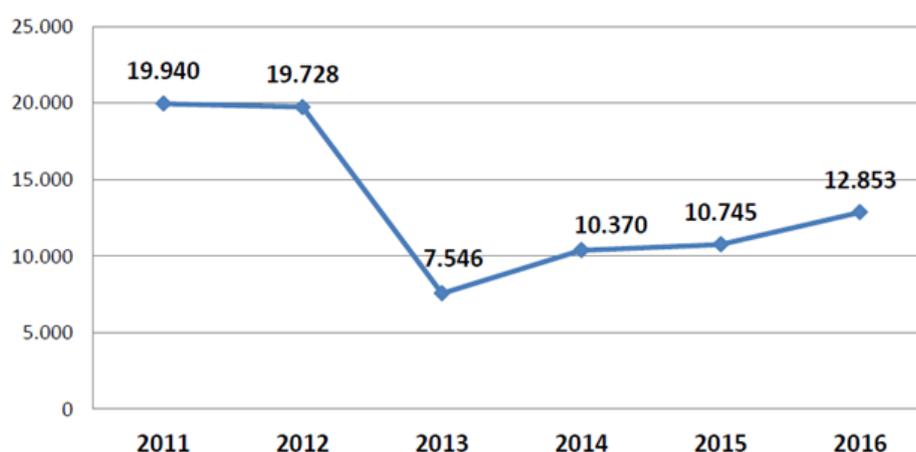
Esse movimento dá destaque a Foz do Iguaçu como o município com o mais elevado número de pessoas envolvidas no movimento pendular, considerando origem e destino: 16.195 pessoas se deslocam no município para trabalho e/ou estudo, sendo que 80% (12.900) corresponde a saídas majoritariamente para o Paraguai e 20% (3.295) corresponde a entradas em grande parte vindas de Santa Terezinha de Itaipu (1.518 pessoas). Cabe observar que, com essa fonte de informações, Foz do Iguaçu tem seus fluxos limitados apenas a pessoas procedentes de municípios brasileiros, o que não revela seu papel receptor de população estrangeira. (IPARDES, 2008, p. 51).

No ano de 2011 o Centro Universitário das Cataratas - UDC, da cidade de Foz do Iguaçu - PR, iniciou um estudo anual que engloba dados relacionados aos fluxos de pessoas e veículos na Ponte Internacional da Amizade. Utilizando as informações coletadas em campo nos seis anos de pesquisa é possível analisar algumas variações no número de deslocamento, porém até os menores índices que ocorreram nos anos de 2013 e 2015, ainda demonstram um alto número de deslocamentos nesta região.

Conforme é possível identificar nos gráficos 01 e 02, no ano de 2013 a pesquisa demonstra que neste ano ocorreu o menor índice de travessia de pedestres entre o período de estudo. Já no ano de 2015 é possível identificar que a redução do número de veículos e em um aumento da circulação de pedestres. Esta migração entre modais pode ter relação com o aumento da fiscalização nos veículos que cruzam a fronteira.

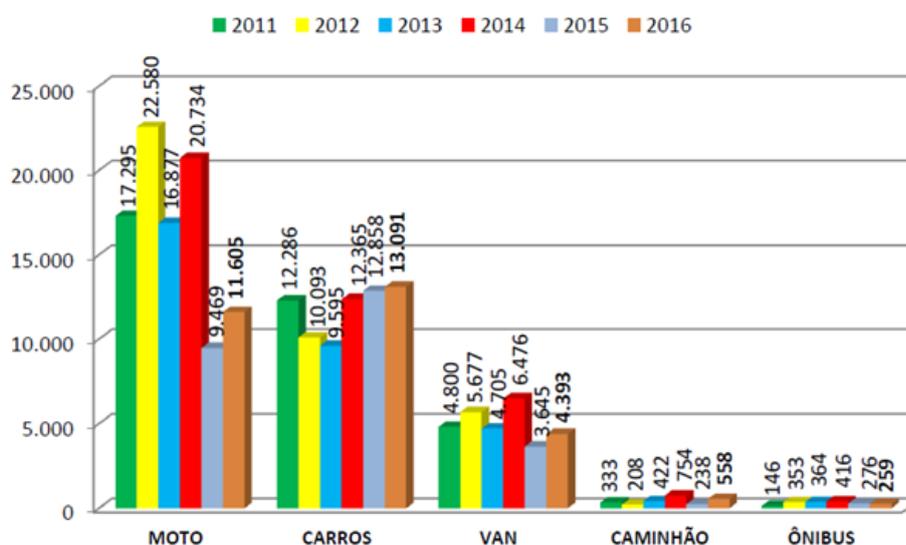
O gráfico 02 demonstra que os transportes coletivos, são aqueles que podem auxiliar na redução da frota de veículos principalmente nesta região. Porém é possível identificar que em comparativo com os demais modais, é a menor média de travessia entre os modais analisados.

Gráfico: 01 - Comparação do Fluxo Médio de Pedestres 2011 a 2016



Fonte: UDC (2016)

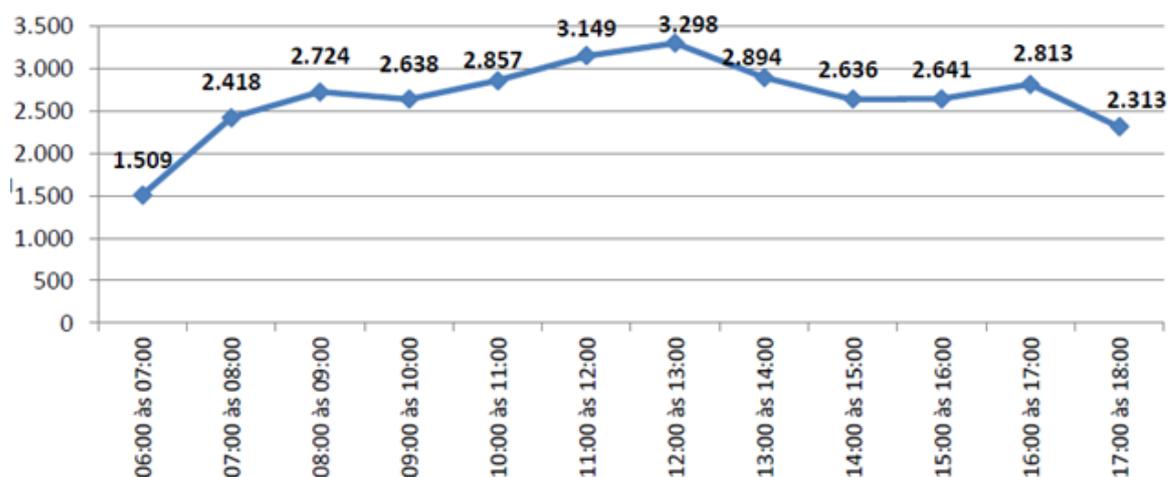
Gráfico: 02 - Comparação do Fluxo Médio de Veículos 2011 a 2016



Fonte: UDC (2016)

A pesquisa realizada pela UDC demonstra que a fronteira possui um fluxo elevado, tendo seus horários de pico, sendo possível identificar o perfil daqueles que passam pela fronteira, levando-se em consideração o horário que do deslocamento. Esse dado pode ser utilizado como essência de um planejamento com foco na mobilidade. Baseado na pesquisa de 2016 o horário de pico ocorreu entre as 12:00 e 13:00. Atinge uma média de 3.298 veículos por hora. Sendo que o menor fluxo foi entre as 06:00 e 07:00 horas da manhã, com 1.509 veículos por hora.

Gráfico: 03 - Fluxo Médio de Veículos por Hora - 09 a 12 de Junho de 2016



Fonte: UDC (2016)

Considerando o grande fluxo de deslocamentos nesta região, é preciso que o processo de transição seja eficiente, além de possuir modais que proporcionem conforto e segurança para o deslocamento. Estes são condicionantes que irão auxiliar no maior desenvolvimento da região, uma vez que o processo de transpor a fronteira será mais atrativo. Uma vez em que a realidade atual não proporciona um sistema de deslocamento eficiente, sendo possível constatar "in loco" a morosidade ao se passar pelas fiscalizações que ocorrem nas aduanas brasileiras e paraguaias. É compreensível a necessidade desta fiscalização, porém a mesma deve ser eficiente tanto no quesito da liberação do fluxo, como no número de veículos e pessoas fiscalizadas.

O Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (BRASIL, 2009) demonstra que o Brasil possui uma ampla área fronteira e como não há recursos para cobrir toda essa região é comum a prática de ilícitos. O programa visa alterar esse cenário, buscando mudar o conceito da fronteira de zona de ilegalidade, através de práticas que enfatizem as qualidades e benefícios pertinentes a essas regiões. Oliveira (2010) corrobora para esse entendimento, afirmando que essas regiões possuem um alto poder de desenvolvimento. Atuam de forma a complementar as necessidades em diversas áreas como os principais relacionados à prestação de serviços, mão de obra, e na área educacional.

Em todo sentido, é possível constatar que estas fronteiras têm proporcionado ações compartilhadas entre brasileiros, bolivianos e paraguaios incentivando a utilização de mão-de-obra em ambos os lados, intensificando a prestação de serviços, aumentando a arrecadação municipal (fato constatado em todas as prefeituras, alcadias e intendência); incentivando a criação de centros universitários de graduação e pós-graduação, dilatando ainda mais o raio de atuação regional das cidades, tanto para dentro do Brasil como para dentro do Paraguai e da Bolívia e, além de tudo, têm forçado a aproximação entre as administrações municipais, com intuito de solucionar problemas que afetam ambas as cidades, possibilitando expandir, desta feita, a integração formal. São "fronteiras vibrantes", conforme a tipologia que tive a oportunidade de sintetizar em 2005 e 2009. (OLIVEIRA 2010, p. 254).

É possível identificar na região de fronteira do Iguazu que as medidas adotadas para reprimir a prática de ilícitos, afeta negativamente aqueles que precisam passar pela Ponte Internacional da Amizade, pois quando existe uma fiscalização mais minuciosa o trânsito sofre com uma lentidão atípica. O processo de controle

aduaneiro ocorre de forma dúbia, uma vez que a existência de legislações distintas proporciona a necessidade de a fiscalização ocorrer nas aduanas do Brasil e Paraguai.

Entretanto, no tocante as zonas urbanas presentes na faixa de fronteira, de quaisquer países, apresentam características peculiares pois, apesar da morfologia urbana semelhante, o caráter legislativo e de planejamento é distinto e dividido por cada país onde as cidades estão situadas. No tocante ao aglomerado urbano transfronteiriço de Foz do Iguaçu, o qual será também denominado Grande Cataratas, a responsabilidade pela zona urbana está, além das municipalidades locais, dividida entre administrações estaduais, departamentais e nacionais de Argentina, Brasil e Paraguai. (MAMEDE, 2016 p.23)

Segundo Oliveira (2006) a preocupação com o deslocamento nas regiões de fronteira só ganha espaço a partir do momento em que o imigrante é visto como um problema, para o país que o recebe. No caso Brasil e Paraguai, a problemática ocorre principalmente a partir da fiscalização dos produtos que cruzam a fronteira, em conformidade com o abordado anteriormente. No site G1 em março de 2017, foi publicado um balanço de apreensões. No ano de 2016 a Receita Federal apreendeu US\$ 67 milhões em mercadorias na região e as apreensões realizadas na Aduana da Ponte Internacional da Amizade somam os US\$ 4,8 milhões. A Receita Federal divulgou um balanço parcial de uma operação que teve a duração de 14 dias, no mês de maio de 2017, que resultou na apreensão de armas, drogas e aproximadamente R\$ 2,4 milhões em mercadorias. Esses números ratificam a importância e a real necessidade em se manter uma fiscalização constante.

Este condicionante acarreta em uma lentidão do deslocamento tanto do pedestre quanto dos motoristas. Coelho & Reis (2011), complementam que uma política conjunta, ao exemplo de um plano diretor integrado, pode auxiliar no desenvolvimento das duas cidades irmãs, elevando o potencial de cada uma delas. Dentro da mesma vertente Olivera et al (2011) ratifica a inércia do processo de integração entre os territórios fronteiriços.

Apesar de algumas cidades e aglomerações da faixa e da linha de fronteira configurarem territórios de grande mobilidade, ainda são incipientes os processos de cooperação e pouco conhecidas informações básicas como tamanho e composição da população, demanda por serviços, e riqueza gerada e em circulação. Também

são pouco articuladas ou adequadas entre si as normas técnicas, as tarifas públicas dos serviços urbanos, os planos diretores, os projetos e a infraestrutura, o que cria dificuldades no caso de aglomerações, pela continuidade das áreas ocupadas. (CARDOSO et al, 2011 p.91).

O constante movimento que ocorre na Ponte Internacional da Amizade demonstra a forte dependência entre os dois municípios. As justificativas dessa mobilidade sendo de cunho recreativo, laboral ou educacional. Kleinke et al (1996) compara a ponte com uma grande avenida que une os dois países e ao mesmo tempo que facilita o fluxo também possui um papel de filtro, que pode alterar a dinamicidade do deslocamento em conformidade com os interesses e políticas atuais. É exatamente isso que é vivenciado pela população desta área principalmente quando ocorrem grandes fiscalizações por parte dos órgãos competentes.

1.5 JUSTIFICATIVA

O Brasil possui uma vasta área fronteira, correspondendo a aproximadamente 27% de seu território e abrange 507 municípios, exercendo influência para aproximadamente 10 milhões de habitantes (BRASIL, 2005). Com esses dados iniciais é possível identificar que esta temática é de suma importância, tanto para o Brasil quanto para os países que fazem fronteira com ele.

O estudo desta dissertação prioriza o estudo mobilidade entre essa região de fronteira, tendo como base os dados do IBGE de 2010, assim como a pesquisa realizada entre 2011 e 2016 realizada pelo Centro Universitário Dinâmica das Cataratas.

Em 2010, aproximadamente 14.809.149 pessoas realizam o deslocamento pendulares entre os municípios brasileiros e 73.302 se deslocam de forma constante para os países que fazem divisa com o Brasil (IBGE, 2010). Esses números corroboram para identificar que a dinamicidade do deslocamento pela fronteira impacta diretamente em uma quantidade expressiva de pessoas, podendo influenciar diretamente na qualidade de vida de principalmente daqueles que vivenciam a zona de fronteira em seu cotidiano.

O fenômeno relacionado ao deslocamento pendular ocorre em diversas esferas, intermunicipais, interestaduais e internacionais. O tempo despendido para a

realização do traslado reduz o grau de mobilidade de uma pessoa. Sobre esse quesito Silva (2007) afirma que para definir o índice de mobilidade de uma população, deve-se mensurar não a distância do deslocamento, mas sim a quantidade de atividades que uma pessoa consegue exercer em um único dia.

Assim para quantificar a mobilidade de uma região deve-se analisar concomitantemente o tempo e a distância entre o traslado. O autor também ressalta que a busca do equilíbrio da mobilidade está na melhor distribuição das atividades disponíveis para a população. Na esfera interestadual e internacional, o atrativo para o traslado pode estar relacionado ao melhor aproveitamento das políticas ou normativas de cada região, a exemplo da mudança do piso salarial que pode ser distinto entre os estados, e em nível internacional a inexistência ou redução de alguns tributos.

A externalidade proveniente de um baixo índice de mobilidade é bastante perceptível na região fronteira do Iguaçu. A fiscalização inerente a qualquer fronteira já é capaz de reduzir a fluidez do tráfego de pessoas e veículos. Em relação a fronteira de Foz do Iguaçu e Ciudad del Leste, o principal agravante para a sobrecarga do tráfego está relacionado com a existência de apenas uma ligação a Ponte Internacional da Amizade. Objetivando amenizar o tempo gasto no traslado entre as fronteiras, são utilizados distintos modais para o deslocamento. Identificar os principais fatores que influenciam na escolha do modal para a realização deste trajeto, possibilitará a implementação de um planejamento urbano estratégico que vise reduzir o tempo gasto neste processo.

As áreas de fronteiras possuem grande potencial para o desenvolvimento das zonas urbanas afetadas, devido principalmente ao grande fluxo de pessoas e produtos que trafegam por elas. Para aprimorar o avanço dessas zonas urbanas se faz necessário um planejamento que possua interesses comuns.

Moura e Cardoso (2010) relatam que a população que vivencia esse constante deslocamento entre a fronteira, o fazem com tamanha frequência e naturalidade que para eles os limites fronteiros são quase que inexistentes. Dentro da mesma ótica Mamede (2015) complementa que por mais que exista quase que uma unidade visual nas zonas de fronteira, caracterizada por zona de conurbação, não se pode

esquecer que existem caracteres legislativos distintos entre os países. O morador da zona de fronteira deve se atentar que uma atividade desempenhada em um país pode ser considerada crime no país vizinho.

Esse raciocínio remete a uma das especificidades das zonas fronteiriças que se relaciona a soberania nacional, a qual é obrigação de um país fiscalizar a sua fronteira, de modo que não entre pessoas ou mercadorias de maneira ilegal, sendo que as políticas públicas adotadas neste sentido têm como prioridade a fiscalização dessas regiões.

Machado et al (2005) relata que não é possível tratar todas as interações fronteiriças de forma igualitária, não apenas pelo fato de que o Brasil possui 15.700 km de fronteira, fazendo divisa com 10 países, sendo necessário analisar a relação direta advinda tanto do Estado quanto também dos povos vizinhos. Essa interação também é válida referente à constante preocupação com a segurança nacional. A negligência do acompanhamento de políticas públicas que atenda as especificidades individuais das relações das fronteiras pode vir a prejudicar o seu desenvolvimento.

Dorfnam (2013) complementa que a região Sul do país é a localidade que existe a maior interação fronteiriça do Brasil, sendo considerada a fronteira mais permeável, acarretando em diversas vantagens para a população afetada. Dessa forma é possível desfrutar da facilidade do acesso a serviços, oportunidade de trabalho, mas muitas vezes os aspectos legais são ignorados. Assim sendo é importante ressaltar que o planejamento urbano das áreas fronteiriças deve extrapolar os seus limites com a finalidade de proporcionar a população um maior desenvolvimento regional.

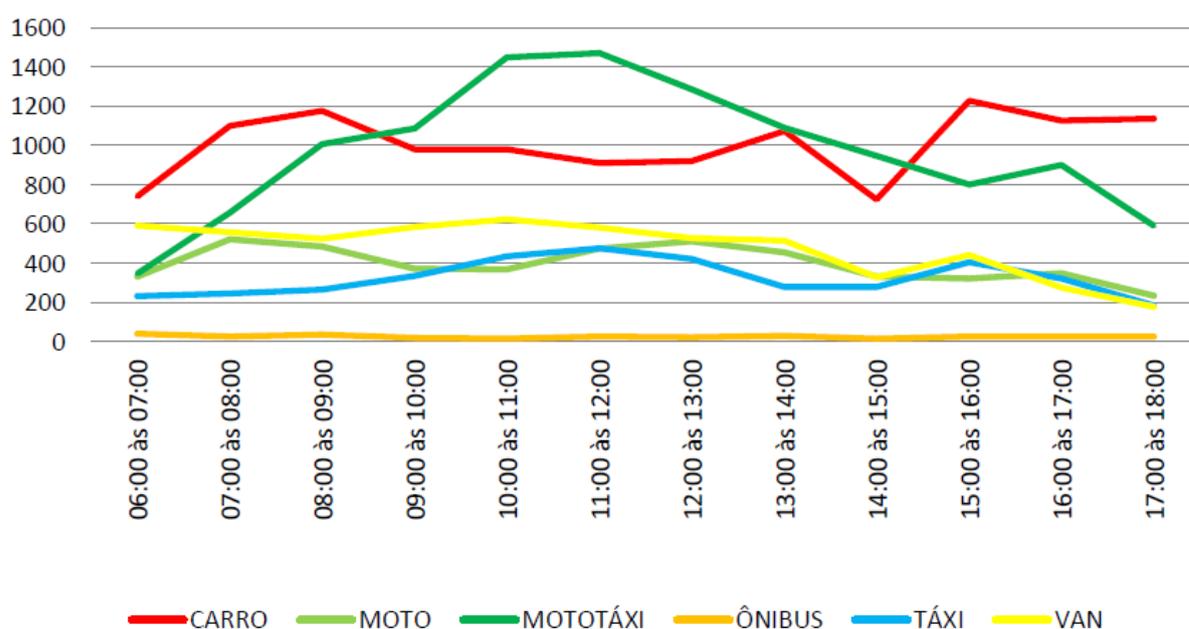
O presente estudo irá analisar as aglomerações urbanas de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este. Destaca que os municípios estão localizados na região transfronteiriça do Iguaçu. Sendo que a mesma contempla 03 países, sendo eles Argentina, Brasil e Paraguai. No lado brasileiro é formado pelo município de Foz do Iguaçu, que segundo estimativa do IBGE, no ano de 2016 possui 263.915 habitantes; no lado paraguaio o Município de Ciudad del Este, que possui uma estimativa de 350.000 habitantes (DGEEC, 2008) e Porto Iguaçu, Argentina com 82.227 habitantes (MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES, 2010).

A interação entre os três países é constante, porém o fluxo pendular que se destaca está relacionado aos municípios de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este. Nos gráficos a seguir, busca-se demonstrar a diferença significativa no número de deslocamentos que ocorrem entre Foz do Iguaçu ,Ciudad del Este; Foz do Iguaçu e Porto Iguazú.

Os Gráficos 04 e 05 demonstram a média de deslocamento dos veículos por categoria. A medição foi realizada no mesmo dia nas fronteiras com o Paraguai e com a Argentina. Esta medição foi realizada em um Sábado, que é um dia de grande movimento em ambas as fronteiras. Porém é possível vislumbrar que o movimento que ocorre na fronteira entre Brasil e Paraguai (Gráfico 04) é muito superior daquele realizado entre Brasil e Argentina (Gráfico 05).

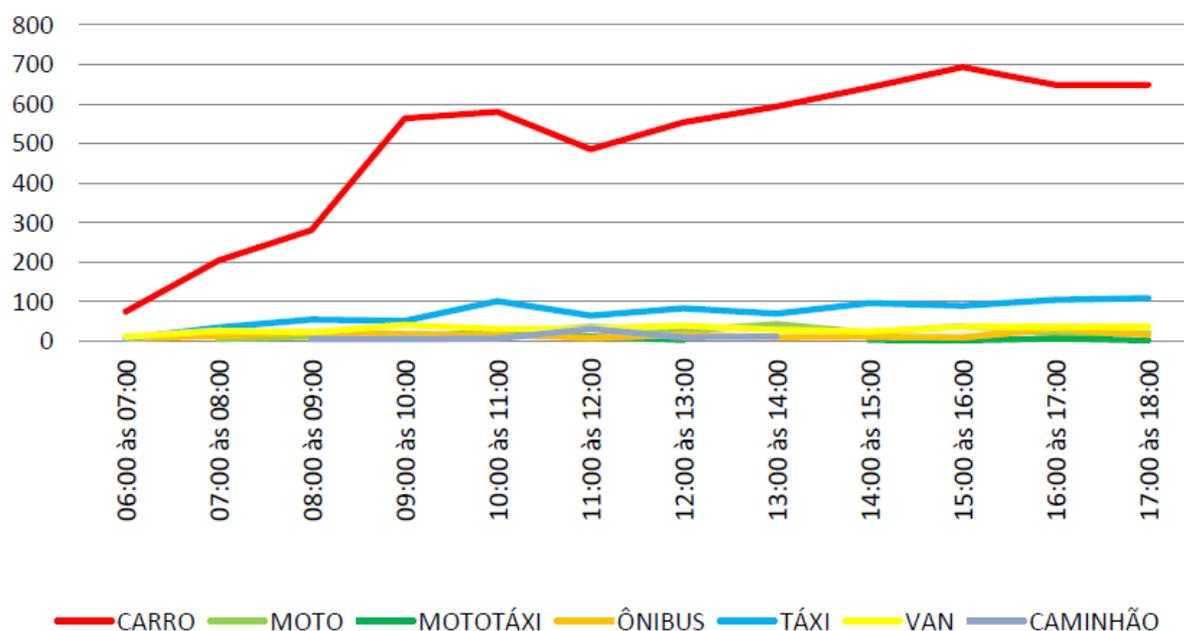
Um ponto que se destaca nesta análise inicial, se relaciona aos modais utilizados para atravessar a fronteira. No Gráfico 04 é possível identificar a grande circulação de automóveis, motos, mototaxis e vans. Já no gráfico 05 predomina o uso de automóveis. Demonstrando a diferença na dinâmica dos movimentos nas fronteiras, atrelado com a grande diferença na quantidade de deslocamentos que ocorrem entre elas.

Gráfico 04 - Fluxo Diário Brasil e Paraguai.



Fonte: UDC (2016)

Gráfico 05 - Fluxo Diário Brasil e Argentina.



Fonte: UDC (2016)

Uma das justificativas que ajudam a compreender a grande diferença na dinâmica na transposição das fronteiras é possível identificar in-loco. A fiscalização que ocorrem entre Brasil e Paraguai, dado o grande fluxo ocorre por amostragem, e grande parte das motocicletas que realizam esse trajeto é de mototaxistas, que muitas vezes não possuem a documentação para o desempenho desta atividade e outras possíveis irregularidades. A permeabilidade desta fronteira permite essa prática, e poucas vezes ocorrem apreensões de forma significativa para inibir irregularidades, tanto por parte de motociclistas brasileiros quanto dos paraguaios.

Já na fronteira da Argentina, a fiscalização é mais rígida, sendo que todo motorista, independente da nacionalidade, é barrado na aduana e precisa apresentar um documento de identificação para registro do ingresso no país, além de ter o seu veículo vistoriado na maior parte das vezes. A identificação e a fiscalização que ocorrem na Argentina, se repetem na aduana brasileira apenas de forma esporádica. Mas o rigor da fiscalização tende a inibir o deslocamento de veículos que possuam irregularidades, como também daqueles usuários que em decorrência do tempo gasto no processo de fiscalização, optam por não cruzar a fronteira.

Porém, o processo adotado na Aduana Argentina, é possível pelo baixo fluxo de migrações, mas em épocas em que aumenta o número de turistas esse sistema

ocasiona grandes congestionamentos, demonstrando que a estrutura existente não está preparada para atender grandes demandas, como ocorre, por exemplo entre Brasil e Paraguai.

A intensidade de fluxo que ocorre na Aduana de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este, possui diversas motivações, que transcendem o turismo de compra. O país vizinho possui estímulos fiscais que tornam a prática empresarial mais atrativa, a política de importação, somado com a implementação do MERCOSUL auxiliaram a tornar o município paraguaio um local atrativo ao fluxo de pessoas e mercadorias (LAMBERTI, OLIVEIRA, 2007).

Rabossi (2004) ratifica que um dos estímulos para que os fluxos entre Brasil e Paraguai sejam mais intensos possui relação com a política de importação favorável as empresas paraguaias e aos compristas brasileiros. Através da eliminação de tarifas de exportação, que favorece o desenvolvimento do Paraguai no que tange o comércio de produtos. O mesmo não ocorre com a Argentina, que com sua política protecionista foram para o lado contrário, ampliando impostos, e proibindo a exportação de algumas mercadorias. Conte (2012) complementa, atribuindo que o país Argentino não contempla da mesma atratividade que o Paraguai, uma vez que o fluxo para Argentina não possui motivação para atividades acadêmicas ou laborais, mas possui certo grau de atratividade turística, sendo esta a principal motivação para o fluxo populacional.

Os volumes de transações que ocorrem nas fronteiras, por mais que sofram variações, tentem a aumentarem em conformidade com que os municípios fronteiriços intensifiquem o seu grau de interação. Ressalta-se que se trata de uma região peculiar, que necessita de um tratamento diferenciado principalmente em seu planejamento. A implementação de infraestrutura que atenda a população fronteiriça, somada com acordos bilaterais que visem atender as especificidades da fronteira em questão, a ação conjunta dos órgãos que a fiscalizem, objetivando agilizar o processo de migração. São ações capazes de auxiliar a integração da população fronteiriça, para que a mesma usufrua de suas potencialidades, visando a maior interação para que um município seja complementado pelo outro.

2. METODOLOGIA

Conforme foi apresentado nos objetivos, para o desenvolvimento da dissertação será necessária a coleta de dados pertinentes a mobilidade urbana em regiões de fronteiras e identificar como a escolha do modal pode influenciar no deslocamento da população entre os dois países. Para obter essas informações será realizada uma pesquisa exploratória através de análises bibliográficas, com a finalidade de se obter informações de como essa temática é tratada de forma global. Após esta fase será elaborado o estudo de caso, que irá ocorrer na fronteira do Brasil com o Paraguai, nas cidades de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este.

Visando a obtenção das informações necessárias para esta dissertação, será utilizado o método dialético, o qual Gil (1999) destaca que é indicada a quando os dados coletados deverão ser analisados considerando as especificidades da realidade local. Este método possibilita que o pesquisador construa o conhecimento a partir da sua interação com o objeto pesquisado. Busca-se compreender a razão, o motivo e como ocorrem os fatos da análise, sendo eles relacionados aos deslocamentos na região fronteira.

Machado et al (2005) ratificam que as regiões fronteiriças possuem características únicas, sendo inviável aplicação da unicidade de planejamento para todas essas regiões. Este fato demonstra a necessidade de analisar as especificidades regionais, que caracterizam a população da zona de fronteira.

Portanto será realizada uma pesquisa exploratória, que segundo Gil (1999) o método é utilizado quando se faz necessário a realização de levantamentos bibliográficos e a realização de entrevistas com a finalidade de proporcionar melhor compreensão do problema, sendo indicado para o estudo de caso.

2.1 Procedimentos Metodológicos

A pesquisa se realizará em duas grandes etapas. Inicialmente a análise teórica busca compreender as especificidades das zonas de fronteiras. Esse embasamento ocorre principalmente através de pesquisas bibliográficas. A segunda irá abranger uma pesquisa empírica cujo objetivo é a análise do estudo de caso. Nesta etapa o foco se concentra na região de fronteira de Foz do Iguaçu e Cidade do Leste. A

obtenção dos dados relacionados à fronteira do Iguazu é através de documentos fornecidos pelos órgãos das esferas municipais, estaduais e federais, de ambos os países, além de publicações sobre a temática.

No estudo teórico será analisado a dinamicidade da mobilidade em dois períodos, o primeiro que antecede a revitalização da aduana brasileira em 2006, que após sua implementação foi alterada a dinâmica de fiscalização da ponte. A segunda análise será após esse período até 2016, pois neste ano a Ponte Internacional da Amizade passou por revitalização e isso, acredita-se, afetou positivamente nos resultados em termos de tempo de transposição e algumas alterações dos modais utilizados. Busca-se identificar como as ações aplicadas na região da ponte da amizade, impactaram na dinâmica da mobilidade nesses períodos.

Para realizar a análise serão utilizados dados referentes:

- a) Perfil da população que realiza o movimento entre Foz do Iguazu e Ciudad del Este;
- b) Motivo da viagem e da escolha de um modal específico para realizar o deslocamento na fronteira;
- c) Tempo médio para se deslocar de aduana para aduana e como o tempo de deslocamento influencia na escolha do modal.

Os dados quantitativos para o estudo de caso serão apresentados através de informações obtidas principalmente pelos órgãos que atuam nesta região de fronteira, sendo Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Receita Federal, Prefeitura Municipal de Foz do Iguazu, além da utilização de dados coletados na Ponte Internacional da Amizade.

Com a finalidade de obter informações específicas da região serão apresentadas entrevistas realizadas através de amostragem intencional. Silvia e Menezes (2005) afirmam que este sistema é utilizado quando as escolhas dos entrevistados representam bem o universo a ser analisado. Partindo desta premissa, o público que será abordado estará relacionado aos setores citados no parágrafo anterior.

3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Com o objetivo de melhor embasar o presente trabalho, considera-se necessário a identificação das principais especificidades que ocorrem em regiões fronteiriças. Destaca-se a necessidade dos países fronteiriços estudarem suas especificidades, com o intuito de explorar suas potencialidades e minimizar os impactos decorrentes de suas externalidades. Este capítulo aborda os conceitos de Fronteiras; Cidades de Fronteiras; Conurbações e interação fronteiriça; Programas para o desenvolvimento das regiões de fronteiras; Mobilidade Urbana além de uma análise prévia da região fronteiriça do Iguazu.

No caso do Brasil, uma das principais ferramentas de planejamento para as regiões fronteiriças é o Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira - PDFF. A análise desta ferramenta irá auxiliar no entendimento dos mecanismos disponíveis para o planejamento destas regiões.

Ao trazer a análise para o Estudo de Caso de Foz do Iguazu e Ciudad del Este é importante identificar o mecanismo de funcionamento do Mercado Comum do Sul - MERCOSUL, compreendendo a influência deste programa no cotidiano desta fronteira.

Para mensurar o grau de eficiência destes programas e o outros que auxiliam no planejamento destas áreas, será realizado comparativos com regiões fronteiriças em situações análogas, mantendo como foco principal a mobilidade na faixa de fronteira.

3.1 Região de Fronteiras

Em contrapartida ao desenvolvimento integrado entre as nações, vem o fator relacionado à soberania nacional, na qual cada país busca defender os seus propósitos. A estratégia utilizada com a finalidade de preservar os interesses de um país se dá principalmente pela fiscalização, uma vez que o protecionismo fiscal visa inibir a entrada de produtos sem o pagamento de tributos. Concomitante a esse processo também se faz necessário a fiscalização das pessoas que transitam por essa área assim como impedir a entrada de mercadorias consideradas proibidas no território nacional. Machado (1998) menciona que a fronteira é considerada uma

zona de perigo, além de ser uma área de constante preocupação para o país. No caso do Brasil a sua extensa área fronteiriça, somado com o efetivo escasso das forças de segurança, deixam essas regiões muito permeáveis, facilitando a prática de atos ilícitos nesta região. No mesmo sentido Dorfman (2013), ratifica, afirmando que a região fronteiriça constantemente remete a práticas legais e ilegais, por atrair pessoas que de uma forma ou outra, buscam tirar vantagens das especificidades das regiões de fronteiras.

Machado (2006) complementa afirmando que a região de fronteira é simultaneamente uma região de constante comunicação e troca, além de ser um lugar de constante tensão em conflito. No interior dessas adversidades a população, que fica à margem das decisões políticas e administrativas, que são emanadas de forma unilateral, que os afetam diretamente. O mesmo autor no ano de 1998 aborda que os atos ilícitos mais comuns nessas áreas estão associados ao tráfico de drogas, contrabando e lavagem de dinheiro. E a atuação do Estado que busca coibir essas práticas recai diretamente na população, limitando ou inibindo a mobilidade entre os países, uma vez que a fiscalização tende a aumentar o tempo de traslado entre as fronteiras.

A fluidez dos limites e a conseqüente possibilidade de driblar os circuitos oficiais podem beneficiar os habitantes da faixa de fronteira, mas existem indicadores de que o maior beneficiário é a *economia paralela* dos países limítrofes. No Brasil é bastante conhecida a centralidade de Foz do Iguaçu para os circuitos de “sacoleiros”, assim como Ciudad del Este se transformou em lugar central para operações de evasão fiscal e lavagem de dinheiro através do circuito bancário. (MACHADO, 1998, p.04).

A constante fiscalização nessas regiões com particularidades distintas é algo fundamental para manter não só a soberania nacional mas, também a organização do Estado. Entretanto a sistemática adotada para obter esse resultado deve ser de tal forma que interfira o mínimo possível na rotina do cidadão fronteiriço. Uma das realidades vivenciadas por eles está diretamente relacionada ao movimento pendular, seja para desempenhar atividades de trabalho, estudo ou lazer. Conforme abordado anteriormente as cidades fronteiriças além de ter seu papel integrador também possuem a função de complementaridade. É muito comum encontrar fração

da população de nacionalidade estrangeira desempenhando atividades laborais na informalidade.

Deve ser instituída, regulada e consolidada pelo Direito de Integração, e responder por meio de regulações conjuntas a questões como migração de trabalhadores; gestão ambiental e de recursos naturais essenciais e estratégicos; combate à contravenção e à pobreza, entre outras demandas insuscetíveis de serem reguladas unilateralmente pelos estados, pois são problemas não isolados, não localizados. (MOURA e CARDOSO, 2013 p.04).

O constante aumento do fluxo de pessoas e mercadorias nas regiões fronteiriças não foi acompanhado pelas políticas de fiscalizações, acarretando em um processo ineficiente, e com um grande impacto para a população. Esse processo por suas vezes chega a criminalizar essa região. Principalmente por não haver um contingente suficiente para proporcionar uma fiscalização constante, são empregadas operações esporádicas, transformando a região fronteira em uma zona militarizada, desestimulando o livre fluxo das populações que vivem nestas áreas.

A preocupação com a segurança nacional, de onde emana a criação de um território especial ao longo do limite internacional continental do país, embora legítima, não tem sido acompanhada de uma política pública sistemática que atenda as especificidades regionais, nem do ponto de vista econômico nem da cidadania fronteira. (MACHADO et al, 2005 p.87).

A terminologia FRONTEIRA constantemente é vista de forma equivocada como sinônimo da palavra LIMITE. Porém deve-se ressaltar que o termo FRONTEIRA, remete aquilo que está à frente e possui como uma de suas características a mutabilidade, uma vez que a sua existência possui ligação direta com a ocupação desta área.

A fronteira é percebida pelos habitantes e utilizada cotidianamente. A sua presença produz um efeito de barreira e de descontinuidade, caracterizando-se como um novo elemento na organização territorial e também pode ser um campo de experiências individuais e coletivas. (ANTUNES, 2015 p. 35).

Os moradores destas áreas possuem culturas, interesses e legislações distintas. Este fato muitas vezes acarreta adaptação da dinamicidade dos aglomerados urbanos que sofrem influência direta da Fronteira. Pode-se considerar está área

como uma região de comunicação entre setores distintos, podendo possuir um caráter político. (MACHADO, 1998).

Rodrigues (2016) aborda que além da questão política dessa região, vislumbra a motivação econômica, para que dois países aumentem a suas interações. Esse processo é mais predominante nas cidades gêmeas. Através de acordos entre os municípios estrangeiros é possível criar uma divisão dos papéis de fiscalização, auxiliando no melhor processo de integração entre os países.

A constante necessidade de fiscalizar essas áreas enfatiza uma de suas peculiaridades, destaca-se a dificuldade de um controle efetivo dessas regiões fronteiriças, esse fato corrobora para que haja uma analogia dessas áreas, como zonas de inseguranças, que remetem ao perigo. As legislações e interesses contrastantes entre os países auxiliam no agravamento deste quadro (MACHADO, 1998).

Oliveira (2015) complementa afirmando que as decisões políticas e administrativas que ocorrem entre países fronteiriços acabam por afetar regiões distantes da fronteira e quanto mais próximo estiver um centro urbano de uma área fronteiriça maior será o impacto sobre ela, a exemplo de políticas que influenciam na permeabilidade de pessoas e mercadorias e a interferência cambial.

O Estado deve proporcionar controle permanente dessas áreas, objetivando a manutenção dos interesses em âmbito nacional. Nogueira (2007) complementa esta premissa afirmando, ser a fronteira uma região que possuidora da imagem de uma localidade propensa a prática de contravenções. Ratificando a negatividade desta região, que em virtude de suas características únicas, muitas vezes criam conflitos de interesses, ambos os autores afirmam que a existência da fronteira está diretamente relacionada à ocupação de um espaço, o qual possui vinculação a um processo econômico. Este fator corrobora para o entendimento da unicidade de cada zona de fronteira, pois a dinâmica de uma região contribuiu para a existência de uma identidade, sendo que está constantemente influencia na dinamicidade das fronteiras.

Complementando o entendimento da FRONTEIRA, é relevante entender o seu sentido e a relação entre a terminologia fronteira e limite. As duas palavras a primeira vista são identificadas como sinônimas, porém, possuem conotações bastante distintas. Ao se falar da fronteira o termo é remetido para aquilo que está à frente, ou seja, refere-se à margem de uma região, por outro lado a terminologia, limite é uma criação jurídica, que delimita uma unidade política territorial (MACHADO 1998).

Para consolidar a demarcação de um território a existência de um marco de fronteira exerce um estímulo visual, auxiliando a compreender o ponto de início ou fim de um país, estado ou cidade. A conotação esperada é de um traçado através de uma linha divisória entre dois ou mais entes federados. "O limite internacional foi estabelecido como conceito jurídico associado ao Estado territorial no sentido de delimitar espaços mutuamente excludentes e definir o perímetro máximo de controle soberano exercido por um Estado central" (MACHADO, 2006 p. 59).

Frasson e Martins (2016) abordam o conceito como não apenas um marco de delimitação, mas também como um local que permite a troca de conhecimento. Cardoso et al (2012) destaca que essa interação inerentes a essas localidades, permitem que a população fronteira façam uso desses espaços como se fossem um complemento de sua cidade de origem. Nessas regiões a migração nas duas direções é algo comum e frequente. Ressalta-se que a integração que ocorre não é exclusividade de aglomerados urbanos que possuem ligações diretas com a linha de fronteira, ocorrem também nas localidades denominadas faixas de fronteiras.

Borba (2013) afirma que a faixa de fronteira é um território que possui regras, específicas relacionada a sua ocupação, trânsito, exploração econômica. Uma vez que é considerada uma área de preservação, sobre a ótica da segurança nacional.

Referente à faixa de fronteira a Constituição Federal de 1988, no artigo 20 parágrafo 2º, versa sobre a esse tema, afirmando que a mesma possui uma largura de 150 quilômetros e complementa que esta região é estrategicamente considerada uma área de defesa. Através desta premissa é possível compreender a grande importância do planejamento desta área de interesse nacional.

A constante preocupação com a temática relacionada com as especificidades e externalidades das zonas fronteiriças não é um assunto recente, porém na atualidade a sua repercussão ganha mais vultuosidade. No ano de 1939 a Revista Brasileira de Geografia lançou uma edição que tinha entre seus conteúdos uma matéria relacionada à geografia das fronteiras. Fazendo análise do tema baseado na obra de Jacques Ancel (1938), um historiador geógrafo do período pós-guerra.

Carvalho (1939) já trazia a tona os conceitos que são aprofundados por pesquisadores contemporâneos, a exemplo da delimitação de uma área, como em períodos pretéritos a cartografia não era de fácil acesso, e o seu resultado não possuía a precisão absoluta, era utilizados recursos adversos para se delimitar um determinado espaço. "*Há fronteiras em que falta a barreira visível, são as fronteiras humanas em que um certo número de circunstâncias temporárias ou permanentes discriminam uma oposição*" (CARVALHO, 1939 p.103).

Os limites de um Estado foram muito tempo imprecisos por falta de instrumentos de trabalho e de medida. Quando o conhecimento geográfico dos países aprofundou-se, ao mesmo tempo que se afirmava a necessidade permanente da defesa, registavam-se fórmulas que procuravam pôr de acordo ciência e segurança: assim a *fronteira natural*. Foi um conceito mais ideal do que real, uma fronteira que nunca se alcançou, excetuados os obstáculos enormes, o oceano ou a montanha elevada. (CARVALHO, 1939 p.110).

A necessidade de fiscalizar as fronteiras com a finalidade de assegurar os interesses nacionais é um desafio dado as suas especificidades. O exemplo do que ocorre com a fronteira brasileira, relacionado tanto com a grande área a ser fiscalizada quanto com as políticas que contrastam com as dos países limítrofes, acarretam em um contínuo sistema de fluxo tanto de pessoas quanto os de mercadorias de forma ilegal.

O sistema extraoficial (invisível) é fundado na informalidade (frequentemente na ilicitude), de forma velada. O contrabando, como exemplo de tal sistema invisível, constitui atividades lesivas aos interesses financeiros do país, pois, além de ocasionar o não recolhimento de tributos eventualmente devidos, torna desleal, a concorrência com os produtos similares do mercado nacional e gera empregos fora do país. Além disso, a forma de cometimentos da infração renova-se incessantemente e engendram-se novos artifícios, dificultando o combate do ilícito pelas instituições responsáveis. (ANTUNES et al, 2012 p. 66).

Mendes (2016) ressalta a especificidade da fronteira brasileira e faz uma comparação com o limite entre Estados Unidos e México. O autor aborda que o Brasil possui aproximadamente 16.000 km de fronteira e os Estados Unidos 3.000 km. Mesmo com a grande diferença da área a ser protegida, os problemas relacionados à permeabilidade ocorrem em ambos os casos. Também ressalva que no ano de 2011 o Brasil concebeu um plano estratégico para as regiões de fronteiras, objetivando principalmente o combate a irregularidades, que constantemente ocorrem nas faixas de fronteiras.

Em termos comparativos, a fronteira entre os Estados Unidos da América e o México tem pouco mais de 3.000 quilômetros e, a despeito dos vultosos recursos empenhados nas atividades de controle, lá também são muitos os problemas existentes e ainda não solucionados.

Em 2011, foi concebido o Plano Estratégico de Fronteiras, objetivando ser o documento norteador para as atividades de combate aos ilícitos que ocorrem na faixa de fronteira. O citado plano é colocado em execução por intermédio das Operações Sentinela, gerenciadas pelo Ministério da Justiça, e Operações Ágata, coordenadas pelo Ministério da Defesa. (MENDES, 2016 p.31)

O autor destaca que a fiscalização existente não é o suficiente para cobrir a vasta área de fronteira do Brasil. Ratifica afirmando que e até mesmo em regiões em que as fronteiras são menores possuem um grande fluxo de pessoas e mercadorias e não recebem a fiscalização adequada, possibilitando a ocorrência de práticas ilícitas.

A fronteira do Brasil com o Uruguai tem aproximadamente 985 quilômetros, desde a tríplice fronteira Brasil – Argentina - Uruguai até a foz do Arroio Chuí. O trecho seco desta região permite a entrada, por estradas secundárias, de uma vasta gama de produtos ilegais, tais como agrotóxicos, cigarros, bebidas alcoólicas, drogas, explosivos, armas e munições. (MENDES, 2016 p. 34)

As relações entre os países fronteiriços, constantemente são marcadas por embates, mesmo aquelas zonas que possuem um maior grau de interação. Porém nessas regiões prevalece o controle, e a fiscalização motivados pela manutenção dos interesses estratégicos de cada país. Visando a maior integração entre a população fronteiriça, a fiscalização dessas áreas deve interferir ao mínimo na rotina daqueles que vivenciam quase que diariamente a região de fronteira.

3.2. Cidades de Fronteira

As cidades de fronteira são aquelas que estão situadas no limite geográfico de um país. A nível de planejamento urbano a Constituição Federal, dá esta denominação aos centros urbanos que estão situados na faixa de fronteira, que é de 150 km. Com base no mesmo conceito existe a nomenclatura relacionada às cidades-gêmeas, que se referem às aglomerações urbanas que fazem limite com outro país, e mesmo que suas características de população, economia, cultura, sejam distintas, essas cidades possuem um forte grau de dependência (MACHADO, 2006).

Os autores Coelho e Reis (2006) complementam afirmando que as cidades fronteiriças possuem uma forte importância no contexto de integração entre os países. Dentro desta premissa Oliveira et al (2011) aborda que concomitante com a integração existem externalidades, a exemplo dos preconceitos, rivalidades, práticas ilícitas. Ratifica a complexidade inerente ao planejamento destas regiões, principalmente pelo caráter da unicidade que elas possuem, não sendo possível dar um mesmo tratamento a todas as áreas de fronteiras.

Nas relações cotidianas em regiões de fronteiras, exacerbam-se preconceitos, rivalidades, concorrências desleais, ilícitudes em diversos níveis, ao mesmo tempo que também ocorrem positivities e relações agradáveis – geralmente silenciosas – de convivência e harmonia. As cidades fronteiriças se distinguem entre si não só pelo diferente tamanho como também pelas funcionalidades exercidas, mas em todas, a despeito da atração realçada pelas possibilidades que oferecem, verificam-se carências sociais, exclusão e deterioração ambiental. (OLIVEIRA et al, 2011. p 79).

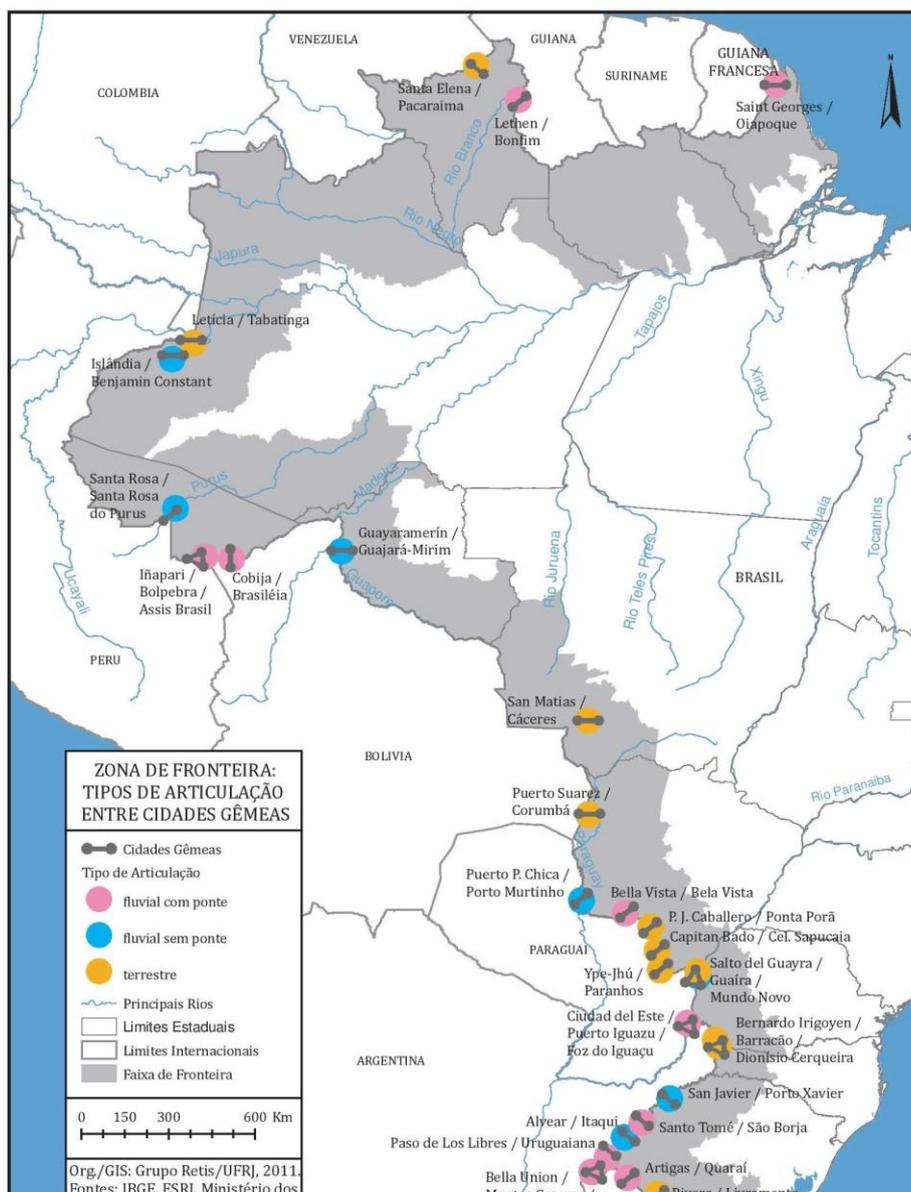
O planejamento destas cidades deve obter como principal parâmetro, o grau de interação entre essas áreas, uma vez que estas regiões se complementam em vários quesitos, a exemplo da infraestrutura, oferta de serviços e empregos. Acarretando no constante estímulo do fluxo populacional entre as fronteiras, ocasionando alteração do perfil da população que convive nesta realidade (COELHO & REIS 2011).

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), demonstra que nos 16.886 km de fronteira, existem 588 municípios na faixa de 150 km da fronteira, deste total 30 municípios são considerados cidades-gêmeas. Essas informações corroboram

para entender a importância de um planejamento conjunto dos países fronteiriços. Rodrigues (2016) aponta que os países que se encontram nas regiões de fronteiras tendem a atuar de forma conjunta com o objetivo de obter maior visibilidade no cenário global. Para tanto a integração entre eles é algo fundamental. Em relação ao planejamento a nível nacional, o Brasil possui a Comissão Permanente para o Desenvolvimento e a Integração da Faixa de Fronteira - CDIF. Que tem como seu principal foco auxiliar no desenvolvimento de políticas que auxiliem a ascensão da zona de fronteira.

O mapa 04, possibilita visualizar todas as 29 cidades gêmeas que há no Brasil, assim como ocorrem suas interações. Deste total 12 possuem fronteiras secas, ou seja sem nenhum acidente geográfico, 06 possuem comunicação fluvial, sem ponte, e 11 possuem comunicação fluvial com ponte. Destaca-se que a região sul do país é aquela que possui o maior número de cidades gêmeas.

Mapa 04 - Cidades Gêmeas No Brasil



Fonte: GRUPO RETIS/UFRJ (2011).

Ao abordar os estímulos políticos que podem auxiliar na maior integração das cidades fronteiriças, Coelho e Reis (2011) ressaltam a importância de um planejamento urbano conjunto, fazendo uso de legislações específicas com o objetivo de atender as especificidades destas localidades. Os autores reforçam que um benefício desta política integrada é o usufruto com melhor qualidade da população de fronteira, o que proporciona que uma cidade ser o complemento da outra.

Assim, esta é uma questão importante a ser tratada, estudada e trabalhada, com maior profundidade. Com isso, principalmente nas cidades de fronteira seca, não haveria a necessidade de duplicação de alguns equipamentos. O uso do solo poderia ser pensado de forma global. Essas medidas parecem muito naturais, na medida em que as cidades possuem uma continuidade urbana claramente percebida. (COELHO e REIS, 2011 p. 06).

As cidades fronteiriças pelas suas especificidades não possuem o mesmo tratamento dos municípios que estão fora da zona de fronteira, uma vez que essas áreas possuem algumas prerrogativas legais, a exemplo da redução ou até mesmo a isenção de taxas e impostos para aquisição de alguns produtos ou prestação de serviços. Esta condição ocorre com o objetivo de proporcionar maior competitividade de mercado, do município com os países vizinhos. Concomitante com esse processo também existe a prática protecionista, permitindo que o nacional de um país compre no exterior, porém após ultrapassar um valor específico será necessário o pagamento de tributos baseado no valor excedente. Também em prol da proteção do mercado nacional o país possui a prerrogativa de proibir o acesso de alguns produtos no país.

A suspensão total ou parcial da legislação nacional em territórios delimitados é uma prerrogativa dos Estados nacionais. Esse expediente está sendo cada vez mais usado pelos Estados como uma forma alternativa de regulação das fronteiras internacionais para

atender a objetivos imediatos de natureza econômica. É o caso da instituição de zonas francas e de zonas de livre comércio, onde o princípio básico do estatuto de extra-territorialidade é aduaneiro, ou seja, o Estado abre mão da cobrança de direitos alfandegários para um ou mais produtos de importação e exportação para as firmas localizadas nesses territórios especiais. (MACHADO, 2000, p.21).

Esta regulamentação, que visa o maior desenvolvimento da cidade fronteiriça, acaba por chamar atenção de grupos criminosos que buscam formas de burlar a legislação, ou se beneficiam do relaxamento da fiscalização em uma determinada área. Em decorrência dessas práticas os órgãos competentes fazem o possível para inibir os atos ilícitos nas áreas fronteiriças. (MACHADO, 1998). Sobre a mesma temática Dorfmann (2013) complementa:

A Estratégia Nacional de Segurança Pública nas Fronteiras da Secretaria de Segurança Pública do Ministério da Justiça visa “intensificar o controle e a fiscalização nas fronteiras, de forma a fortalecer a prevenção, o controle e a repressão dos delitos transfronteiriços e outros delitos praticados nas regiões da fronteira brasileira, em parceria com Estados e Municípios”. O discurso da defesa nacional passa, contemporaneamente, pela repressão aos crimes transfronteiriços e pela presença e integração de órgãos de controle e repressão. (DORFMAN, 2013 p. 15)

Uma das dificuldades do processo de fiscalização está em afetar no mínimo o traslado da população. Mezzandra (2015) discorre a respeito da interação entre as cidades de fronteiras, principalmente no setor do mercado de trabalho. Frason e Martins (2016) complementam citando que o processo de transpor uma fronteira é uma prática comum, tanto pela facilidade de se obter informações através das conexões em redes, como a facilidade de se deslocar fisicamente.

Ratifica-se o importante papel da fronteira no desenvolvimento do país. Para maximizar esse potencial, políticas para incentivar a sua ocupação e o fluxo populacional são proporcionadas a flexibilização de algumas normativas com a finalidade de deixar a região mais atrativa economicamente (MACHADO,1998).

Para Cardoso et al (2011) o comércio fronteiriço por si só já representa um atração significativa para a região, sendo que esse comercio tem a ação complementar com o que ocorre no país vizinho. Desta forma a população que reside nas proximidades da fronteira podem fazer uso dos serviços disponíveis nos dois países.

Com a nova conformação política e econômica global, e a conseqüente importância do fortalecimento de blocos regionais para uma inserção competitiva no mercado mundial, as fronteiras passaram a desempenhar papel estratégico para o desenvolvimento sustentável nacional, dado que, em função de características comuns e necessidade de desenvolvimento articulado, configuram-se como pontos estratégicos para catalisação e fortalecimento da integração dos países. (COSTA e GADELHA, 2005 p.25).

O grau de interação entre os países vizinhos ocorrem principalmente pelo incentivo econômico, partindo do pressuposto que a união de duas nações proporciona maior visibilidade a nível mundial. Outro condicionante que tende a afetar o nível de interação, esta relacionada com a viabilização do deslocamento entre os países, principalmente no quesito mobilidade.

Entre as cidades gêmeas existe uma grande diversidade no tocante ao grau de interação que cada uma cultiva com a sua correspondente. Fatores como acidentes geográficos e infraestrutura que viabilize o transporte que ligue ambas as cidades, grau de ligação destas para com seus respectivos Estados Nacionais, influenciam diretamente na forma como se dá a interação entre as cidades gêmeas. Nem todas possuem obras de infraestrutura que permitam o fácil acesso ao lado vizinho. Algumas, no entanto, apresentam um grau de interação elevado, principalmente no caso das fronteiras secas, e em que a proximidade de ambas as cidades é tão grande que algumas chegam a apresentar conurbação ou semi-conurbação. Esse é o caso de Santana do Livramento (Brasil) e Rivera (Uruguai). Não há acidente geográfico que separe as duas cidades, sendo a demarcação feita por marcos simbólicos. (RODRIGUES 2016, p. 663).

Ao se analisar as cidades fronteiriças, principalmente as cidades gêmeas, é possível identificar a grande influência que o grau de interação exerce na dinâmica das relações entre a população fronteiriça. Por se tratar de uma zona que possui mescla de dependência e rivalidade, o que proporciona um perfil diferenciado na sua população. Um dos pontos que possui grande relevância nesta temática está relacionado na garantia de manter os interesses de cada país, influenciando o mínimo na dinâmica de sua população. Pois as especificidades dessas regiões são evidenciadas conforme aumenta a integração entre os povos, que são mais latentes nas cidades conurbadas, essa temática será abordado a seguir.

3.3 CONURBAÇÃO E INTEGRAÇÃO FRONTEIRIÇA

Moura (2009) trata como conurbação o aglomerado urbano que envolve municípios limítrofes em continuidade, que possuem alta concentração demográfica, proporcionando forte interação econômica somado com intenso fluxo de relações intermunicipais, caracterizados pelos movimentos pendulares. Esses municípios são integrados pelas suas funções de complementares, podendo ser, por exemplo, no quesito infraestrutura ou prestação de serviços.

O crescimento populacional pode ser tamanho que não possibilite identificar os limites de um município, sendo comum que em algum momento haja dúvida em identificar em qual unidade urbana se está. Esta característica tende a ocorrer também com aglomerados urbanos internacionais. Principalmente quando se trata das fronteiras secas.

No Brasil as maiores aglomerações urbanas internacionais segundo o IBGE (2010) são: Foz do Iguaçu (PR) - 674.669 habitantes; Ponta Porã (MS) - 166.061 habitantes; Santana do Livramento (RS) - 161.364 habitantes; Corumbá (MS) - 151.432 habitantes e Uruguiana (RS) - 137.877 habitantes.

O município de Foz do Iguaçu se destaca em possuir a maior aglomeração urbana, porém a fronteira de Santana do Livramento segundo Rodrigues (2016) é a considerada com o maior nível de interação de todas as fronteiras do Brasil.

A integração nas áreas de fronteiras pode ocorrer em diversos níveis, sendo possível identificar que as cidades gêmeas situadas em fronteiras secas possuem um nível de interação maior daquelas divididas por acidentes geográficos, a exemplo das fronteiras separadas por lagos ou rios, que possuem alguma comunicação a por pontes ou balsas. Porém a implementação de uma infraestrutura para permitir a comunicação entre os países vizinhos nem sempre é algo viável.

Entre as cidades gêmeas existe uma grande diversidade no tocante ao grau de interação que cada uma cultiva com a sua correspondente. Fatores como acidentes geográficos e infraestrutura que viabilize o transporte que ligue ambas as cidades, grau de ligação destas para com seus respectivos Estados Nacionais, influenciam diretamente na forma como se dá a interação entre as cidades gêmeas. (RODRIGUES, 2016 p. 633).

A diferença no nível de interações entre essas fronteiras se relaciona principalmente na facilidade de se obter o deslocamento, sendo que as secas simplificam esse

fluxo, proporcionando o aumento significativo do processo de integração na ótica da mobilidade, porém essa especificidade tende a alterar não apenas o nível de interação, mas também a sua dinamicidade (BENTO, 2013).

O autor Oliveira (2015) afirma que as interações fronteiriças ocorrem sobre duas vertentes sendo elas a Formal e a Informal. Caracterizando a primeira como a interação que respeita todos os ritos impostos na zona de fronteira, a exemplo das normas legais, e a segunda é a interação do dia-a-dia da população fronteiriça que na nem sempre seguem na formalidade legal.

As fronteiras foram e serão sempre um elemento chave de diferenciação, comunhão e comunicação, interpondo-se entre a ordem e a desordem, entre o formal e o funcional, abraçando, nem sempre com equilíbrio, as regras e os ritos socioculturais conexos e desconexos. (OLIVEIRA, 2015 p. 235).

Bento (2015) complementa que as cidades fronteiriças que não possuem uma fronteira seca, o controle de pessoas e mercadorias ocorre geralmente antes do cruzamento da linha que delimita os países, acarretando em uma interrupção no fluxo, tendendo a reduzir a interação entre as cidades binacionais. O mesmo não ocorre nas cidades gêmeas que possuem a fronteira livre de qualquer acidente geográfico. A exemplo da cidade de Santana do Livramento (Brasil) e Rivera (Uruguai). Rodrigues (2016) afirma que essa região fronteiriça é considerada aquela que possui o maior grau de interação, e um dos motivos é a inexistência de acidentes geográficos.

Antunes (2015) afirma que essa região fronteiriça é propícia para a integração entre os países que estão em contato constante. Geralmente esta interação possui motivações no cunho econômico sendo que uma cidade tende a ser favorecida, principalmente sobre a ótica cambial.

Cardoso et al (2012) reforça a temática desta interação transnacional sobre o cunho econômico. As cidades conurbadas de fronteira possuem uma forte mobilidade pendular, para o desempenho de atividades relacionadas ao trabalho, estudo, lazer. Os autores afirmam a necessidade de um planejamento conjunto dos centros urbanos dos países em questão, com a finalidade de garantir um fluxo mais livre das

pessoas que se deslocam na zona de fronteira, pois os moradores destas regiões tendem a utilizar as cidades fronteiriças de forma complementar.

No caso da mobilidade pendular, além da importância dos fluxos na extensão da faixa de fronteira, e particularmente nas aglomerações urbanas transfronteiriças (cidades gêmeas ou cidades pares), confirmando relações de interação no território, a necessidade de medidas que se traduzem em políticas públicas e pesquisas comuns se torna nítida. Funções públicas de interesse comum têm que ser pensadas e realizadas conjuntamente e cooperadamente entre os países, como aquelas referentes à realização de atividades de trabalho e/ou estudo, medidas nos deslocamentos pendulares, ou para o exercício de atividades de outra ordem, como consumo, lazer, entre outras. (CARDOSO et al, 2012 p.49).

Rodrigues (2016) apresenta como exemplo a integração fronteiriça que ocorre entre Brasil e Uruguai. Afirma que essa fronteira brasileira é considerada uma das que possuem o maior grau de interação harmoniosa, esse fato é justificado pelos diversos acordos bilaterais que ocorreram entre os países, com o objetivo principal de atender as necessidades da população fronteiriça. O autor ainda ressalta que é comum que em ambos os lados da fronteira os moradores possuam fácil acesso a serviços públicos, principalmente na área de saúde e educacional.

As fronteiras do Brasil com o Uruguai são reconhecidas algumas das fronteiras onde há maior cooperação entre as polícias federais e cujo relacionamento das regiões de fronteira é mais harmonioso. Apesar de já estarem engajados em um mesmo processo de Integração, o Mercosul, há uma série de acordos bilaterais entre ambos países a fim de se adaptar à realidade das populações fronteiriças. (ANTUNES, 2016 p. 633).

Sherma (2016) complementa que a interação entre esses centros urbanos pode ser intensa a ponto de transmitir problemas que transpassam a zona fronteiriça, afetando de forma direta a população. Ratificando a necessidade de pensar o planejamento de forma conjunta.

O Brasil buscando implementar o desenvolvimento destas regiões elaborou um programa para desenvolver as faixas de fronteiras, visando a redução da desigualdade que ocorre nestas regiões, procurando proporcionar uma melhor qualidade de vida para aqueles que vivenciam a zona de fronteira.

3.4 Programas para o Desenvolvimento das Regiões de Fronteiras.

Com o objetivo de se tornar mais competitivo, países tendem a se unir em blocos econômicos com a finalidade de obterem melhor posicionamento no mercado econômico internacional. No que diz respeito ao Brasil o Mercado Comum do Sul - MERCOSUL, influencia diretamente na política da região de fronteira dos países membros, com objetivos comuns relacionados ao desenvolvimento (SHERMA, 2016).

Em âmbito da política interna do Brasil, em 2004 foi criado um programa específico para o desenvolvimento da região de fronteira, objetivando o desenvolvimento integrado entre os países da América do Sul, que foi denominado como Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira - PDFF (BRASIL, 2009). No ano de 2011 o ministério da integração nacional publicou uma cartilha referente ao programa, que demonstra suas principais premissas.

O PDFF objetiva principalmente a redução da desigualdade social, buscando o maior desenvolvimento para a região de fronteira, uma vez que é constatado que as zonas fronteiriças possuem grande diversidade, sendo a mais perceptível a do setor econômico. É necessário dar um tratamento para as especificidades destas fronteiras de modo que possibilite a redução das desigualdades, extraindo ao máximo o potencial de cada país. O programa também engloba em seu rol de objetivos, a tentativa de alteração da visão que a população em geral possui referente as zonas de fronteira (BRASIL, 2009). Os autores Costa e Gadelha (2005) reforçam que essa visão negativa das regiões fronteiriças, surgem do constante aumento das desigualdades sociais. "*O conseqüente aumento das desigualdades, a marginalização da população e a concentração da pobreza configuram um quadro de injustiça social não condizente com a diretriz política do governo federal*" (COSTA e GADELHA, 2005 p. 28).

A percepção constatada é que a fronteira é visualizada de forma pejorativa, assim o PDFF busca ressaltar as qualidades destas áreas com a finalidade de proporcionar uma percepção mais digna principalmente para aqueles que vivenciam a zona de fronteira. O PDFF prevê a confecção de um documento para o cidadão fronteiriço, que entre os objetivos deste documento está o de estimular os laços culturais, entre

os povos. Para isso será desenvolvido, por exemplo, programas com estímulo a propagação da cultura regional e o ensino bilíngue (Brasil 2009).

Esses incentivos proporcionarão o reconhecimento da identidade da população que reside e usufrui desta região, acarretando no enraizamento da população, que poderá reduzir à percepção da negatividade, que constantemente é difundida sobre essa região. Através do estreitamento dos laços de dois ou mais países, acarretará em uma maior proximidade entre as populações, podendo assim reduzir a visão negativa destas regiões privilegiadas (Brasil 2009).

A política de desenvolvimento das regiões de fronteiras tem como principal foco obter maior integração e uniformidade entre os integrantes dessas faixas, uma vez que as aberturas dos mercados mundiais trouxeram riquezas e desenvolvimento para os países que estavam preparados para tal ato. Porém aqueles que estavam se desenvolvendo ou não tiveram políticas voltadas ao acompanhamento da nova realidade, sofreram o processo inverso, com o aumento da pobreza e a marginalização. Constatado essa externalidade pelo governo do Brasil, foi intensificando o fortalecimento entre os blocos afetados, com a finalidade de torná-los mais competitivos economicamente, dessa forma reduzindo a desigualdade para proporcionar um desenvolvimento mais justo.

Na prática, a população mais pobre é desproporcionalmente afetada, vez que, como profissionais menos qualificados, são os menos aptos a responderem ao novo dinamismo econômico, apresentando baixa empregabilidade e sofrendo discriminação e marginalização da sociedade e da condição de cidadãos. (COSTA E GRADELHA, 2005, p.28).

Costa e Gradelha (2005) ratificam a preocupação estatal em combater a exclusão social, visando proporcionar o desenvolvimento econômico do país, de forma a criar uma reversão do assistencialismo que vem sendo empregado nos últimos anos. Acredita-se que a partir do momento em que a população tenha desenvolvida a sua capacidade produtiva, a mesma terá plena condição de promover o seu sustento. Sendo que essas externalidades com a população que vive em regiões fronteiriças foram negligenciadas por parte do estado, não havendo sido implementado nenhuma política que objetivasse o desenvolvimento desta área assim como de sua população.

Os objetivos progressos não contemplaram o desenvolvimento sustentável, a qualidade de vida da população e a promoção de cidadania, e como resultado desta negligência, esta região, que abrange pouco mais que um quarto do território nacional, configura-se hoje como uma região deprimida, marcada por profundas iniquidades; essas agravadas por questões diplomáticas peculiares a territórios contíguos entre duas ou mais nações. (COSTA E GRADELHA, 2005, p.31).

Em decorrência da grande extensão da fronteira do Brasil, o PDFF subdividiu essa área em três grandes arcos: Arco Norte, abrangendo do estado do Amapá até o Acre; Arco Central, englobado por Rondônia, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul; Arco Sul, sendo este o de maior importância em decorrência de seu maior fluxo na região fronteira e com maior permeabilidade, sendo intensificada principalmente em decorrência da política de integração.

Embora com importantes diferenciações intra-regionais, trata-se do espaço com a mais intensa influência do legado socioeconômico e cultural europeu ao longo da Faixa, e aquele mais intensamente afetado pela dinâmica transfronteira decorrente do projeto de integração econômica promovida pelo Mercosul. (BRASIL, 2009 p.41)

A macrodivisão das fronteiras nos arcos foi uma estratégia adotada a partir da reestruturação do PDFF de 2005, com base na Política Nacional de Desenvolvimento Regional - PNDR do Ministério da Integração. As divisões dos arcos foram embasadas nas características peculiares de cada região, uma vez que a região de fronteira pela sua dimensão não pode ser planejada como uma região homogênea. Condicionantes como densidade populacional, base produtiva, e aspectos culturais foram utilizados (Brasil, 2009).

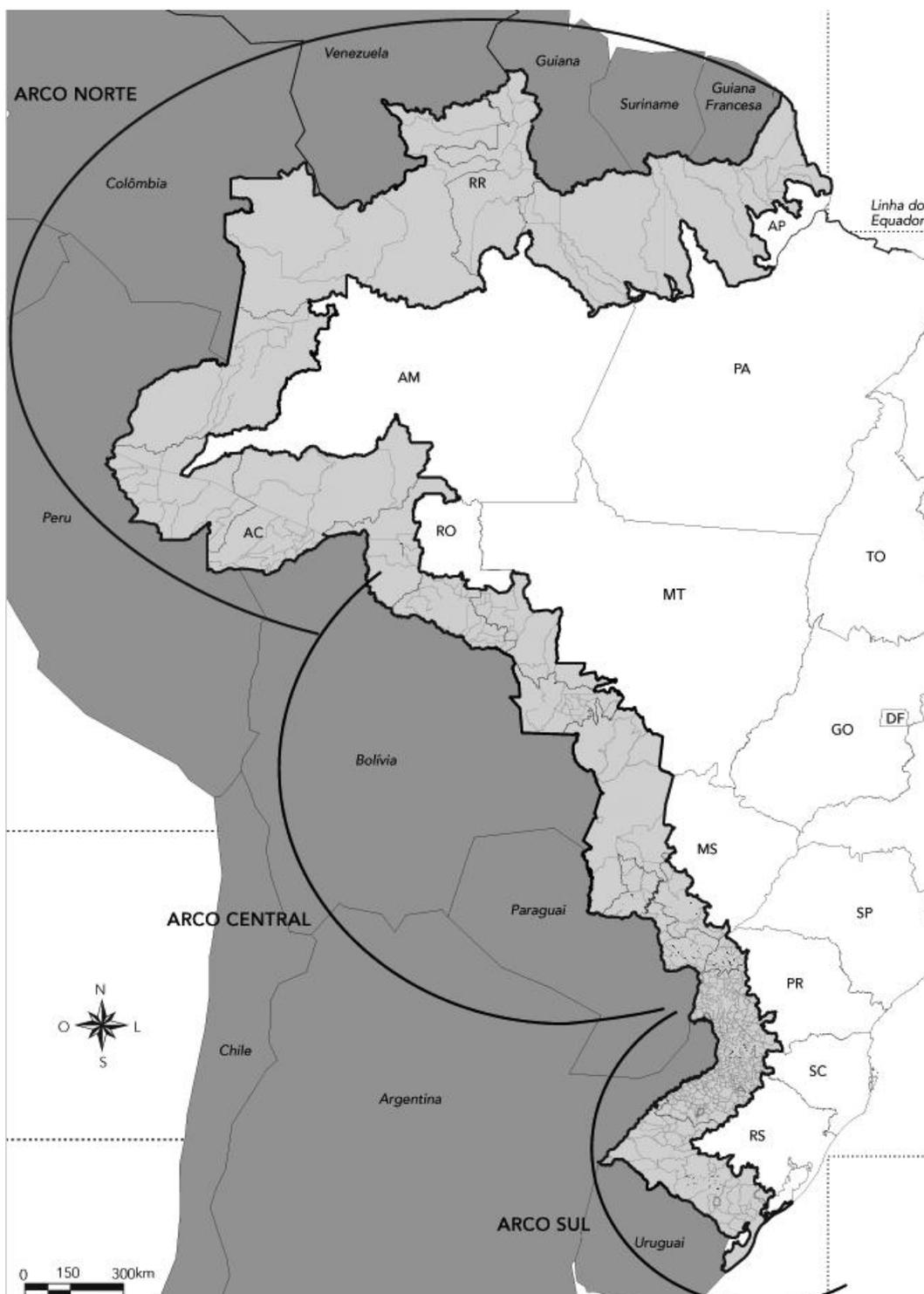
A partir do mapa 05 pode-se visualizar a abrangência dos três arcos. Ressalta-se que de acordo com as especificidades da área de abrangência de cada arco, a política de planejamento dessas regiões de fronteiras pode sofrer variações.

O Arco Norte abrange os estados: Amapá, Pará, Roraima, Amazona e Acre. Uma das especificidades dessa subdivisão se relaciona ao predomínio da população indígena, base produtiva e a sua posição geográfica (BRASIL, 2009).

O Arco Central engloba os estados: Rondônia, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Esta região é considerada uma zona de transição entre o Arco Norte e o Arco Sul. De forma similar aos demais Arcos a sua subdivisão teve como um de seus principais critérios a diversidade da organização territorial, a diversidade de sua base produtiva e cultural. (BRASIL, 2009).

O Arco Sul contempla os estados: Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Essa é a subdivisão que possui maior quantidade de municípios na faixa de fronteira, totalizando 418 cidades e também é aquele que contempla a maior número de cidades gêmeas do país. Dentre elas a mais populosa é a de Foz do Iguaçu - Pr. (FILHO E RÜCKERT, 2013). Segundo o PDFFF esse é o arco que possui a maior densidade populacional, na sequência está o Arco Central e a menor densidade é a do Arco Norte.

Mapa 05: Arcos e Sub-Regiões da Faixa de Fronteira



Fonte: Cartilha PDFF, p. 33

Filho e Rückert (2013) ressaltam que apesar da crise sofrida pelo MERCOSUL nos últimos anos, o Arco Sul está sendo contemplado com obras de infraestrutura, no setor da mobilidade e energético que corroboram para o seu desenvolvimento.

O mapa 06, demonstra um detalhamento das interações dos municípios fronteiriços do Arco Sul. É possível visualizar a grande quantidade de cidades gêmeas nesta subdivisão. É possível vislumbrar que esta região do país possui uma dinâmica populacional com as fronteiras de maior intensidade em comparação com as demais localidades (FILHO e RÜCKERT, 2013).

Mapa: 06 - Arco Sul - Cidades Gêmeas



Fonte: FILHO E RÜCKERT (2013) p. 1300

Ressalta-se que é considerada uma cidade gêmea o aglomerado urbano que possui um grau de dependência com o município vizinho, que está em território estrangeiro, proporcionando uma interação entre os centros urbanos.

Cidades-gêmeas fronteiriças são aglomerados urbanos contíguos espacialmente e descontínuos territorialmente. Suas tipologias relacionam-se à porosidade da fronteira e à continuidade espacial entre as partes que diferenciam, de tendências do processo de conurbação, intensidade de intercâmbios e interfaces internacionais. Estratégicas nos processos de integração transnacional e transfronteiriça, as interações multiescalares entre estas e a rede de circulação regional, relacionam-se à especialização funcional das cidades-gêmeas segundo tipo e intensidade de fluxos que captam. (CAMPUS et al, 2017 p. 02).

A implementação desses programas a exemplo do PDFF e o MERCOSUL, visam intensificar a integração entre as fronteiras. Conforme citado por Filho e Rückert (2013) existem obras de infraestruturas sendo implementados para viabilizar este objetivo. Demonstra que não há omissão por parte dos órgãos competentes sobre esta temática. O PDFF teve o seu desenvolvimento embasado de forma a proporcionar a cooperação multilateral entre os países limítrofes, objetivando o incremento dos intercâmbios entre eles, sendo essencial a implementação destas políticas de forma conjunta com a do Mercado Comum do Sul, proporcionando assim a maior integração na zona de fronteira.

Para o caso específico da região de fronteira em discussão nesta dissertação, o PDFF reconhece a importância desta área de fronteira, principalmente por se tratar de uma localidade de interesse da segurança nacional, desta forma a União reconhece estar em dívida com a população que reside nestas áreas.

A priorização de atuação em sub-regiões que contêm cidades-gêmeas é decorrente do fato de a nova ordem mundial identificar cidades contíguas como uma oportunidade de fortalecer e catalisar os processos de desenvolvimento sub-regional e de integração internacional, fundamentais para a competitividade nacional. É também um resposta à dívida social que o Estado tem com essas populações historicamente em situação desvantajosa (BRASIL, 2009 p. 25).

O PDFF (Brasil, 2009) também possui entre seus objetivos, principalmente em se tratando das tríplexes fronteiras, desenvolver ao máximo o potencial econômico destas áreas de forma integrada com as cidades gêmeas, se baseando principalmente na grande potencialidade destas regiões.

3.4.1 Mercado Comum do Sul - MERCOSUL

O Mercado Comum do Sul foi constituído em 26 de março de 1991, através da assinatura do Tratado de Assunção, que era um "protocolo" para constituição do bloco econômico. Um dos seus objetivos estava a criação de uma união aduaneira com a possibilidade de proporcionar um maior aprofundamento da interação entre os países membros, além de viabilizar uma estabilidade econômica para o bloco. (Oliveira, 2005).

Relacionado às cidades fronteiriças brasileiras, é essencial referenciar a interferência do Mercado Comum do Sul - MERCOSUL, na integração do Brasil com os países membros (Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai, Venezuela). Prado (2014) afirma que inicialmente o MERCOSUL possuía como principal objetivo o tratamento das questões comerciais, mas com o seu amadurecimento, houve uma expansão de seus ideais, sendo que um de seus acréscimos está relacionado no aprimoramento da integração entre os países membros, objetivando a maior fluidez entre seus integrantes, tanto no quesito comercial como também no fluxo populacional.

Por se pautar na proposta de uma maior aproximação, via interesses convergentes entre os Estados Partes, o Mercosul objetiva construir um espaço de interdependência entre seus membros, não somente pautado no comércio (ideia inicial e objetivo principal), mas permitindo relativa participação de outros atores no seu processo decisório. (PRADO, 2014 p.907).

Souza (2011) destaca a influência do bloco econômico na dinâmica urbana da fronteira brasileira. O autor usa como exemplo o município de Foz do Iguaçu, que antes do MERCOSUL as imediações que margeavam a fronteira com o Paraguai, possuíam ocupações predominantes de comércio de exportação e após a implementação do bloco essas empresas migrarão para o país vizinho.

Com os acordos do MERCOSUL, os produtos brasileiros, que antes eram intermediados pelo comércio de fronteira, passaram a ser encaminhados diretamente das indústrias brasileiras para Cidade de Leste e para os grandes centros de consumo do Paraguai, modificando assim, toda a ordem urbana nas cidades (SOUZA, 2011 p. 69).

O autor afirma que as políticas deste mercado não vieram acompanhadas de planejamentos que abarcassem as especificidades individuais das cidades de fronteiras. No caso do município de Foz do Iguaçu atualmente é possível identificar as externalidades ocasionadas por esta negligência do planejamento. Sendo

possível identificar edificações abandonadas ou subutilizadas, principalmente na região que margeia a Ponte Internacional da Amizade. Porém apesar de externalidades, a implementação do bloco auxiliou na integração dos países membros.

Costa e Gradelha (2005) abordam que a implementação das políticas do MERCOSUL deve ser vistas como prioridade, uma vez que a negligência das legislações propostas por este bloco econômico pode acarretar no aumento da pobreza e da exclusão social. O autor ressalta que o PDFF possui mecanismos legais que buscam estimular o desenvolvimento destas regiões, com a finalidade de trazer uma mudança qualitativa para o cidadão fronteiriço.

Visnado maior eficácia para o PDFF é primordial analisar as manchas urbanas próximas as áreas fronteiriças e adequar as políticas públicas analisando a especificidade de cada região, uma vez que são elas as que sofrem de forma mais intensa com as decisões dos planejamentos propostos (COSTA e GRADELHA, 2005).

Da mesma forma, algumas ações que são importantes para a integração das nações sul-americanas, acabam por ser prejudiciais para as populações fronteiriças; acordos bilaterais são firmados, assim como ações de política internacional são levadas a cabo, sem apresentar necessariamente efeitos satisfatórios nos espaços de interação física entre os países, dadas as especificidades das áreas de fronteira que, na prática demandam regimes especiais para regê-las e garantir a isonomia preconizada pela Constituição Federal. (COSTA E GRADELHA, 2005, p.40).

Rodrigues (2016) complementa afirmando que o processo de integração possui um estímulo político e diplomático, complementado pela finalidade econômica. Sobre a mesma ótica, Bento (2013) ratifica a ideia de que a interação dos povos de duas nacionalidades devem ocorrer para que essa população possa usufruir de seus potenciais sem que sofram com alguma imposição por uma das partes.

Coelho e Reis (2011) ressaltam a importância dos municípios fronteiriços para o desenvolvimento da região e citam o MERCOSUL como peça chave para a otimização do processo de integração dos povos fronteiriços, acarretando no desenvolvimento da região de fronteira.

Para proporcionar maior eficácia no fluxo da população foram elaborados planos estratégicos, uma vez que o Mercosul dispõe de algumas prerrogativas proveniente de seu tratado. Mamede (2015) discorre sobre uma das soluções adotada. Esse processo é a dispensa de apresentação do passaporte para o ingresso em qualquer país integrante deste tratado, proporcionando assim maior dinamicidade para o fluxo populacional. Concomitante com esse processo também ocorre a desburocratização de alguns procedimentos comerciais, proporcionando também um estímulo nas importações e exportações de mercadorias.

Chiappini (2005) faz uma comparação direta do MERCOSUL com outros blocos econômicos como NAFTA e União Européia. É um comparativo pertinente que representa o quanto o Mercado Comum do Sul está atrás dos outros blocos em relação ao balanço financeiro, mas deve-se analisar que cada um desses blocos possui especificidades distintas e esses comparativos não expressam essas características.

O Mercosul abarca aproximadamente a metade do território da Nafta e quase quatro vezes mais do da União Européia. Mas seu PIB representa menos de 10% do PIB dos dois outros blocos. Também o volume de dinheiro que circula no comércio do Mercosul não alcança 2% do PIB mundial, enquanto na Nafta chega a 20% e na União Européia, a 35% (CHIAPPINI, 2005 p.449).

Dentro deste estudo é relevante tratar o MERCOSUL, principalmente pela sua importância em viabilizar o fluxo de pessoas e mercadoria e não apenas sobre o ponto de vista econômico, mas também em relação a constante mobilidade, que ocorre de forma mais abundante, principalmente na região sul do Brasil.

Segundo o censo demográfico de 2010, esta localidade do país é a que proporciona o maior fluxo populacional entre suas fronteiras, com destaque ao município de Foz do Iguaçu - Paraná, sendo responsável por 9,10% dos movimentos pendulares para o estrangeiro, ficando atrás apenas de São Paulo que corresponde a 14,85% deste total.

3.5 Mobilidade Urbana

No presente tópico serão analisados os conceitos pertinentes a mobilidade que ocorre no contexto urbano de uma mesma unidade federativa, em seguida será trabalhado o conceito de mobilidade pendular, que se refere ao deslocamento para o desempenho de tarefas cotidianas em municípios distintos e por último a análise referente ao movimento pendular em áreas de fronteiras.

A mobilidade urbana pode ser considerada como o resultado do constante fluxo de uma população dentro de um contexto urbano, considerando os diversos modais disponíveis, contemplados tanto pelos motorizados, como também os não motorizados (BERGMAN e RABI, 2005).

Magagnin e Silva (2008) complementam essa premissa, afirmando que a mobilidade urbana possui relação com as atividades desempenhada pelos indivíduos que compõe os centros urbanos, sendo elas referentes ao trabalho, estudo, lazer entre outras. Walter (2013) interpreta a terminologia sobre a mesma ótica, abordando como a possibilidade em se transitar nos espaços públicos.

É possível constatar em que nas últimas décadas houve um aumento vertiginoso da população que vive na zona urbana. Esse fato corroborou para o surgimento de algumas externalidades, sendo que a maioria destas problemáticas ocorreu pela falta de planejamento urbano, principalmente sobre o uso e a ocupação do solo. Em decorrência do adensamento urbano sem o devido estudo, a cidade não contemplava a população, com os equipamentos e serviços urbanos de forma igualitária. Sendo necessário o constante deslocamento da população (ASSUNÇÃO e ARAÚJO, 2008).

Nos últimos cinquenta anos o processo de urbanização nas cidades brasileiras aumentou consideravelmente, bem como os problemas oriundos a esse processo. E sendo o espaço urbano construído de forma desigual, a oferta de infra-estrutura e serviços básicos à população também são disponibilizados de forma diferenciada. Para a população residente nas áreas periféricas da cidade cabe se deslocar para o centro de produção da cidade através de transporte coletivo, que, apesar de ser considerado como serviço público, tem que ser pago por aqueles que dele necessita (ASSUNÇÃO e ARAÚJO, 2008, p.51).

Magagnin e Silva (2008) complementam afirmando que um dos maiores problemas que atingem os centros urbanos, mesmo aquelas de porte médio, se relaciona a mobilidade, principalmente pela forte dependência que a população tem do

automóvel. Assunção e Araújo (2008) ressaltam que esta dependência não é exclusiva do Brasil, mas também da maioria dos países em desenvolvimento. O modelo de mobilidade adotado acaba por privilegiar o uso do transporte individual.

Oliveira et al (2010) menciona dois modelos de planejamento da mobilidade urbana, o americano e o europeu. O primeiro tem como parâmetro uma dispersão urbana, acarretando maior dependência do automóvel. O planejamento tem como o foco principal o espaço para os veículos e não as pessoas. O segundo modelo já segue a lógica sustentável. A cidade é planejada para atender a população, estimulando os percursos através de modais não motorizados. O planejamento do uso e ocupação do solo priorizando o maior adensamento das atividades contribui para a maior eficiência desse sistema.

É possível identificar que o Brasil possui indicadores de um planejamento urbano com traços predominantes do modelo Norte Americano, caracterizado principalmente pela forte dependência de veículos particulares. Porém o aumento do uso de veículos motorizados individuais em âmbito nacional não está relacionado apenas a dispersão urbana. Os transportes públicos não atendem a população de forma eficiente, tanto no quesito custo da passagem, tempo de deslocamento, conforto, entre outros. Somado a precariedade dos transportes coletivos, com o estímulo fiscal e o aumento do poder aquisitivo da população, surge a consequência do aumento da frota de veículos no país. Atrelado com este fato, está o crescimento dos congestionamentos que influencia diretamente no tempo gasto para a realização dos traslados (CARVALHO et al, 2011).

Kneib (2012) complementa, afirmando que o constante aumento da circulação de veículos nas vias, acarreta no acréscimo dos índices de acidentes de trânsito, poluição, além dos congestionamentos, dificultando ainda mais a mobilidade urbana.

Estas especificidades proporcionam uma mobilidade deficitária, podendo segregar parcela da população, do usufruto da cidade.

Mais do que isso, sistemas de mobilidade ineficientes pioram as desigualdades sócioespaciais e pressionam as frágeis condições de equilíbrio ambiental no espaço urbano, o que demanda, por parte dos governantes, a adoção de políticas públicas alinhadas com o objetivo maior de se construir uma mobilidade urbana sustentável do ponto

de vista econômico, social e ambiental (CARVALHO et al, 2011 p.01).

Bergman e Rabi (2005) versam sobre a necessidade de um planejamento sobre deslocamento no meio urbano, como um objeto de estudo que priorize as pessoas, de modo a proporcionar o amplo acesso igualitário, para que todas as pessoas possam desfrutar das potencialidades do centro urbano.

Um ponto que corrobora para a dependência de veículos automotores nas cidades está relacionado a sua dispersão da malha urbana. É comum a ocupação de áreas periféricas, seja em virtude dos valores mais atrativos dos imóveis, ou até mesmo em alguns casos, as ocupações são irregulares. Em virtude do distanciamento das áreas centrais que possuem uma maior infraestrutura, é necessário aumentar a quantidade de deslocamentos diários (ASSUNÇÃO e ARAÚJO, 2008).

Outro problema visivelmente identificado nas áreas urbanas e que influencia diretamente no planejamento da mobilidade é a crescente dispersão espacial, observada em muitas cidades, inclusive brasileiras. A localização de novas residências e serviços nas áreas periféricas, localizadas distantes das áreas centrais, está afetando diretamente a mobilidade nestas cidades. As cidades não estão preparadas para oferecer serviços a esta nova demanda. Em alguns casos, é evidente a dissociação que existe entre o planejamento urbano e o de transportes, particularmente na questão do planejamento do uso do solo urbano (MAGAGNAN e SILVA, 2008 p.27).

Para que haja uma eficiência da mobilidade urbana, é necessário analisá-la de uma forma global. *"...o sistema de mobilidade urbana pode ser considerado como um conjunto estruturado de modos, redes e infra-estruturas que garante o deslocamento das pessoas na cidade e que mantém fortes interações com as demais políticas urbanas"* (BERGMAN e RABI, 2005 p.10). Os mesmos autores ainda ressaltam na necessidade de priorizar os modais coletivos, porém os mesmos precisam passar por uma reestruturação, uma vez que o aumento do tempo de viagem provocado pelos congestionamentos deixa este modal desacreditado pelos seus usuários.

A promoção da mobilidade urbana requer a ênfase no transporte público coletivo e não no transporte individual, o que significa, ao mesmo tempo, uma orientação de inclusão social, de racionalidade de investimentos públicos e de redução de congestionamentos, poluição e acidentes (BERGMAN e RABI, 2005 p.11)

Walter (2013) aborda em como o trânsito tende a influenciar no cotidiano de uma população. Para ele a poluição sonora e por gases, aumento do tempo de traslado, acréscimo nos índices de acidentes, incidem de forma negativa na qualidade de vida da população que reside nos centros urbanos.

O trânsito interfere de diferentes maneiras no cotidiano dos seus habitantes. Em algumas cidades, muitas vezes, restringe a acessibilidade e limita a circulação de segmentos sociais, como os pedestres, ciclistas e usuários de transporte coletivo, ou mesmo dos motoristas quando são implantados, por exemplo, sistemas de rodízio por placas. (WALTER, 2013 p. 01).

Bergman e Rabi (2005) afirmam que a implementação da malha viária não é a solução para o problema da mobilidade urbana. Uma vez que ocorrer a maior oferta de estradas e rodovias, maior será a quantidade de usuários, já que esse ato resulta em um estímulo para aumentar a aquisição de transportes individuais.

Bergman e Rabi (2005) apontam que a população tende a migrar para o modal particular principalmente pela ineficácia detectada nos transportes coletivos, contribuindo para a imobilidade no trânsito. Assunção e Araújo (2008) complementam afirmando que o número de veículos destinados ao transporte público é insuficiente para atender a demanda e a sua ineficiência coloca esse modal em constante declínio por não atender a necessidade da população.

O crescimento desordenado das cidades produz reflexos negativos sobre os transportes urbanos e leva a cidades menos acessíveis para todos os habitantes. Uma política de investimentos que não favorece o transporte público e uma política de uso do solo que não leve em conta a mobilidade urbana contribuem para o aparecimento de um número cada vez maior de veículos particulares nas ruas, agravando os congestionamentos e gerando uma pressão política por maior capacidade de tráfego das avenidas, túneis e viadutos (BERGMAN e RABI, 2005 p. 08).

Para atestar a eficácia na mobilidade urbana é preciso analisar alguns fatores, como por exemplo o motivo do deslocamento, o tempo e o custo deste processo. Sobre esse enfoque deve-se analisar elementos como oferta de serviços e infraestrutura que proporcione de modo eficaz esse deslocamento (ASSUNÇÃO E ARAÚJO, 2008).

Bergman e Rabi (2005) versam sobre a insustentabilidade do atual modelo de mobilidade. Entre os fatores abordados estão os altos custos sociais que os congestionamentos trazem, e muitas vezes contribuem para uma segregação espacial de parte da população.

Por sua vez, mobilidade deve ser entendida, numa perspectiva social, como o conjunto de deslocamentos (ou viagens) da população num dado contexto urbano. Esses deslocamentos podem ser analisados do ponto de vista de sua quantidade ou de sua extensão e são geralmente representados por índices de mobilidade, tais como, o número de viagens/dia por habitante ou a quantidade de passageiros x quilômetros/dia transportados em determinado sistema. (CANAVAL e GOMIDE, 2002 p.03)

Silva (2007) esclarece que o índice de mobilidade é analisado a partir da quantidade de atividades que o cidadão consegue realizar em um único dia e não apenas o quanto esse indivíduo se desloca.

É esse equilíbrio que se pode considerar como mobilidade, ou seja, distribuir as atividades no espaço urbano de uma forma que permita ao cidadão escolher sua localidade para efetuar todas as suas atividades, sem precisar realizar deslocamentos longos. Desse modo, maior mobilidade não significa necessariamente maior número de deslocamentos motorizados, mas o maior número de atividades realizadas em um dia (SILVA, 2007 p.55)

Silvia (2007) também ressalta que o modal do transporte pode facilmente se apresentar como potencializador da exclusão social, caso a cidade não seja planejada de modo que permita um acesso pleno para sua população. Bergmann e Rabi (2005) abordam sobre um sistema integrado entre modais, principalmente nas regiões metropolitanas e aglomerados urbanos. Essa integração tende a reduzir o processo de exclusão.

Silva (2013) fala sobre a importância do planejamento do uso do solo como elemento fundamental para melhorar a mobilidade. Através de estímulos para a população exercer suas atividades próximas ao seu local de residência. Uma proposta que o autor cita se refere às políticas que incentivem os empregadores a planejarem o deslocamento de seus funcionários, com a finalidade de reduzir o fluxo de movimento principalmente durante os horários de picos.

Sobre esta temática é necessário identificar que os deslocamentos ocorrem de forma interna e externa da cidade. É o caso principalmente das regiões metropolitanas. É comum parcela desta população, morar em uma cidade e desempenhar atividades como o trabalho em outra. Esse processo se denomina de mobilidade pendular. Para Pereira e Herrero (2009) a análise deste fenômeno é indispensável para compreender a dinamicidade de integração do meio urbano. A seguir será analisado o conceito desta terminologia.

3.5.1 MOBILIDADE PENDULAR.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) atribuiu a terminologia da mobilidade pendular, como o deslocamento realizado do local de trabalho ou estudo para o de residência. Cardoso e Moura (2016) complementam afirmando que esses deslocamentos podem ocorrer diariamente, sem que haja a mudança do local de domicílio. Na mesma vertente Pereira e Herrero (2009) destacam que este fenômeno seja intensificando à medida que se aumenta a distribuição espacial das aglomerações urbanas. Aumentando as distâncias entre os postos de trabalhos ou das atividades realizadas diariamente como local de residência.

O autor ainda reforça que o planejamento urbano através da lei de uso e ocupação do solo, aliado com vantagens logísticas, incentivos fiscais, auxiliam no processo de concentração de algumas empresas em uma determinada região. Reduzindo desta forma a necessidade de se deslocar por grandes distâncias para exercer as atividades laborais.

A imediata concentração produtiva do setor industrial carrega consigo uma tendência à aglomeração também daqueles setores que, de alguma maneira, estavam ligados à sua produção, acarretando considerável concentração de postos de trabalho em alguns pontos da cidade, ocasionando a chamada concentração produtiva (PEREIRA e HERRERO, 2009 p.16)

Staduto e Stamm (2008) abordam que, a distribuição espacial das moradias afetam principalmente a população com o menor poder aquisitivo e para que seja possível encontrar uma moradia que se enquadre em seu orçamento, se deslocam para a periferia ou até mesmo para outra unidade administrativa. Pereira e Herrero (2009) reforçam a influência da dinâmica imobiliária no número de deslocamentos

pendulares, pois o mercado de imóveis contribui para intensificar a diferença espacial de um território, contribuindo também para a periferização principalmente da população de baixa renda.

A mobilidade populacional urbana, com ênfase na moradia, revela uma característica de pessoas ou trabalhadores que, por motivos econômicos, ocupam uma habitação de menor custo, de tal magnitude que geram a mobilidade da população internamente à cidade, considerando o grande peso do fator econômico em seu deslocamento (STADUTO e STAMM, 2008 p. 133)

Os autores ainda ressaltam que esse deslocamento tende a refletir no bem-estar da população, sendo que entre os principais motivadores para esse movimento está o fator econômico (BERGMAN e RABI, 2005). A readequação espacial pode auxiliar a reduzir a necessidade dos deslocamentos pendulares, porém esse processo deve ser feito de forma conjunta com a implementação de infraestruturas.

Políticas urbanas podem ser aplicadas para buscar reduzir a necessidade dos movimentos pendulares, por exemplo, o incentivo da criação de microcentros. Também é possível proporcionar incentivos fiscais para que polos geradores de empregos sejam melhores distribuídos pelo município. Esses mecanismos que tendem a reduzir a necessidade de se deslocar por grandes distâncias, reduzindo as externalidades proporcionadas pelos movimentos pendulares.

3.5.2 MOBILIDADE PENDULAR FRONTEIRIÇA

Moura e Cardoso (2016) abordam a mobilidade fronteiriça como um fluxo migratório da população para o desempenho de atividades cotidianas, em ambos os lados da fronteira. Mesmo detectando que essas áreas possuam certo nível de controle aduaneiro, é comum identificar a existência de práticas legais e ilegais nestas regiões.

[As fronteiras] São as portas de entrada – e saída – de contingentes de pessoas em movimento, seja por mudança de domicílio – os migrantes –, seja em deslocamentos cotidianos para trabalho, estudo ou outras atividades ligadas particularmente ao consumo, acesso a serviços, lazer, ou, ainda, para a realização de atos ilícitos (tráfico, contrabando e fuga do – para o – país) (MOURA e CARDOSO, 2016 p. 206).

Cardoso et al (2012) afirma que a mobilidade pendular efetuadas nas regiões de fronteira acarreta maior interação entre os povos, sendo necessário a cooperação entre os países para que essa troca cultural seja cada vez mais intensa. O autor reforça que o planejamento deve ter como foco principal a população, sendo necessária a implementação de medidas para proporcionar um maior índice de migrações entre os países. Ressalta ainda que o trabalho em conjunto da implementação de mecanismos públicos que atendam a população nacional e a estrangeira, irá intensificar as trocas a exemplo da mão de obra, produtos que podem ser escassos em um dos lados da fronteira. Quanto maior for esta interação, maior será os benefícios para a população fronteiriça.

À medida que a proporção de migrantes eleva-se em uma comunidade, valores e percepções culturais são modificados de maneira a aumentar a probabilidade de migrar. A experiência dos migrantes em países industrializados altera seus gostos e motivações. Inicialmente, os indivíduos procuram migrar com o propósito de ganhar dinheiro para um objetivo específico. No entanto, depois de emigrar, as pessoas adquirem um forte conceito de mobilidade social, desejos por bens e por estilos de vida dificilmente alcançados no país de origem (MARQUES, 2009 p. 40).

Marques (2009) aborda a predominância dos fluxos migratórios referente às atividades laborais. O autor ainda ressalta a visão econômica, a qual induz classe trabalhadora a realizar essa migração objetivando elevar os seus rendimentos, dessa forma tentam compensar uma possível falha da estrutura interna de seu país de origem, como por exemplo, desemprego ou baixos salários.

Nessa perspectiva, o mercado de trabalho é o mecanismo primário pelo qual a migração de mão-de-obra é induzida. Trabalhadores altamente qualificados percorrem o circuito migratório internacional no sentido contrário dos trabalhadores desqualificados ou com baixa qualificação. A relativa escassez de capital nos países pobres produz uma taxa salarial de retorno elevada para os padrões internacionais, o que atrai investimentos. Nos fluxos de capital dos países ricos para os pobres está incluído capital humano, ou seja, mão-de-obra qualificada que almeja retornos elevados. Conforme esta teoria, a única maneira de o governo controlar os fluxos migratórios é regular ou influenciar, de alguma forma, os mercados de trabalho nos países de origem e destino. (MARQUES, 2009 p.32)

Barcelos e Jardim (2012) complementam afirmando que a política empregada nessas regiões fronteiriças colabora para a intensificação desta mobilidade pendular, citam como exemplo a possibilidade de estrangeiros adquirirem imóveis no país

vizinho. Marques (2009) trás à tona a importância da criação dos blocos econômicos que também auxiliam neste processo, principalmente no que se refere a transação de mercadorias.

A cotação cambial também é considerada um forte condicionante para o aumento da mobilidade entre os países vizinhos. Aquecendo o comércio e o turismo do país que possui o câmbio mais favorável. Stamm e Staduto (2008) apontam que o fluxo migratório possui um poder estratégico para a região, podendo afetar em como a cidade irá se desenvolver. Esse processo atua diretamente no bem-estar da população.

Em geral, dependendo do câmbio, a atração se concentra em um dos lados da fronteira. É bom lembrar que nos últimos anos, o câmbio favorável ao Real tem tornado os países fronteiriços mais interessantes para o turismo e, por consequência, para o emprego, o que estimularia os movimentos pendulares. (BARCELOS e JARDIM, 2012 p. 04)

Moura e Cardoso (2016) afirmam que o Brasil possui alto número de deslocamentos pendulares entre outros países da América do Sul. Esses fluxos demandam maior atenção no planejamento, em decorrência das especificidades inerentes a estes movimentos. Principalmente nas atividades cotidianas do cidadão fronteiriço.

A agenda de políticas públicas deve priorizar o enfrentamento das restrições à mobilidade e das dificuldades impostas à concretização de espaço social e econômico peculiar. Definir políticas que garantam livre trânsito, desempenho profissional e assistência ao trabalho; políticas migratórias que considerem as especificidades dos grupos culturais e suas condições de renda, que retirem a população das mãos de redes não oficiais de agenciamento de trabalho, que incitam o medo, o silêncio e o temor a represálias; políticas que garantam documentação, identificação única de pessoas e veículos nas regiões da fronteira; políticas públicas de acolhimento, inserção social e neutralização do preconceito; e acordos entre países, explícitos em projetos de cooperação específicos que ampliem as oportunidades de permanência legal no país (MOURA e CARDOSO, 2016 P. 217).

A implementação destas ações é um processo complexo, pois exige alto nível de investimento no aparelhamento do estado, tanto em relação de servidores como também na infraestrutura. Moura e Cardoso (2013), abordam que a fronteira desempenha diversas funções simultâneas, algumas delas contraditórias. Um exemplo está na necessidade de proporcionar a mobilidade e de forma concomitante

realizar a fiscalização. Este processo acarreta em na lentidão do sistema ou até mesmo o seu bloqueio.

De modo geral, os grandes problemas residem no conflito de escalas e na atomização dos planos projetos e ações federativas na faixa de fronteira, assim como na ambígua função da fronteira, como espaço alfandegário, porta de entrada e saída de migrantes, espaço transitório, lugar “perigoso”, permissivo ao tráfico de drogas, de pessoas e ao contrabando. A ausência de políticas públicas migratórias, particularmente que considerem as especificidades dos grupos culturais e as precárias condições de renda, deixa a população a mercê de uma rede não oficial de agenciamento de trabalho, do medo, do silêncio, do temor pela represália (MOURA e CARDOSO, 2013 p. 12).

Realizar um programa de gerenciamento da mobilidade que envolva dois países, é um processo complexo, uma vez que o sucesso deste planejamento está diretamente relacionado com os atores políticos de forma concomitante a participação popular.

Denardi et al (2011) ressalta que no Brasil os incentivos fiscais caminham na contramão do que se espera para obter uma melhor mobilidade, pois existe um forte estímulo para aquisição de veículos particulares e pouco para a implementação nos transportes coletivos. Araújo et al (2011) descreve o cunho cultural da necessidade que o indivíduo possui para ter o seu veículo particular. O autor ressalta que a escolha de um modal para se deslocar está intimamente ligada a posição social que o indivíduo se encontra, uma vez que o veículo tem um papel simbólico para o status do cidadão. Kneib (2012) reforça essa ideia, lembrando que um dos grandes desafios é a quebra desse paradigma, relacionado ao uso do veículo automotor individual, que é cercado pela doutrinação ao automóvel.

Caso os integrantes da região fronteira não recebam e não absorvam as informações referentes à necessidade da quebra de alguns paradigmas com a finalidade de minimizar as externalidades existentes sobre a mobilidade, a implementação de um sistema, ou políticas urbanas não se obterá o melhor resultado. Bergman e Rabi (2005) afirmam que o sucesso da gestão do planejamento da mobilidade está relacionado na integração das aglomerações urbanas. A diversidade cultural inerente as regiões fronteiriças podem criar

percepções distintas sobre como cada indivíduo interpreta a cidade, podendo influenciar em como o cidadão irá realizar o seu deslocamento.

Fatores históricos e culturais determinantes das relações dos indivíduos com o espaço urbano, a renda do indivíduo, a idade e sexo, o estilo de vida, a capacidade para compreender as mensagens e utilizar veículos e equipamentos de transporte, todas essas variáveis podem implicar mudanças de escolhas na constância e distância dos deslocamentos e entre os modos de transporte, ou seja, alteram os padrões de movimentação permanente e temporária dos indivíduos. O conjunto desses fatores deve ser considerado dentro da perspectiva sistêmica de mobilidade urbana. (BERGMAN e RABI, 2005 p. 12).

Na mesma ótica Oliveira (2006) afirma que o planejamento da mobilidade nas regiões fronteiriças só é vista como algo fundamental a partir do momento que o imigrante prejudica o equilíbrio do país que o recebe. Ratifica-se a importância do planejamento conjunto entre as aglomerações urbanas.

Na conjuntura internacional é de praxe que a discussão sobre o a mobilidade humana só encontre espaço no debate das políticas nacionais, focalizadas no âmbito das fronteiras geopolíticas, quando o imigrante passa a ser um "problema" para o país receptor. Omite-se, porém, que é justamente o mesmo sistema, que favorece o crescimento econômico dos países ricos, que empobrece os países pobres de onde partem os migrantes. Pouco se fala de políticas migratórias no panorama internacional, a não ser quando se referem à lei de segurança de fronteiras (OLIVEIRA, 2006 p.02)

No âmbito nacional o planejamento da mobilidade pode utilizar estratégias objetivando minimizar a necessidade do deslocamento de grandes proporções. A criação de micro centros, que disponibilizem equipamentos e estruturas básicas que atendam áreas como educação, saúde, comércio e lazer, sem se distanciar da finalidade a que se destina. Denardi et al (2011) cita o caso de Cingapura - Ásia que possui um plano de habitação complexo, que prevê que os novos loteamentos devem possuir determinado grau de autosuficiência, objetivando a redução da necessidade do deslocamento urbano.

Cingapura possui um complexo plano de habitação elaborado pelo Housing & Development Board - HDB, o qual está subordinado a LTA. Nele consta que, para haver expansão da cidade através da criação de novos bairros, os mesmos deverão apresentar uma série de requisitos que culminam na sua auto-suficiência, dessa forma diminuindo a necessidade de deslocamentos para outras áreas da cidade, a fim de se obter alguma forma de prestação de serviços,

como atendimento médico, acesso a shoppings, entre outros (DENARDI et al, 2011 p. 04).

Outra externalidade que dificulta o processo de planejamento das regiões de fronteiras se refere a dificuldade em se obter dados estatísticos confiáveis, uma vez que é comum o nacional instituir moradia no país vizinho e desempenhar todas as demais atividades em seu país de origem. Atrelado com uma fiscalização falha que permite que esse fluxo nem sempre seja documentado, dificultando assim uma análise precisa desta região (CARDOSO et al, 2012).

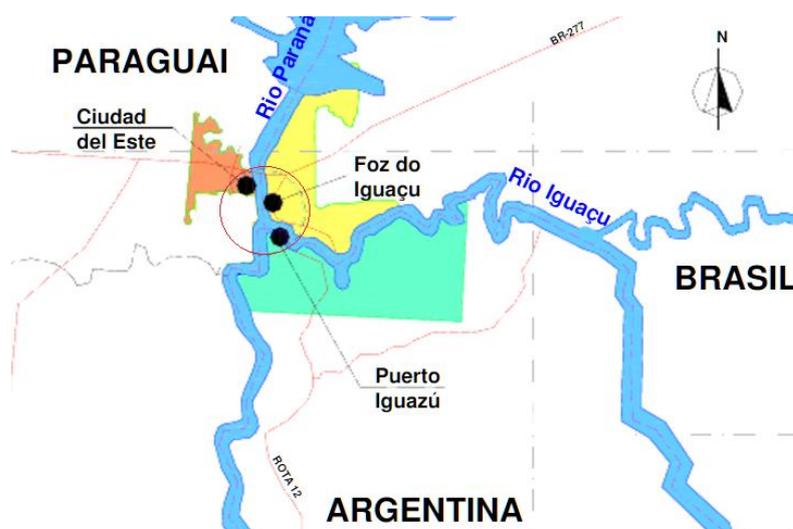
Para que haja uma formatação coerente de políticas diferenciadas que atendam às fronteiras é fundamental que se tenha um conhecimento profundo da realidade física, política, econômica e social. É necessário fazer um “raio X” e analisar todas as variáveis que possam mostrar o quanto e como está ocorrendo a evolução ou o retrocesso, não apenas como um retrato eventual de tempos em tempos, mas sim de séries históricas que apontem o quanto determinadas variáveis melhoraram ao longo do tempo, pela auto alimentação indutora do desenvolvimento, ou perderam sua importância pela falta de políticas públicas específicas para tal fim. (IDESF, 2016).

Antunes (2015) aborda esta interação pela naturalidade que os moradores da fronteira interagem, uma vez que os habitantes dessas regiões não visualizam a descontinuidade da faixa de fronteira. No Brasil, a fronteira que apresenta o maior nível de integração é a de Foz do Iguaçu que faz divisa com Paraguai e Argentina.

3.6 REGIÃO FRONTEIRIÇA DO IGUAÇU

A região fronteira do Iguaçu é composta pelas cidades de Foz do Iguaçu (Brasil), Cidade do Leste (Paraguai) e Porto Iguaçu (Argentina). O município de Foz do Iguaçu possui acesso terrestre para ambos os países, porém argentinos e paraguaios para poderem migrar por meio terrestre necessariamente precisam passar pelo município brasileiro. Esta especificidade contribui para que a circulação de pessoas e mercadorias seja maior no lado brasileiro, conforme é possível identificar no mapa 07.

MAPA 07 - Região da Trílice Fronteira



Fonte: GOMES, 2008
Modificado pelo autor

O desenvolvimento da região fronteira do Iguazu teve como um de seus pivôs a construção da usina hidrelétrica de ITAIPU, que foi iniciada entre os anos de 1973 e 1974. Este município brasileiro teve o maior crescimento do estado, e após a conclusão da obra o desenvolvimento urbano da região continuou, porém em um ritmo desacelerado, o mesmo fenômeno ocorreu no lado paraguaio. Um fator que colaborou para o crescimento conjunto desses dois países se relaciona com a construção do principal elo eles, a Ponte Internacional da Amizade. Sua construção foi iniciada em 1965, um período pretérito da construção da Usina Hidroelétrica de Itaipu. A conexão entre os países pela ponte auxiliou para o aumento da interdependência e a integração entre os dois países (IPARDES, 2008).

Moura e Cardoso (2010), trazem informações quantitativas referente a urbanização das cidades da tríplice fronteira: Foz do Iguazu possuía um pouco menos de 34 mil habitantes no ano de 1970 e em 1980 chegou a aproximadamente 136 mil habitantes; Ciudad del Este que inicialmente possuía 26 mil habitantes atingiu um valor próximo de 62, mil após um período de 10 anos; Porto Iguazú, possui uma população bem inferior que os outros dois países, sendo que inicialmente possuía 3.001 habitantes, e em 1980 chegou a 10.250.

Nenhum dos países obtiveram valores expressivos como ocorreu com o Brasil. Mas ao analisarmos os percentuais Argentina e Paraguai mais que dobraram a quantidade inicial de habitantes. De forma conjunta com o acréscimo demográfico,

as aglomerações urbanas notaram tanto os benefícios quanto as externalidades decorrente dessa explosão populacional acompanham a região até os dias atuais.

A partir da década de 1970, fortes transformações afetaram a cidade de Foz do Iguaçu, caracterizando-se como momento de importantes mudanças na evolução deste centro urbano. A partir de então, Foz do Iguaçu teve evolução rápida e intensa, mediante a construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu, que afetou não somente a cidade, mas também a rede urbana regional e as cidades fronteiriças de Ciudad Del Este, no Paraguai, e Puerto Iguazu, na Argentina. A construção de Itaipu alterou radicalmente a evolução e a dinâmica funcional da cidade, bem como as relações econômicas e sociais estabelecidas pela mesma com sua rede e com cidades de outras redes (CONTE, 2013 p. 62).

Segundo Moura e Cardoso (2010), o pacto binacional entre Brasil e Paraguai, foi o estopim para o crescimento populacional da região, até mesmo a cidade de Porto Iguaçu na Argentina teve seu crescimento populacional alterado de forma significativa. Carneiro Filho (2014) aborda que a Argentina que adota políticas protecionistas criam barreiras para a aquisição de alguns produtos, e o câmbio desfavorável desestimula o fluxo da fronteira entre Brasil e Argentina. Kleinschmitt et al (2013) complementa afirmando que o município argentino possui sua economia com base no turismo, relacionado com o Parque Nacional do Iguaçu e também a sua gastronomia típica.

Com as informações apresentadas neste capítulo foi possível vislumbrar as principais características dos aglomerados urbanas em regiões fronteiriças. Identificando a importância desses centros para proporcionar a maior integração entre os países. Mesmo possuindo diferenças culturais, e de interesses, existe uma constante troca entre os países, os quais possuem um papel de complementaridade. A dinamicidade entre as cidades de fronteiras intensificam-se cada vez mais, tanto nos aspectos econômicos e culturais, quanto na constata mobilidade da população nesta faixa de fronteira.

4 ESTUDO DE CASO

O Estudo de Caso contempla a apresentação dos municípios de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este. Naquilo que diz respeito à temática desta dissertação é referente ao período entre os anos de 2010 e 2017. A escolha deste lapso temporal é decorrente das informações coletadas pelo IBGE no ano de 2010, em seu último Censo disponível. De forma adicional trabalhou-se com as informações colhidas no período entre 2011 e 2016, desenvolvida através da pesquisa na Ponte Internacional da Amizade, realizado pelo Centro Universitário Dinâmica das Cataratas - UDC, que entre seus objetivos, busca fornecer dados referente ao fluxo de pessoas e veículos que cruzam a fronteira entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este.

Na sequência realizou-se uma leitura crítica do atual Plano Diretor do Município de Foz do Iguaçu (2016) e uma análise do Plano Mestre de Desenvolvimento de Ciudad del Este, sendo que este ainda está em fase de desenvolvimento e seu término está previsto para o final de 2017.

Por último as informações pertinentes ao ano de 2017 se referem às entrevistas realizadas por este autor, com o objetivo de complementar os dados obtidos pelas demais fontes e também para garantir a especificidade necessária à pesquisa.

O estudo em questão será subdividido em 03 etapas. Inicialmente serão apresentados os municípios em análise, em seguida a Pesquisa anual da Ponte Internacional da Amizade (UDC, 2016). Por último utiliza-se como fonte de informações os Planos Diretores de Foz do Iguaçu (2016) e Ciudad del Este (2017). Concomitante as análises serão apresentadas informações obtidas através das entrevistas.

As entrevistas referem-se a um conjunto de informações relatadas por 05 entrevistados, representantes de três grupos sociais com atuação ou o uso específico na Ponte Internacional da Amizade. O primeiro grupo está relacionado aos órgãos de fiscalização que atuam na fronteira, sendo eles: Polícia Federal (PF), Polícia Rodoviária Federal (PRF) e Receita Federal (RF); O segundo grupo engloba o setor de Planejamento Urbano dos dois municípios, sendo o secretário de Planejamento Urbano de Foz do Iguaçu Ricardo Albuquerque de Oliveira, e o diretor da URBTEC, empresa responsável pelo desenvolvimento do Plano Diretor de Ciudad del Este, Sr. Gustavo Taniguchi; O terceiro grupo representa o sindicato dos taxistas do município de Foz do Iguaçu.

A escolha do primeiro grupo é justificada, uma vez que seus integrantes são os principais responsáveis pela fiscalização de pessoas e mercadorias que ingressam ou deixam o país. A atuação deste grupo exerce influencia direta na dinâmica do deslocamento na região da Ponte Internacional da Amizade. O segundo grupo representa os órgãos públicos municipais, responsáveis pelo planejamento urbano destas aglomerações; O terceiro grupo representa o setor privado, apresentando como as decisões dos órgãos fiscalizadores e o planejamento urbano municipal influencia na dinâmica destes trabalhadores.

No quadro a seguir, é possível identificar quais foram os questionamentos utilizados para guiar as entrevistas, e para quem foram direcionadas.

Quadro 01 - Questionários aplicados

Grupo 01	Grupo 02	Grupo 03
PF (Entrevistado 01) PRF (Entrevistado 02) RF (Entrevistado 03)	Secretário de Planejamento de Foz do Iguaçu (Entrevistado 04) Diretor URBTEC (Entrevistado 05)	Representante do Sindicato dos Taxistas de Foz do Iguaçu (Entrevistado 06)
Questionário 01	Questionário 02	Questionário 03
1) Como as questões urbanas influenciam o tráfego pela ponte ou no serviço aduaneiro? quem	1) Relacionado a mobilidade urbana do município, quais são as principais estratégias que o	01) Qual a média diária de deslocamentos para

<p>incomoda quem? É possível dar tratamentos diferentes aos ônibus intermunicipais/internacional dos ônibus de turistas? Ou dos veículos dos moradores desta região para os de turistas ?</p> <p>2) Qual é a influência da dinâmica do fluxo de pessoas e veículos, nos períodos de fiscalizações mais rigorosas? A fiscalização exerce influência na quantidade do fluxo de algum modal? (Carro, Ônibus, Motos...)</p> <p>3) Como a fiscalização na aduana influencia o fluxo de trabalhadores e estudantes que cruzam a fronteira para desempenhar as suas atividades no país vizinho?</p> <p>4) Quais são os principais modais que influenciam no tempo gasto para atravessar a aduana? Como o planejamento municipal pode contribuir para otimizar o tempo de deslocamento?</p> <p>5) Existe alguma integração dos órgãos brasileiros e paraguaios referentes a fiscalização, que permita reduzir o tempo gasto no deslocamento na ponte?</p>	<p>novo plano diretor incrementou em vista ao planejamento anterior?</p> <p>2) Existe alguma proposta que tenha como foco, a melhoria da mobilidade na região da ponte da amizade? Qual alteração de infraestrutura necessária para otimizar os fluxos entre os países?</p> <p>3) Para o desenvolvimento do atual plano diretor, houve algum planejamento conjunto com o município vizinho que possua relação com a mobilidade urbana? Quais?</p>	<p>Ciudad del Este?</p> <p>02) Como a fiscalização na aduana influencia no número de deslocamentos?</p> <p>03) Qual é o tempo médio gasto na realização dos transados?</p> <p>04) Como que a gestão de Foz do Iguaçu e de Ciudad del Este entendem o serviço prestados por vocês? Como que a gestão desses municípios impactam no trabalho prestado pelos taxistas.</p>
---	---	---

Fonte: Autor (2017)

Nos itens a seguir tem-se inicialmente uma contextualização urbana dos dois municípios em análise, na sequência será apresentada a análise da pesquisa da Ponte Internacional da Amizade (2016), e por último a análise dos Planos Diretores. Com a finalidade de compatibilizar as informações obtidas pelas pesquisas e entrevistas, se fará uso, como caráter teórico, de outros autores que versam sobre à presente temática.

4.1 Foz do Iguaçu - Brasil

A região de Foz do Iguaçu recebeu seus primeiros habitantes no ano de 1881, e após oito anos, se tornou uma colônia militar. Em 1910, tinha uma população de aproximadamente 2.000 habitantes, e nesta época foi intitulada de "Vila Iguassu". Em 10 de junho de 1914, obteve a condição de município, e apenas em 1918 foi denominado como Foz do Iguaçu (FOZ DO IGUAÇU, 2017).

Alguns pontos que contribuíram para o desenvolvimento do município iniciaram em 1920 com a construção da estrada a ligou com a capital Curitiba, seguido pela inauguração da Ponte Internacional da Amizade em 1969, que em conjunto com a construção da Usina Hidroelétrica de Itaipu 1970, auxiliaram para que o município obtivesse um acréscimo populacional de 33.970 habitantes em 1970 para 136.320 em 1980. (FOZ DO IGUAÇU, 2017).

A comarca de Foz do Iguaçu possui diversas potencialidades que corroboraram para a manutenção do alto índice populacional que trafega pela cidade diariamente. Os fatores mais significativos estão relacionados inicialmente pela sua localização geográfica, proporcionando contato direto com mais dois países (Argentina e Paraguai), integrando uma tríplice fronteira. Essa particularidade já é um estímulo para o turismo regional, somando com a representatividade do Parque Nacional do Iguaçu, que está localizado na fronteira do Brasil com a Argentina. Além do turismo de compra que ocorre principalmente em Ciudad del Este, acarreta em uma circulação populacional muito superior do que o número de habitantes do município.

Foz do Iguaçu é também o único município de aglomerações transfronteiriças com participação superior a 0,5% do total de imigrantes estrangeiros. Outros integrantes de aglomerações transfronteiriças participam no total de estrangeiros com mais de 0,100%, e esses perfazem mais de 50% do total de imigrantes recebidos, casos de Tabatinga (93,9%), Chuí (87,5%), Sant'Ana do Livramento (71,9%) e Ponta Porã (60,5%), juntamente com Manaus (70,4%), Lauro de Freitas – BA (78,3%) e Itai – SP (100%) (MOURA e CARDOSO, 2013 p. 07).

Atualmente segundo dados do IBGE, em 2010 o município contemplava 256.088 habitantes, e a estimativa para o ano de 2016 é de 263.915. Ainda segundo os dados do CENSO, o pico populacional ocorreu no ano de 2007 ultrapassando a marca dos 311 mil habitantes. A crise de 2008, somado com o aumento das fiscalizações na aduana e a alta do dólar fizeram que várias empresas fechassem, e

diversos trabalhadores deixaram a cidade (ENTREVISTADO 03, 2017). Esses dados iniciais corroboram para a compreensão de como Brasil e Paraguai são dependentes principalmente nesta região de fronteira. A ratificação da interdependência é visível através dos dados do CENSO, quando é visualizada a redução de aproximadamente 50 mil habitantes. Este fato ocorreu no período da crise cambial o qual a desvalorização do real em relação ao dólar reduziu o poder de compra dos brasileiros. Também foi identificado que somado com o fator monetário houve no mesmo período uma intensificação na fiscalização da zona de fronteira pelos órgãos competentes. Machado (2000) aborda a forte influência econômica existente entre os dois centros urbanos.

Com efeito, a fluidez das transações nesses pontos da faixa de fronteira beneficia a economia paralela dos países limítrofes. É conhecida a centralidade de Ciudad del Este (Paraguai), vizinha a Foz de Iguaçu, para os circuitos de pequenos comerciantes brasileiros procedentes de todos os lugares do Brasil que, de forma legal ou ilegal, compram mercadorias do outro lado da fronteira (MACHADO, 2000 p.23)

Após o término da construção da hidroelétrica de Itaipu, o crescimento populacional da cidade reduziu, mas não estagnou. Porém o mercado de trabalho, que só havia crescido com o início das obras da barreira, não estava preparado para receber uma grande demanda proveniente da dispensa dos empregados da usina. Uma grande parcela da mão de obra de Itaipu constituiu família e fixaram suas residências em Foz do Iguaçu. Com a finalização do contrato da empreita, os trabalhadores que não possuíam a qualificação necessária para ingressarem no mercado de trabalho do município, desempenhavam trabalhos informais, se beneficiando das condições da fronteira.

Concomitantemente ao deslocamento populacional, visando à ocupação dos vazios territoriais, são realizadas obras de infraestrutura, que guardada sua proporcionalidade e temporalidade, provocam grande impacto sobre a realidade local. Caracterizadas pela oferta de emprego (frentes de trabalho), atraem grandes contingentes humanos, não necessariamente com qualificação profissional, numa relação empregatícia de natureza pontual e efêmera, com prazo contratual determinado. O que significa dizer que o compromisso entre as partes se encerra com a conclusão da obra (MOURA e CARDOSO, 2010 p. 03).

Os mesmos autores ressaltam que a população flutuante que transitam nesta região transfronteiriça, facilmente ultrapassava os 600 mil habitantes. Enfatizando assim o grande fluxo populacional entre as fronteiras, tendo como principal foco o lado paraguaio, em decorrência do alto índice de migrações que ocorrem entre os países. "No caso de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este, dá-se também uma significativa participação na geração de renda das economias dos respectivos estados e países" (CARDOSO E MOURA, 2010 p.86).

Entretanto, um dos tipos de comercialização mais comum verificado no Paraguai é o comércio de triangulação pela reexportação. Ou seja, produtos são importados de países como Brasil e Argentina, que formam um triângulo com o Paraguai, e depois retornam a esses países pela reexportação ou contrabando, livrando-se do pagamento de impostos (SOUZA e GEMELLI, 2011 p. 11)

A necessidade dos países fronteiriços se integrarem em busca de seu desenvolvimento é um fato. Porém quando não há uma relação harmoniosa entre eles surgem as dificuldades de aproximação entre a população fronteiriça. Este espaço proporciona uma contradição sendo que, concomitante a trocas culturais e cumplicidade entre os povos também ocorre conflitos e tensões.

Nesse sentido de espaço relacional não é um paradoxo que a zona de fronteira seja ao mesmo tempo lugar de comunicação e troca, e lugar de tensão e conflito. O que nos parece interessante neste último caso é que as partes em litígio podem fazer valer o limite internacional em oposição à fronteira como lugar de comunicação e de mobilidade transfronteiriça. (MACHADO, 2006 p.61).

Machado (2006) aborda a questão do fechamento da Ponte Internacional da Amizade. Ela atua como elo entre os países e quando ocorrem divergências, principalmente no que tange a política e a legislação, é constantemente bloqueada. Esta externalidade influencia diretamente a dinâmica dos fluxos desta região, principalmente daqueles que precisam se deslocar para desempenho de atividades cotidianas. Ressalta-se que esse movimento é muito abrangente entre as duas aglomerações urbanas. Foz do Iguaçu é atrativa principalmente pela sua infraestrutura, e Ciudad del Este possui destaque pelos estímulos fiscais sendo atrativa principalmente pelos empresários e trabalhadores.

A condição de fronteira favorece as atividades laborais, porém nem todas são lícitas. Gardin (2013) ressalta que as práticas legais e ilegais na região de fronteira são tão

intensas que as mesmas acabam por se mesclarem, sendo que os seus praticantes não visualizam a ilicitude de seus atos.

Por outro lado, a fronteira chama a si certos tipos de práticas legais e ilegais, atraindo pessoas que desejam beneficiar-se das vantagens locais, na forma de um leque mais amplo de serviços (de saúde, energia e comunicações, por exemplo), custo de vida menor, maiores oportunidades de trabalho, ainda que, para isso, muitas vezes aspectos da legalidade estatal sejam “esquecidos” ou francamente burlados, criando extraterritorialidades de base local (DORFMAN, 2013 p.09).

Esta especificidade de forma inapropriada mancha a imagem da fronteira, distorcendo a realidade, incorporando ao espaço fronteiriço uma percepção de insegurança e perigo. Principalmente após os ataques terroristas ocorrido nos Estados Unidos já houve diversas especulações que afirmavam que na fronteira entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este existissem células terroristas (Gardin, 2013). Sobre a mesma temática Cardoso e Moura (2010) abordam, que logo após os atentados as regiões de fronteiras se tornaram alvos de análises dos órgãos de segurança. A especificidade de Foz do Iguaçu é que além de compor uma área estratégica, ela também abriga uma das maiores colônias árabes do Brasil.

Após 2001, a região torna-se alvo de notícias na imprensa nacional e internacional, sob um discurso jornalístico que a relaciona a um espaço transnacional que escapa aos controles estatais, e com vínculos a eventos como os atentados ao *World Trade Center*, em Nova York" (CARDOSO e MOURA, 2010 p. 16).

Externalidades inerente as regiões fronteiriças a exemplo da dificuldade em fiscalizar, auxiliam para práticas ilícitas como é vivenciada na região da fronteira do Iguaçu. Nesta área constantemente ocorrem a prática de tráfico de drogas, armas e medicamentos. Esses atos são recorrentes principalmente pela percepção de inimputabilidade que os "atravessadores" possuem (Cardoso e Moura 2010). As recorrências dessas ações auxiliam para denegrir a imagem da região de fronteira, podendo também prejudicar as atividades lícitas que visem explorar as potencialidades desta região.

O comércio regional é fortemente dependente do turismo de compras e das atividades desenvolvidas pelo “circuito sacoleiro”, ou seja, por toda a logística que envolve a compra, revenda e transporte de mercadorias disponibilizadas no mercado de Ciudad Del Este/Paraguai. Durante a década de 1990, aproximadamente 40,23%

da população economicamente ativa da região desenvolvia alguma atividade relacionada ao “circuito”, ocupando os postos de “laranja”, “cigarreiro”, “barqueiro”, “sacoleiro” e outras. Contudo, os contornos de tais práticas vêm se transformando nos últimos dez anos, principalmente devido às modificações nas formas de fiscalização e controle aduaneiro implantadas pela Polícia e Receita Federal do Brasil (CARDIN, 2013 p.213).

Em virtude da quantidade de atividades ilegais que ocorrem na fronteira, os órgãos de fiscalizações alteraram a sistemática de atuação, sendo mais enérgicos e aumentando as operações na fronteira. Um reflexo dessas ações foi praticamente a extinção das atividades dos sacoleiros. Eram assim denominados os turistas de compras que viajavam por grandes distâncias com o objetivo único de comprar mercadorias para revenda, muitas vezes eles não pernoitavam no município (GARDIN, 2006). Carneiro Filho (2012) reforça que estas ações acabaram por desencadear o desemprego daqueles que tinham como a principal fonte de renda da prática do contrabando e o descaminho.

O aumento da fiscalização por parte dos agentes da Receita Federal e da Polícia Federal do Brasil, desacompanhado de uma política de geração de empregos, é responsável por problemas como o desemprego e o aumento da violência. São frequentes os assaltos a ônibus com destino ou provenientes de Foz do Iguaçu. Muitos dos quais são efetuados por ex-sacoleiros, que perderam o trabalho por conta da repressão oficial. (CARNEIRO FILHO, 2012 p. 89).

Baseado nas abordagens relacionado aos atos antijurídicos é possível identificar algumas externalidades sofridas pelos moradores desta zona fronteira. Uma vez que a forma de combater esses atos acaba influenciando o cotidiano dos cidadãos fronteiriços. Principalmente aqueles que realizam o deslocamento diário. Pois como a fiscalização é realizada por amostragem, o trabalhador, estudante ou o turista são fiscalizados da mesma forma, porém aquele público que necessita realizar o traslado de forma mais rápida em virtude dos compromissos laborais ou educacionais acabam sendo prejudicados por esse processo (ENTREVISTADO 2, 2017).

Cardin (2013) relata que uma entrevista feita para seu estudo, foi relatado o constrangimento do cidadão fronteiriço ao ter seus produtos apreendidos, ou o simples fato de ter seus pertences revistados. A influência acaba sendo maior para

aqueles que realizam o deslocamento pendular quando a fronteira é bloqueada, em virtude principalmente do aumento do rigor da fiscalização.

Nesse mesmo período o acesso pelas pontes da Amizade e Tancredo Neves também apresentava problemas. Ora a Ponte da Amizade tinha a circulação bloqueada por manifestações realizadas por aqueles afetados pelo maior rigor na fiscalização de “sacoleiros”, ora os bloqueios na Ponte Tancredo Neves eram realizados pelos segmentos afetados por medidas fiscais e aduaneiras mais restritivas que causavam prejuízo ao comércio e turismo na vizinha Puerto Iguazú/ARG (FOZ DO IGUAÇU, 2016 p. 292).

Os órgãos de fiscalizações constantemente buscam se atualizar com o objetivo de obter maior eficiência em suas operações, tanto no que tange a agilidade do processo como também no número de pessoas e veículos fiscalizados. Da mesma forma que aqueles que dependem das práticas ilícitas também alteram a sua rotina, visando ludibriar de alguma forma as fiscalizações. O entrevistado 01(2017) relatou sobre a migração da rota de contrabando. Principalmente quando a fiscalização é mais enérgica na Aduana os contrabandistas utilizam a rota fluvial, pelo Rio Paraná.

Com o objetivo de inibir esta prática o departamento da polícia federal de Foz do Iguaçu implementou um setor de fiscalização do Rio Paraná, isso foi necessário em virtude da migração da rota do contrabando e do descaminho.

As mudanças nos processos de fiscalização são acompanhadas de transformações e novas adaptações na logística empregada pelos trabalhadores na compra, no transporte e na revenda das mercadorias disponibilizadas em Ciudad del Este. Assim, embora o desenvolvimento regional busque afastar ou neutralizar a importância de tais práticas na economia local, elas continuam presentes, um exemplo disso é o fortalecimento dos portos clandestinos existentes no Rio Paraná ao longo da última década. (CARDIN, 2013 p. 224).

Cardin (2013) chama atenção que um dos pivôs para a existência desse comércio clandestino está relacionado às políticas distintas entre os países integrantes do MERCOSUL, aliado com a disparidade do preço das mercadorias, ora em um, ora em outro país. Assim o governo brasileiro intensifica suas práticas preventivas que acarretam em uma significativa alteração do cenário fronteiriço, ponto que é perceptível nos últimos anos em que a Ponte Internacional da Amizade. Esta recebe, então um contingente muito menor do que quando a prática do contrabando e descaminho não eram reprimido com a eficiência atual.

Neste sentido, a ação do governo fica concentrada na tentativa de disciplinar e controlar a fronteira, com investimentos na estrutura de fiscalização e nas operações especiais de combate ao contrabando, ao descaminho e à pirataria. O resultado tem sido um aumento no valor das apreensões, e um conjunto de rearticulações dos trabalhadores na tentativa de manter suas práticas. Por outro lado, fomentou uma mudança na paisagem da fronteira com a visível diminuição gradativa no número de pessoas e de veículos durante as duas últimas décadas (CARDIN, 2013 p. 225).

É necessário abrir uma ressalva referente aos pontos positivos, e os atos legais realizados nessa área fronteiriça, ratificando que a existência da prática de atos ilícitos, não devem descaracterizar a potencialidade desta região de fronteira. O intenso fluxo de turistas e trabalhadores já está consolidado na região, o movimento pendular relacionado ao estudo também está aumentando consideravelmente, a exemplo do que afirmam Schlosser e Frasson (2012) a pendularidade com o cunho acadêmico está ocorrendo com a mesma naturalidade com o que já ocorre em relação as atividades laborais. A ocorrência destas fatores demonstram a potencialidade da região fronteiriça do Iguaçu, que a interação desta área auxilia tanto no fomento da economia como também da cultura inerente a esta região.

4.2 Ciudad del Este - Paraguai

O município de Ciudad del Este é integrante do Departamento do Alto Paraná, Paraguai. A cidade teve o seu desenvolvimento impulsionado da mesma forma que ocorreu com o município de Foz do Iguaçu. A obra da Usina de Itaipu auxiliou para o crescimento demográfico da região. Em 1972 havia o registro de aproximadamente de 26 mil habitantes e em 1982 ultrapassou os 60 mil. De forma similar a cidade vizinha, após o término da obra o município continuou se desenvolvendo, porém em um ritmo inferior aos anos anteriores.

Ciudad del Este reproduz crescimento similar a Foz do Iguaçu. Dados da Dirección General de Estadísticas, Encuestas y Censos (DGEEC), do Paraguai, apontam que, em 1972, a municipalidade tinha 26.485 habitantes, que se eleva para 62.328, em 1982, revelando também intenso ritmo de crescimento, que prossegue

levando a uma população total, em 2005, de 260.594 habitantes (MOURA e CARDOSO, 2010 p.06).

A cidade é muito atrativa para os imigrantes principalmente pela política de incentivo fiscal aliado ao custo de vida menor daquele praticado no Brasil. O destaque dos produtos importados a preços módicos que movimentam boa parte da economia, gerando emprego e renda tanto para os nacionais como para o público brasileiro que ocupam boa parte do quadro de funcionários dessas lojas.

A partir de uma publicação na revista *Forbes*, datada de 1.996, que apontava Ciudad del Este como terceiro centro internacional em importância comercial (apenas após Miami e Hong Kong), tornaram-se inúmeras as especulações a respeito da superioridade desse espaço em relação a outras aglomerações, particularmente dos respectivos países (CARDOSO e MOURA, 2010, p. 12).

Segundo Souchaud (2011) a política imigratória do Paraguai favoreceu a introdução de colônias de diversas etnias no país, mas possuem destaque: Italianos; Japoneses; Alemães; Ucrânicos e Russos, sendo que a principal atividade exercida por eles se relaciona a agricultura, a qual é muito desenvolvida no país. A partir dos anos de 1970 chegaram os imigrantes chineses e coreanos que iniciaram intensa exploração nas atividades comerciais em Ciudad del Este.

Os incentivos e modernização, aplicados nos solos do Oeste paranaense e Leste paraguaio, abriram novos campos agrícolas destinados à produção de exportação da soja, milho e trigo. A Itaipu e a modernização agrícola propiciaram a redução das pequenas propriedades rurais (CURY e FRAGA. 2013 p. 467).

Kleinschmitt et al (2013) ressalta como o país vizinho é desenvolvido em sua agricultura, principalmente na cultura do soja, sendo que vários brasileiros estabelecem moradia no Paraguai para explorar esse cultivo. Sendo que o Brasil possui papel crucial para o escoamento dessa produção uma vez que o Paraguai não possui saída para o mar. Dessa forma é preciso que grande parte da produção exportada, passe por Foz do Iguaçu.

Os enclaves urbanos e comerciais entre a Região Metropolitana de *Ciudad del Este* (RMCDL) e Foz do Iguaçu estão situados em áreas de forte desenvolvimento agrícola, em especial do cultivo de soja. Foz do Iguaçu é uma peça fundamental para a economia regional (Estado do Paraná). Já *Ciudad del Este* é peça fundamental para

todos os setores da economia nacional, sendo a porta de entrada para o porto brasileiro de Paranaguá (Estado do Paraná). (KLEINSCHMITT et al. 2013 p.5).

Souchaud (2011) ratifica essa premissa e acrescenta que a relação harmoniosa entre Brasil e Paraguai, que proporciona o intenso fluxo populacional, está diretamente relacionada ao acordo de bilateral, da Usina Hidroelétrica de Itaipu. O autor ressalta que já houve conflitos recentes nos quais os paraguaios expulsaram agricultores brasileiros, criando uma insegurança e uma instabilidade para os imigrantes. Porém atualmente existe um convívio mais harmonioso, entre os nacionais e os brasiguaios.

As expulsões ou ameaças de expulsões de brasileiros ilegais e as ocupações de terras ou espoliações de bens pertencentes a brasileiros que pudessem ocorrer encontraram ampla ressonância nas mídias brasileiras, que, em retorno, veicularam uma imagem de violência e inospitalidade do Paraguai (Souchaud, 2011 p. 09).

É importante expandir a visão conturbada que existe do Paraguai, o qual é sinônimo de produtos ilegais, ou de má qualidade, uma vez que essa é uma parcela da realidade. Por mais que uma fração da economia da região se dá pelo comércio de produtos importados, o crescimento do país é estimulado também por outras atividades, como por exemplo a agricultura.

Kleinschmitt et al (2013), aborda que Ciudad del Este, compõe uma zona urbana conurbada com os municípios de Mingua-Guaçu, Hernandárias e Presidente Franco, e possuem como principal atividades, o cultivo da soja, exportação de madeira, e o cultivo da erva mate.

Produtos piratas, sem garantia, com rótulos trocados ou com caixas trocadas eram histórias comuns entre os aventureiros que desbravavam Ciudad del Este ao longo das décadas de 1980 e 1990. Porém, a própria concorrência entre os inúmeros estabelecimentos existentes no centro comercial da cidade exigiu a diminuição de tais práticas (CARDIN, 2003 p.219).

A constante interdependência entre Brasil e Paraguai, atua de forma complementar, sendo que os moradores dessa zona fronteira não vivenciam a mobilidade entre os países somente em relação aos comércios de compras, mas também se beneficiam das potencialidades dessa região, captando uma parcela dos turistas que visitam a margem brasileira, assim como a oferta da infraestrutura.

Como afirma Kleinschmitt et al (2013) uma grande parte dos empresários que residem em Ciudad del Este, encaminham seus filhos para estudarem em Foz do Iguaçu, em decorrência da melhor estrutura urbana. Mas continuam vivendo do outro lado da fronteira em decorrência dos estímulos fiscais. Schlosser e Frasson (2012) afirmam que o fluxo de estudantes é comum em ambos sentidos da fronteira, sendo possível visualizar com frequência transportes escolares brasileiros e paraguaios atravessando a Aduana. Este processo auxilia a compreender a forte interação e dependência existente entre os dois países, principalmente no que tange a quantidade de deslocamentos entre eles.

4.3 Pesquisa Anual da Ponte Internacional da Amizade (2011 a 2016)

A pesquisa utilizada como uma das referências para a presente dissertação foi realizada pelo Centro Universitário Dinâmica das Cataratas - UDC é supervisionada pelo Pró-Reitor, Professor Doutor Fábio Hauagge do Prado, com o propósito de apresentar dados comparativos e atualizados sobre o fluxo de pessoas e veículos que circulam pela Ponte Internacional da Amizade. Realizada anualmente, teve início em 2011, compondo assim uma série histórica e reveladora em termos mais atuais sobre o uso que tem sobre a Ponte Internacional da Amizade e suas implicações no planejamento urbano das duas cidades aqui estudadas. Os seus resultados anuais resultam em dois conjuntos de informações principais. Uma referente ao perfil da população que transita pela fronteira e tem entre os seus objetivos quantificar o número de pessoas que atravessam a Ponte Internacional da Amizade em ambos os sentidos. A segunda análise é remetida quantificar o número de veículos que trafegam por ela.

As análises a seguir traçam um comparativo entre os anos de 2011 a 2016, principalmente relacionado com a dinâmica do movimento que ocorre nesta região da fronteira.

Para facilitar a análise, a discussão sobre a pesquisa realizada pela UDC referente ao período de 2011 e 2016. Esta relacionada com os resultados das entrevistas, realizadas para complementá-la, ou mesmo rejeitá-la a nível qualitativo. Também será utilizada informações teóricas com base obras de outros autores, com a finalidade de complementar as demais informações.

4.3.1 - Análise dos Descolamentos entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este

A forte interdependência das cidades irmãs é muito marcante, e extrapolam o campo econômico. O papel complementar que os centros urbanos exercem fica mais perceptível ao analisar o fluxo desta região. Acredita-se que se não houvesse a delimitação com o Rio Paraná, e a fiscalização aduaneira não estivessem presentes, a interação entre os municípios seria muito maior, a ponto de reduzir significativamente a percepção de qual lado da fronteira se está. Porém mesmo com as fortes delimitações físicas e aduaneiras se percebe que nesta região de fronteira ocorre uma grande mescla cultural. Um dos fatores que contribuem para tal fato possui relação com os tratados bilaterais entre os países, somado com a infraestrutura principalmente das rodovias corroboraram para possibilitar a integração dos países.

O Brasil, antes do Governo Militar, buscou a aproximação com o Paraguai, estabelecendo ligações rodoviárias; a instalação portuária para o País no Porto de Paranaguá e o Tratado de Itaipu ajudaram na promoção de uma dependência econômica com o Brasil, retirando dessa forma a hegemonia da Argentina. Com isso, tem-se o crescimento de Ciudad del Este motivado pelo comércio de produtos importados, ascendendo a economia numa perspectiva territorial quando voltada aos consumidores brasileiros. A ligação rodoviária com o oceano Atlântico, fortalecimento das relações internacionais econômicas e comerciais são fatos concretos nas ações políticas dos dois países ainda nos dias atuais; para o Oeste paranaense e o estabelecimento da BR-277, ligando Assunção e Paranaguá a diferentes e distantes pontos do planeta. (CURY e FRAGA, 2013 p. 466).

Em decorrência da necessidade de se ordenar uma zona de fronteira a fiscalização se faz muito necessária, mas em contrapartida não trata os moradores ou visitantes desta região de forma isonômica. Ao se analisar o preceito constitucional, no qual em seu artigo 5º aborda, que:

Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo ao brasileiro e aos estrangeiros residente no país a inviolabilidade do direito à vida, a liberdade, à igualdade, à segurança, e a propriedade ... (BRASIL, 2012 p. 13).

Porém a doutrina jurídica aborda que essa isonomia que a Constituição Federal de 1988 trata, está relacionado a isonomia formal, a qual diz que: Os iguais serão tratados de maneiras iguais, e os desiguais de maneira desigual, na medida de sua

desigualdade. A realidade atual que todos aqueles que dependem da travessia da zona de fronteira são "penalizados" em virtude das fiscalizações.

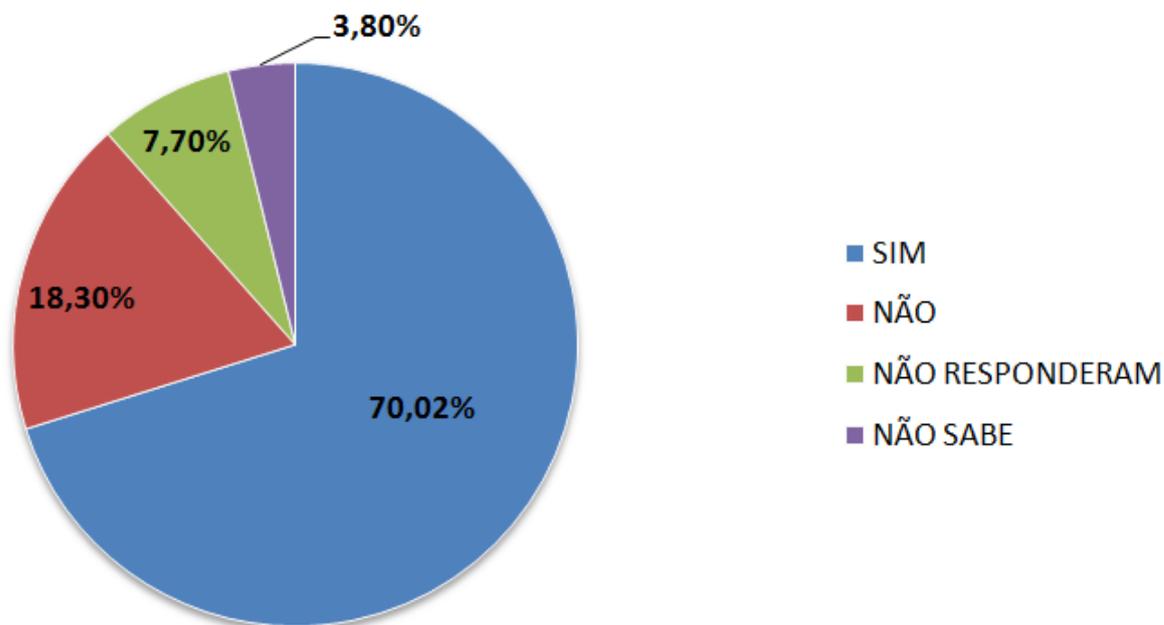
Patarra e Baeninger (2006) afirmam que esta fiscalização é necessária principalmente em regiões fronteiriças, as quais as práticas ilícitas estão ocorrendo frequentemente. Essa externalidade ocorre principalmente quando há conflitos legislativos, quando, por exemplo, uma atividade é lícita em um país e ilícita em outro.

Foz do Iguaçu, cuja dinâmica vem sendo marcada pelo contrabando, narcotráfico, e toda sorte de negócios ilícitos, provavelmente constitui-se o local de circularidade e clandestinidade de um crescente número de indivíduos neste contexto marcado tradicionalmente pela beleza natural e pelo turismo. (PATARRA e BAENINGER, 2006 p. 97).

Os entrevistados do primeiro grupo afirmam que os interesses em fiscalizar de cada país são bastante distintos. A assessoria de imprensa da Receita Federal usou como exemplo o contrabando de cigarros, que são fabricados no Paraguai. Afirma que aproximadamente 90% da fabricação deste produto é exportada, porém o seu comércio é proibido no Brasil. Os entrevistados ressaltaram que o Paraguai não possui o interesse em fiscalizar as mercadorias que tem o seu comércio proibido no Brasil. Atualmente um dos maiores itens apreendidos pela Receita Federal está relacionado a produtos de comercialização proibida, com destaque os cigarros fabricados no Paraguai. Esta realidade demonstra que os órgãos de repressão a essas práticas devem atuar com presteza principalmente na aduana.

O gráfico 06 demonstra que mais de 70% do público entrevistado na aduana entendem a necessidade de realizar o processo de fiscalização, uma vez que esse público interpreta que os praticantes destes atos deveriam sofrer condenação penal.

Gráfico 06 - Opinião sobre a penalização daqueles que praticam o crime de Contrabando e Descaminho.



Fonte: UDC (2016)
Editado pelo Autor

Sobre esta premissa os entrevistados do primeiro grupo, ou seja, a entrevistas realizadas aos órgãos de fiscalização, relatam sobre a importância da fiscalização em ambos os sentidos. A assessoria de imprensa da Receita Federal ressaltou:

A principal preocupação com a população que deixa o país se relaciona ao crime de evasão de divisas, e ao ingressar ao país, a RF busca inibir o ingresso de produtos de venda proibidas, e de produtos que não tiveram seus impostos recolhidos (Entrevistado 03, 2017).

Machado (2005) afirma que Ciudad del Este possui várias instituições bancárias que favorecem prática da evasão de divisas. Principalmente em relação à lavagem de dinheiro.

As três instituições dos órgãos de fiscalização afirmam que a estrutura física e a quantidade reduzida de servidores, dificultam com que a fiscalização seja mais eficiente, tanto pelo ponto de vista da quantidade de pessoas e veículos que são fiscalizados, como também o tempo despendido neste processo.

Em sua obra Marquezini (2010) relata que o grande fluxo de pessoas e mercadorias nesta região, influencia diretamente da dinâmica do processo de fiscalizar. "São milhares de pessoas que, diariamente, atravessam a fronteira entre o Brasil e o

Paraguai, atravessando também, deste modo, fluxos incomensuráveis de mercadorias e capitais." (MARQUEZINI, 2010 p. 36).

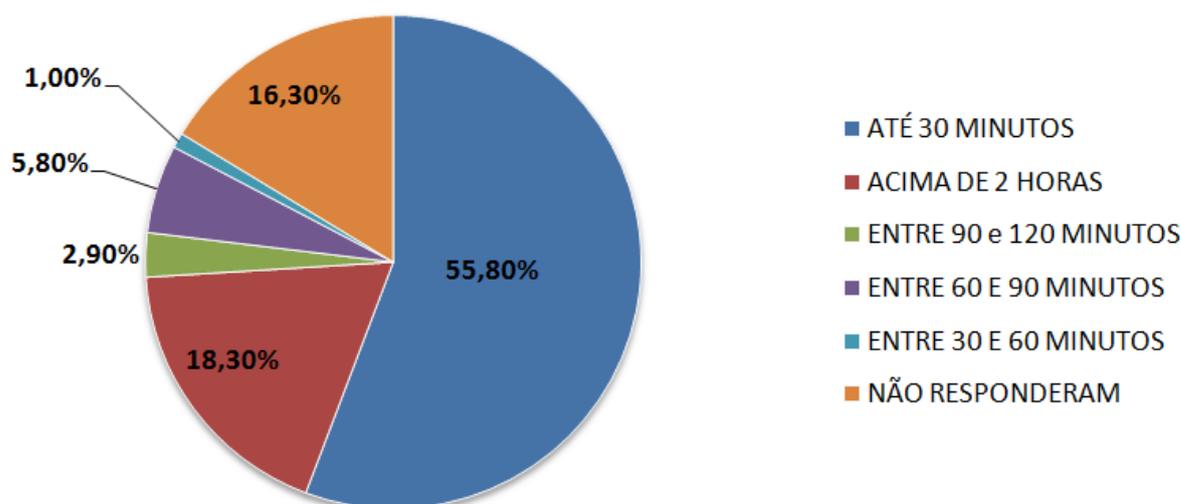
Os entrevistados do grupo 01 descreveram que em ambos os sentidos, os fluxos de pessoas e veículos são intensos. A atual estrutura física e de servidores, impossibilita a realização de uma fiscalização em todos aqueles que cruzam a fronteira. Dessa forma são fiscalizados pessoas, veículos e mercadorias por amostragem, ou pela análise de risco (denúncias ou comportamento suspeito). Essa sistemática é adotada pelos órgãos, com o principal objetivo de reduzir o tempo de espera no processo de cruzar a fronteira. Porém afirmam que existe um maior rigor na fiscalização com aqueles que ingressam ao país, acarretando em um processo mais moroso.

O gráfico 07 apresenta o tempo médio despendido ao se cruzar a fronteira. Relacionado a esta temática os entrevistados afirmam que o modal utilizado neste processo influencia diretamente no tempo no deslocamento. Usam como exemplo os dias de intenso movimento, no qual os pedestres realizam o deslocamento com um tempo muito inferior daqueles que utilizam outros modais.

O entrevistado 03 ressalta que a dinâmica da fiscalização também exerce influência na escolha do modal para realizar a travessia pela aduana. Conforme a fiscalização se concentra em um modal específico, parcela da população migra para outro, com o objetivo de burlar a fiscalização. "constantemente quando alguém visualiza que a fiscalização está concentrada no pedestre, esse embarca em uma van ou mototaxi, para fugir da fiscalização, e o contrário também ocorre. Quando o passageiro salta da van, taxi, mototaxi, pois detecta que a fiscalização está mais rigorosa com estes modais." (ENTREVISTA A RECEITA FEDERAL, 2017).

A pesquisa realizada pela UDC (2016) apontou que o tempo médio despendido na aduana brasileira para a declaração das mercadorias, é em média de 30 minutos. Porém, uma pequena parcela dos entrevistados apontaram, que esse tempo ultrapassou o período de duas horas.

Gráfico 07 - Tempo Médio de travessia da Ponte Internacional da Amizade.



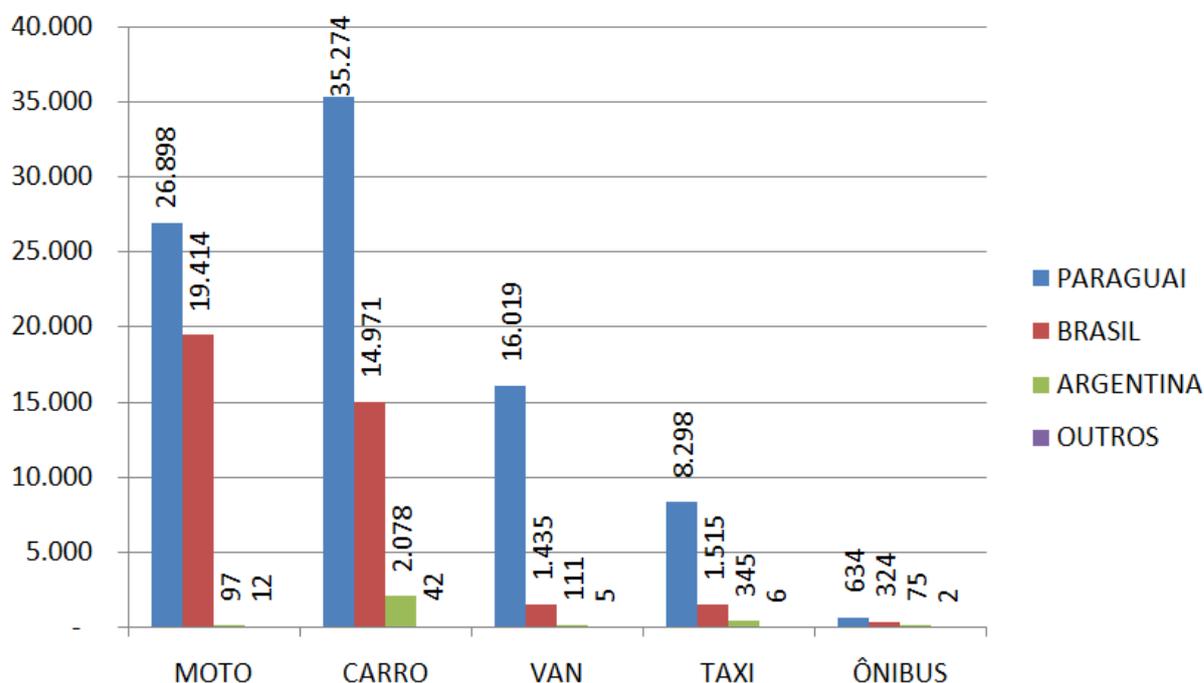
Fonte: UDC (2016).
Editado pelo Autor

Os entrevistados do grupo 01 vislumbram a mesma perspectiva, alegando que o intenso fluxo de veículos prejudica a mobilidade na região da ponte. A pesquisa de 2016 apresenta dados, que demonstra a predominância dos veículos internacionais. Conforme o gráfico 08.

Os entrevistados afirmaram que um dos motivos que favorece o fluxo exacerbado na ponte, possui relação com os veículos de passageiros, principalmente vans; taxis; mototaxis, sendo predominantemente veículos paraguaios, que muitas vezes estão circulando de forma irregular. Com o principal objetivo de realizar o traslado de passageiros entre as aduanas, ficam se movimentando pela ponte durante todo o período comercial. Esse processo segundo os entrevistados auxilia para aumentar o fluxo de veículos na Ponte Internacional da Amizade.

Os entrevistados abordaram que grande parte dos deslocamentos que ocorrem pela aduana são realizadas, por turistas, mas uma parcela significativa realiza este traslado para exercerem atividades relacionadas ao trabalho e ao estudo. Está informação está em consonância com a pesquisa realizada pelo IPARDES (2008). O qual ratifica que o maior motivador para o movimento pendular nesta fronteira está relacionado ao desempenho das atividades laborais. Conte (2013) complementa afirmando que as atividades de compras e de trabalho são as que predominam na fronteira de Foz do Iguaçu com Ciudad del Este.

Gráfico 08 - Fluxo Geral de Veículos Por Categoria e País

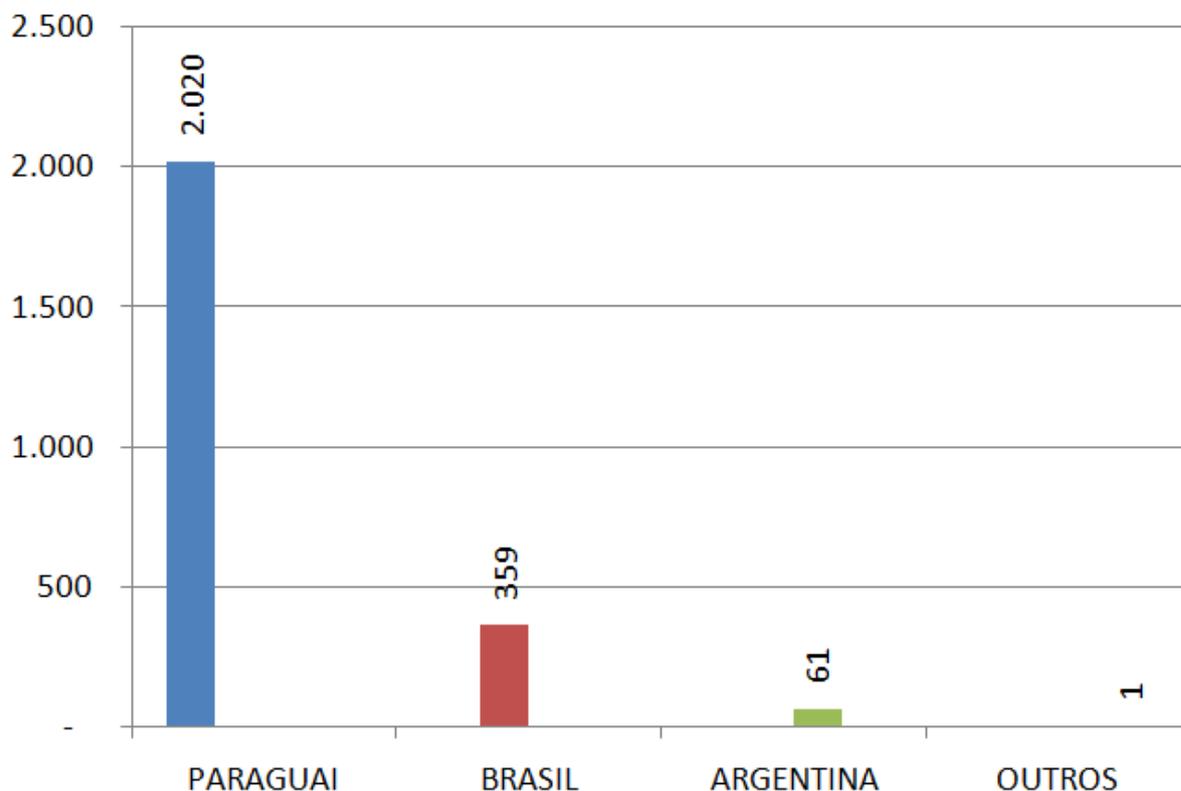


Fonte: UDC - 2016
Editado Pelo Autor

Com este gráfico é possível identificar uma realidade que contradiz aquilo que os atuais planejadores urbanos buscam empregar. Inicialmente é visível que o número de transportes públicos coletivos que circulam entre as fronteiras é muito baixo. Principalmente quando se analisa a quantidade de pessoas e veículos que cruzam a fronteira. A pesquisa da Ponte Internacional da Amizade para 2016 demonstrou que o número de pedestre que atravessaram a Ponte Internacional da Amizade chegou a 112.730 pessoas.

Os entrevistados do primeiro grupo afirmam que o maior incentivo da população na utilização de modais coletivos, iria auxiliar positivamente na redução do fluxo de veículos particulares, e dos veículos de transportes irregulares, que ficam circulando pela ponte na procura de passageiros. Neste caso são predominante taxis paraguaios, conforme é apresentado no Gráfico 09. O entrevistado representante da PRF, ressalta que a grande maioria desses veículos atuam de forma irregular no Brasil, não respeitando as legislações e muitas vezes prejudicam a fluidez do tráfego de veículos.

Gráfico 09 - Média da Circulação de Taxis por País.



Fonte: UDC - 2016
Editado Pelo Autor

O entrevistado do terceiro grupo, representante do sindicato dos taxistas de Foz do Iguaçu, reconhece os dados do Gráfico 09. Relata que, a atuação dos veículos de transportes irregulares, que em sua maioria são paraguaios, acaba por prejudicar os taxistas brasileiros, principalmente aqueles que atuam na região da Ponte Internacional da Amizade. O entrevistado ainda ressalta que o principal atrativo que os taxistas irregulares possuem se relaciona com o valor da corrida, que é significativamente menor daqueles praticados pelos taxistas brasileiros.

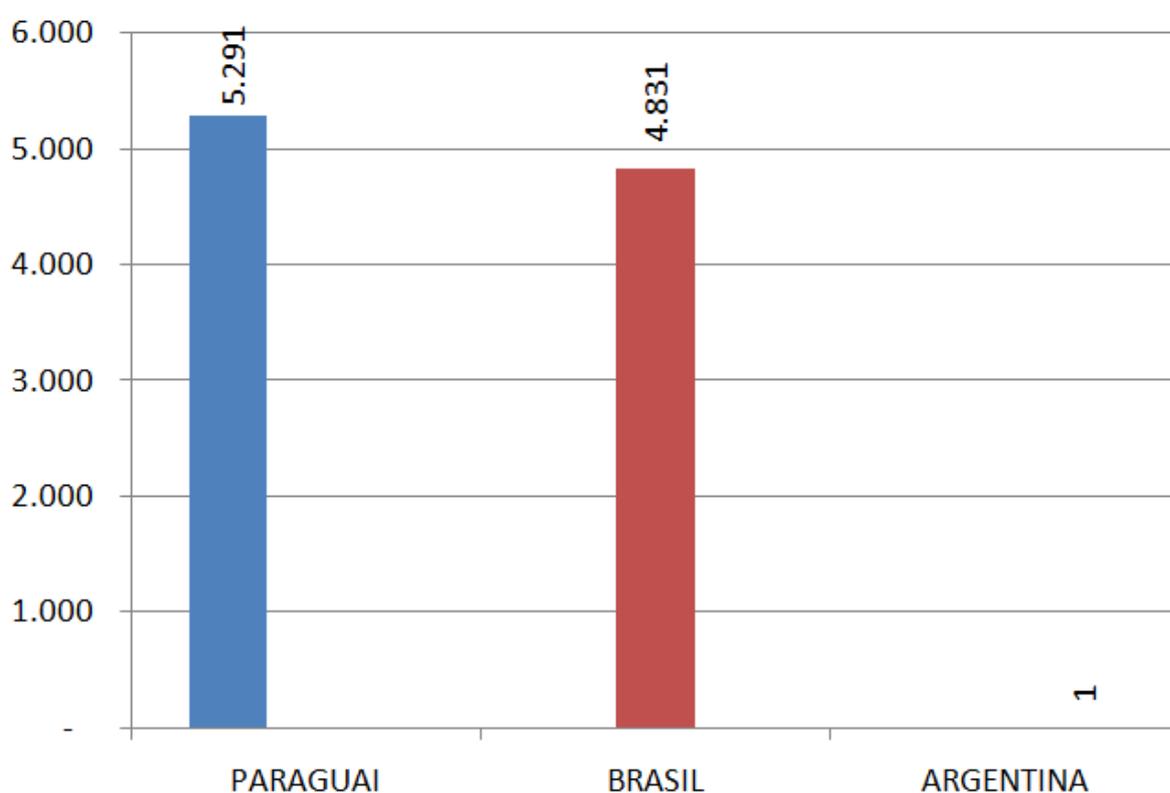
Na constante disputa entre valores da corrida, um outro grupo que atua na fronteira são os mototaxistas. Neste caso conforme é possível visualizar no gráfico 10, a quantidade de brasileiros e paraguaios que praticam esta atividade é semelhante, porém ainda é visível a predominância dos veículos paraguaios.

Os entrevistados do grupo 01, afirmam que a principal externalidade que os mototaxistas trazem se relaciona com o modo de atuação. Geralmente andam em

comboio, com o objetivo de reduzir a possibilidade de serem fiscalizados, e neste processo constantemente causam pequenos acidentes que comprometem a fluidez do trânsito.

O entrevistado do grupo 03 afirma que o principal fator que influencia o passageiro para escolher o mototaxi se relaciona com o tempo médio gasto para se atravessar a aduana.

Gráfico 10 - Fluxo Médio de Mototaxistas



Fonte: UDC (2016)

Editado Pelo Autor

O entrevistado do grupo 03 relatou que conforme aumenta a fiscalização na aduana, a procura por corridas com taxis brasileiros reduz, principalmente pelo tempo que é somado para realizar os deslocamentos, e esse processo aumenta o custo da corrida. Alegam ainda que muitos passageiros em potencial não se preocupam com o estado de conservação do veículo ou com a sua segurança. É analisado em primeiro lugar o custo. Relatam que já ocorreram assaltos a compristas que

embarcaram em veículos de transporte irregulares. Mesmo com o aumento dessas ocorrências os taxistas regulamentados perdem passageiros para os irregulares.

Silva (2007) afirma que o tempo de espera que o passageiro tende a enfrentar nos congestionamentos, pode influenciar na migração de modal, escolhendo aquele que seja mais eficiente no processo de traslado. Este processo é visível na região da Ponte Internacional da Amizade, segundo os entrevistados do grupo 01 e 03, a dinâmica da fiscalização e a quantidade de veículos que estão circulando nesta região, atuam de forma condicionante no momento da escolha de qual modal o usuário irá escolher.

O constate deslocamento da população e entre os modais que ocorrem na fronteira, destacam a interdependência entre os países, e seu auto grau de interação, sobre esta ótica os autores Cury e Fraga (2013) salientam que este fato ocorre entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este, principalmente pela cidade brasileira possuir uma melhor infraestrutura, e o município paraguaio ser atrativo principalmente pelos incentivos fiscais, propiciando assim que a população fronteiriça usufrua as potencialidades desta região.

A presença de grupos [Na fronteira], em sua maioria, de libaneses e chineses, além de outros, configura complexamente nas questões de fixação de residência e de trabalho. Muitos residem em Foz do Iguaçu, por esta cidade apresentar melhor qualidade de vida e infraestrutura urbana, fato que faz com que eles cruzem diariamente a fronteira para trabalhar no comércio paraguaio. (CURY e FRAGA, 2013 P.469).

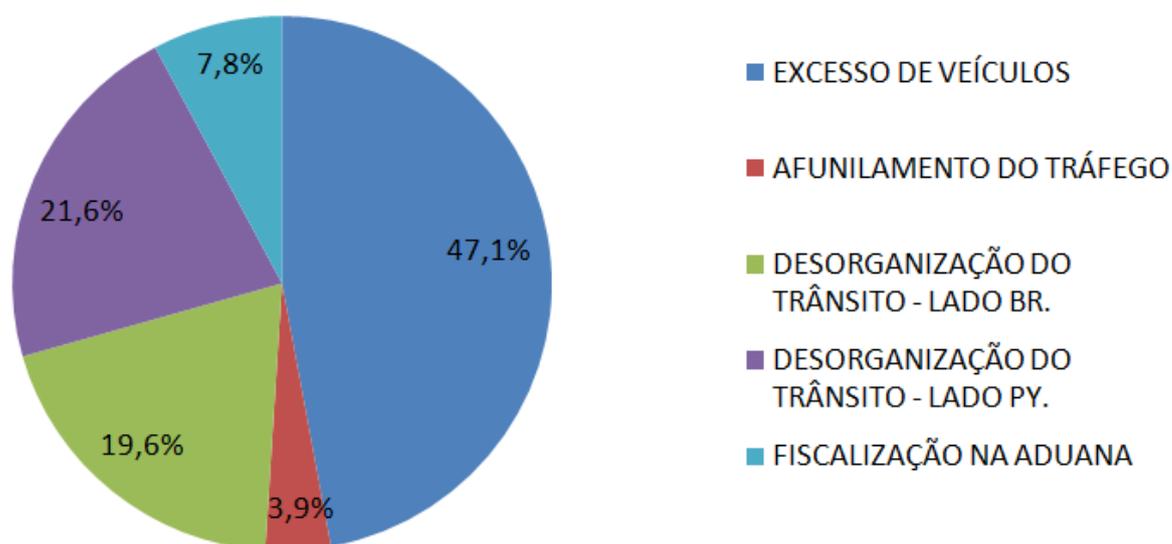
Objetivando implementar a interação dos países no quesito da mobilidade, é necessário que o processo de saída e ingresso entre as fronteiras seja mais dinâmico. Porém os entrevistados afirmam que o processo de fiscalizar exerce influência no tempo de deslocamento, mas a infraestrutura da região da ponte da amizade também colabora para o acréscimo deste tempo.

O gráfico 09 apresenta dados referentes à pesquisa de 2015, o qual demonstra que menos de 10% dos entrevistados relacionaram o tempo gasto no deslocamento a fiscalização realizada pela aduana brasileira, porém relacionaram principalmente ao excesso de veículos. Outro ponto relevante se relaciona ao afunilamento do trânsito nesta região. Todos os entrevistados do grupo 01 salientaram que o afunilamento do

trânsito na região da Ponte Internacional da Amizade corrobora para a lentidão do tráfego, e apenas 3,9% dos entrevistados tiveram esta visão.

Um ponto que é muito marcante é a percepção dos entrevistados da pesquisa de 2015, que visualizaram a desorganização do trânsito em ambos os lados da fronteira como uma das razões do tempo gasto ao se atravessar a fronteira.

Gráfico 09 - Razão do Tempo gasto no Translado - 2015



Fonte: UDC (2015)
Editado Pelo Autor

O entrevistado 03 afirmou que a Receita Federal possui um projeto de cadastramento biométrico daqueles que cruzam a fronteira. Acredita-se que esse recurso pode corroborar para agilizar no processo de fiscalização. Porém o entrevistado afirma da impossibilidade de proporcionar tratamentos diferenciados baseados no perfil daquele que realiza o deslocamento, por exemplo diferenciar a fiscalização de um turista com aquele que realiza o movimento pendular. "*Já foram apreendidas mercadorias de comercialização proibidas no Brasil, com estudantes brasileiros que cursam faculdade de medicina no Paraguai*" O entrevistado complementa afirmando que é necessário a realização de uma fiscalização rigorosa independente do perfil daquele que ingressa ou deixa o país.

Nos últimos anos, antigas funções da fronteira, como a fiscalização e a de controle, vêm sendo enfatizadas pelo governo brasileiro em

prejuízo da integração regional entre os países. Além do contrabando, diversos tipos de tráfico – drogas, armas, pessoas e biopirataria – vêm sendo combatidos através de ações conjuntas, como a Operação Ágata (composta pelo Exército, Polícia Federal, Receita Federal e órgãos estaduais na faixa de fronteira do país) e a operação Sentinela, da Polícia Federal. A repressão oficial impacta inúmeros grupos, desde sacoleiros, laranjas e carregadores, até organizações criminosas que criam complexas redes no intuito de explorar e se beneficiar dos antagonismos da fronteira. (CARNEIRO FILHO, 2015 p.134)

.Referente à ótica das interações é possível visualizar que a dinâmica da fronteira pode exercer influência sobre o fluxo de pessoas. Os entrevistados foram indagados sobre como aqueles que exercem o deslocamento pendular na região da Ponte Internacional da Amizade são influenciados pelas fiscalizações que ocorrem na aduana.

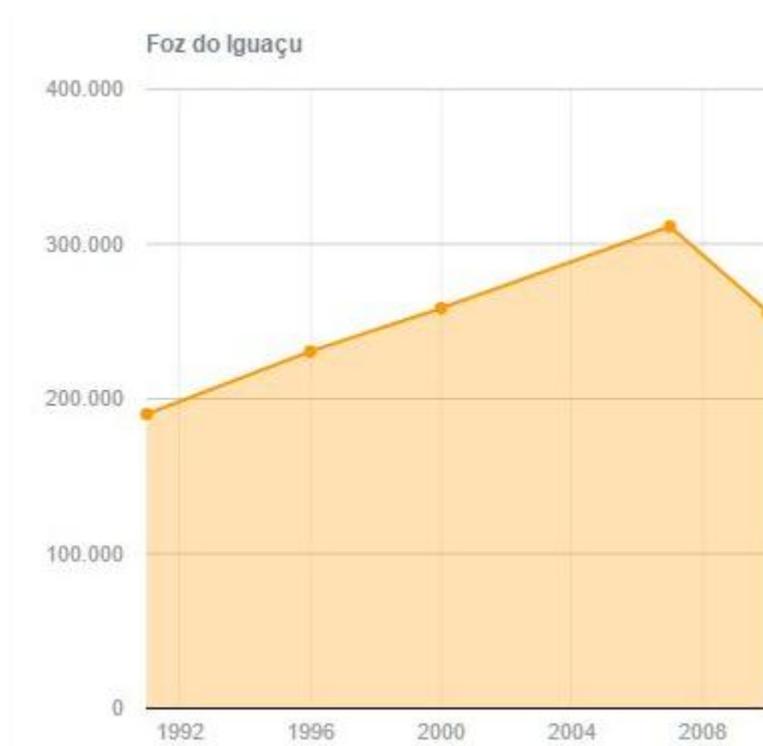
Os entrevistados afirmam que este é uma questão delicada, pois ao mesmo tempo em que esse público necessita realizar a passagem pela aduana de forma rápida, em virtude dos horários laborais, e de estudo, constantemente é realizado apreensões de mercadorias com a população que realiza o movimento pendular. Segundo a assessoria de imprensa da Receita Federal, já foram realizados planejamentos para buscar proporcionar maior eficiência para este público, porém em virtude das práticas de contrabando e descaminho que ocorrem, atualmente não é viável fiscalizar de forma diferenciada.

Souza (2010) destaca em sua obra que as políticas nas regiões transfronteiriças exercem influência não apenas na fronteira, mas também em localidades distantes, que de alguma forma é influenciada, são os exemplos das cidades dormitórios. Os entrevistados ratificam que "A ponte da amizade age como um termômetro, da realidade econômica e política de cada país", uma vez que conflitos acarretam no fechamento do único elo entre as cidades. A medida que a repercussão que estas manifestações aumentam, a sua influencia atinge com maior ou menor magnitude na dinâmica do fluxo nesta região.

Marquezini (2010) menciona que um dos fatos que repercutiu diretamente na dinâmica do fluxo na fronteira do Iguaçu, está relacionada ao maior teor da fiscalização que ocorre atualmente, em comparativo com daquelas ocorridas em anos anteriores. Além das políticas protecionistas, a exemplo da redução da cota,

para a passagem de mercadoria sem a necessidade de pagamento de impostos, somado com fatores econômicos, reduziu significativamente o número de turistas (compristas) que visitavam a fronteira apenas com o objetivo de realizar compras. Esta política que implementou as fiscalizações também impactou diretamente na densidade populacional de Foz do Iguaçu, segundo dados do IBGE.

Gráfico 10 - Evolução Populacional de Foz do Iguaçu (1992 - 2010).



Fonte: IBGE (2010)

No ano de 1992, o município contava com 190.123 habitantes, em 2007 atingiu seu ápice com 311.336 habitantes, e em 2010 houve uma queda significativa para 256.088 habitantes. Os entrevistados do grupo 01 atribuem esta queda ao trabalho repressivo dos órgãos que atuam contra a prática do contrabando e descaminho. Evidenciando a forte influência que a fiscalização exerce no fluxo populacional na região da Ponte Internacional da Amizade.

4.4 - Os Planos Diretores de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este.

Inicialmente a pesquisa exploratória foi realizada a partir da leitura crítica do atual plano diretor do município de Foz do Iguaçu, a análise também contempla o "Plan

Maestro de Desarrollo Urbano" no português Plano Mestre de Desenvolvimento Urbano, de Ciudad del Este, que está em processo de desenvolvimento por uma empresa brasileira denominada URBTEC. Ambos os planejamentos possuem como seus principais fundamentos a preocupação com o uso e ocupação do solo e a mobilidade urbana. Uma vez que no desenvolvimento destes planos os responsáveis consideraram a constante interação que ocorrem entre os países. Concomitante a leitura crítica dos planos diretores será apresentado o resultado da entrevista realizada ao Grupo 02, sendo o Diretor de Planejamento Urbano de Foz do Iguaçu, Sr. Ricardo Albuquerque de Oliveira (Entrevistado 04), e o Diretor da empresa URBTEC Sr. Gustavo Taniguchi (Entrevistado 05) responsável pelo Plano Diretor de Ciudad del Este.

4.4.1 Plano Diretor de Foz do Iguaçu

O Plano Diretor de Foz do Iguaçu foi reformulado no ano de 2016. O documento anterior foi elaborado em 2006, e o mesmo possui análises amplas e a sua reestruturação foi necessária pra se adequar a realidade do município.

Passados mais de dez anos desde o último documento que discutia e propunha mudanças para nossa cidade de forma abrangente, fica evidente a necessidade de se rever, aquilo anteriormente formulado. Nesses anos, a situação econômica do país e da cidade passou por momentos difíceis, a crise social se fez recorrente, as estruturas urbanas se consolidaram, algumas se renovaram e outras envelheceram. (FOZ DO IGUAÇU, 2016 p. 29).

O planejamento atual possui ações e diretrizes que serão aplicadas nos próximos dez anos. Porém está previsto que este projeto passe por constantes reanálises e atualizações (FOZ DO IGUAÇU, 2016).

O plano estratégico que embasou a revisão do atual plano diretor do município foi realizado pela empresa ARUP, sendo uma das maiores empresas de consultoria em projetos urbanos. Além das análises realizadas pela empresa, ocorreram audiências públicas, objetivando identificar a ótica dos moradores do município (ITAIPIU, 2016).

No período de entre novembro de 2015 e março de 2016, ocorreram dez audiências públicas, pertinentes a reformulação do plano diretor municipal.

Conscientes da necessidade de democratização da gestão da cidade de Foz do Iguaçu, o presente Plano é formulado e discutido junto à comunidade municipal em todo o seu processo. Neste documento estão compilados as informações dos trabalhos desenvolvidos em discussões com grupos específicos e audiências gerais que aconteceram em 2015 e 2016. (FOZ DO IGUAÇU, 2016 p. 31).

Em seu escopo o Plano Diretor apresenta a implementação da infraestrutura do município como proposta para trazer melhorias a mobilidade urbana do município. O entrevistado 04 afirmou que um dos projetos que visa aprimorar a mobilidade na área central de Foz do Iguaçu está relacionado ao desvio do fluxo de transportes de cargas, que atualmente circulam na zona central da cidade.

A BR 277 é a principal rodovia que dá acesso a Foz do Iguaçu, e seu término é na cabeceira da Ponte Internacional da Amizade. No mapa 08 é possível identificar que o acesso atual entre Foz do Iguaçu e Porto Iguazú ocorrem pelo perímetro urbano, representado pela linha azul no mapa. Esse acesso acarreta e um conflito no sistema viário central do município, o qual o fluxo de caminhões gera uma lentidão no trânsito urbano, e constantemente ocorrem acidentes. A projeção em verde demonstra a proposta do desvio do trânsito pesado do perímetro urbano do município, ligando a Avenida das Cataratas (que dá acesso a argentina) com a BR-277.

A execução da infraestrutura da Perimetral Leste está no texto do atual plano diretor do município.

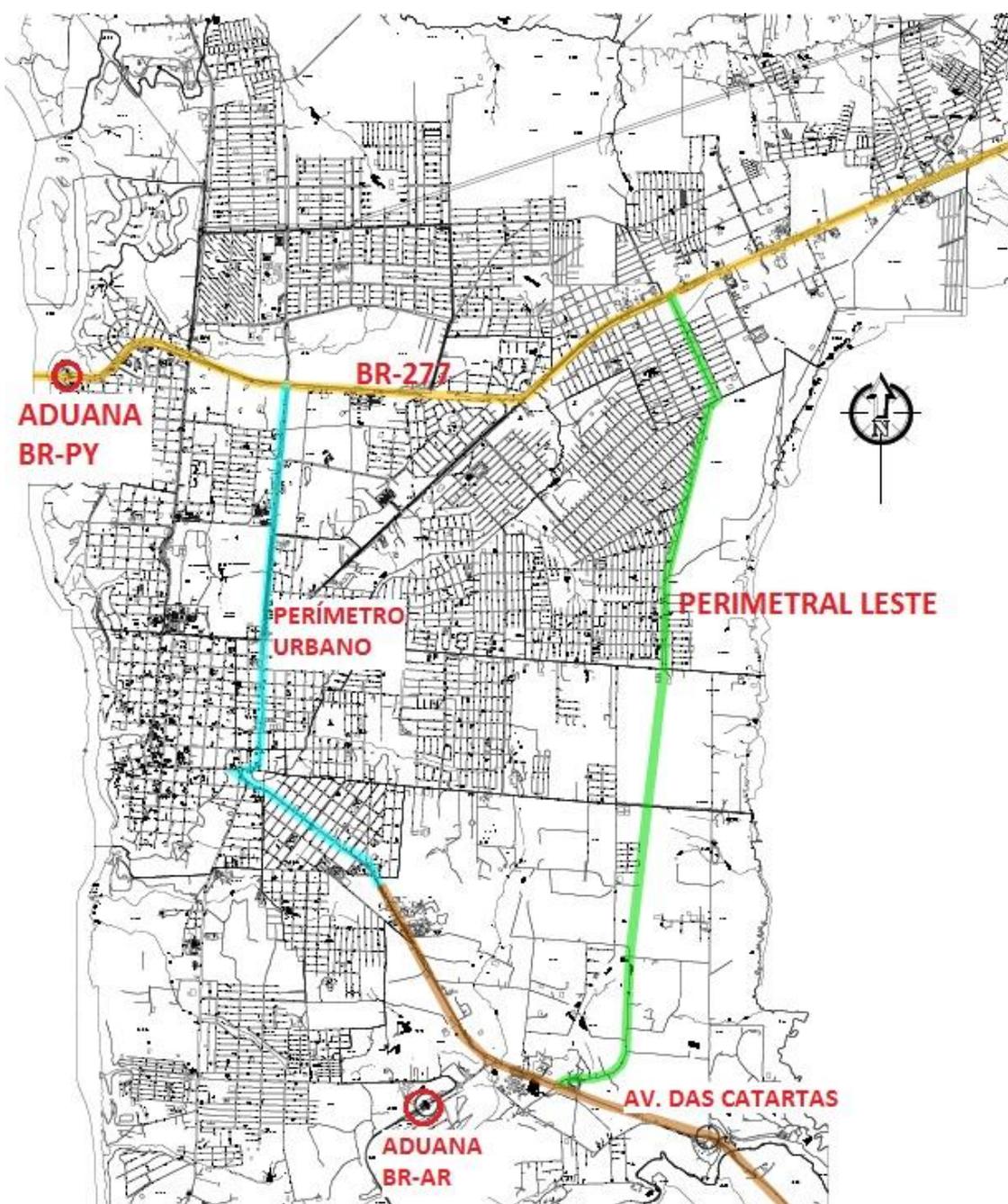
[...] para realizar a conexão entre Brasil e Argentina, cargas e veículos atravessam o centro da cidade utilizando avenidas urbanas em razão da inexistência de anéis viários ou outras conexões para esse tipo de fluxo. Assim, o tráfego de passagem acrescenta volume ao sistema viário destinado a viagens locais (moradores ou visitantes), uma vez que não há alternativas para acomodar esse tipo de fluxo. (FOZ DO IGUAÇU, 2016 p. 268).

A implementação da Perimetral Leste, busca reduzir principalmente o fluxo de veículos de cargas que circulam no perímetro urbano do município. Pois não existe uma rota alternativa para os veículos que necessitam fazer a conexão entre Foz do Iguaçu e Porto Iguazú.

No mapa 08 também é possível identificar que a BR-277 corta a cidade, corroborando para dificultar o trânsito na região da Ponte Internacional da Amizade,

o Secretário de Planejamento de Foz do Iguaçu salienta que parte da desorganização do trânsito naquela região, poderia ser solucionado com a criação de um viaduto, uma vez que, o conflito de fluxos na região interfere na dinâmica do deslocamento entre as fronteiras.

MAPA 08 - Perimetral Leste



Fonte: Foz do Iguaçu / Editado pelo autor (2017)

O entrevistado ainda afirma que a forte interação que o constante fluxo da fronteira proporciona a população, cria um sentimento de que o país vizinho é um complemento de Foz do Iguaçu. Essa informação é ratificada com a pesquisa realizada pelo IPARDES (2008) a qual afirma que conforme o aumento das interações as percepções dos limites da fronteira diminuem.

Como acontece em regiões de fronteira, a mobilidade humana é traço característico tanto no que se refere aos movimentos cotidianos de trabalhadores e consumidores quanto na diversidade étnica, fazendo com que os próprios limites fronteiriços se esvançam no feixe das relações cotidianas (IPARDES, 2008, p. 131).

Porém para que haja um aumento das interações entre os países é necessário que o planejamento da mobilidade urbana permita que os fluxos de pessoas e mercadorias atuem com maior fluidez. O secretário ratifica as informações passadas pelos entrevistados da área de fiscalização (PF, PRF e RF) no quesito competência. Afirmando que como a região da Ponte Internacional da Amizade é de competência Federal, em muitos aspectos o município não pode intervir nesta área.

É possível identificar que um agravante da região fronteira do Iguaçu está relacionado na existência de um único acesso entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este. Conforme o Secretário Municipal abordou, que a expectativa é que a construção da segunda ponte auxilie na mobilidade entre os dois países. Os entrevistados do grupo 01, também compartilham da mesma premissa, acreditam que criando mais um elo entre os países a fluidez e a interação entre eles será maior.

Kneib (2012) afirma que, quanto mais vias forem abertas, mais usuários de automóveis surgirão, e os problemas referentes à mobilidade não serão sanados. O autor ainda afirma que, conforme é ampliado a malha viária, mais veículos surgirão, e concomitante a essa adversidade, a tendência será de um acréscimo dos acidentes, poluições e mais externalidades para a zona urbana.

No âmbito da infraestrutura em transportes no Arco Sul, um dos principais projetos é a construção de uma segunda ponte entre Brasil e Paraguai, que faz parte da carteira de projetos do PAC 2 – Programa de Aceleração do Crescimento –, do governo federal brasileiro. (CARNEIRO FILHO, 2015 p.141).

Através do diagnóstico que o Plano Diretor apresenta, é possível identificar que a gestão municipal percebe que o impacto proveniente da circulação de veículos da zona de fronteira, influencia a dinamicidade do deslocamento que ocorre no município

A configuração geográfica de Foz do Iguaçu em um contexto de tríplice fronteira internacional (Brasil-Argentina-Paraguai) tem claro impacto na circulação principal da cidade, tanto por motivos logísticos (circulação de mercadorias entre os países), como por razões turísticas. (FOZ DO IGUAÇU, 2016 p. 267).

Na análise dos problemas relacionados ao transporte na zona urbana o Plano Diretor identifica que a dinâmica da mobilidade na região da Ponte Internacional da Amizade dificulta a integração tanto entre os bairros do município como também entre os países.

Quanto ao Sistema Viário, observa-se um forte vínculo desse setorial com a vocação turística de Foz do Iguaçu, assim como com os problemas de transporte de mercadorias de exportação/importação pela malha urbana da cidade. Assim, tem-se:
[...]Trânsito de veículos pesados na área central da cidade; Falta de sinalização adequada; Congestionamento de tráfego na região da ponte da Amizade dificultando a integração entre os bairros e entre os dois países.

Apesar da gestão urbana de Foz do Iguaçu elencar no seu planejamento as externalidades inerentes a mobilidade do município, por se tratar de uma região de fronteira, principalmente na região da Ponte Internacional da Amizade, o plano diretor não apresenta de forma expressa em seu rol possíveis soluções, como é apresentado, por exemplo, a Perimetral Leste, conforme apresentado acima.

O planejamento urbano das regiões de fronteiriças tende a auxiliar o desenvolvimento da região, este processo é intensificado quando há uma interação dos órgãos municipais dos países vizinhos principalmente no quesito planejamento. Esta ação propicia que os municípios explorem suas potencialidades, e auxilia o melhor direcionamento dos recursos, evitando ,por exemplo, a duplicidade de estruturas ou serviços urbanos.

Uma característica da TBA [Tríplice Fronteira, Brasil-Argentina-Paraguai], frequente em grande parte das cidades gêmeas é a duplicidade/multiplicidade da oferta de serviços públicos ou de infraestruturas (que poderiam ser utilizadas em conjunto e não são), que geram um desperdício de recursos que deveriam ser aplicados

em outras áreas caso o território transfronteiriço fosse gerido de forma racional e coordenada. Para termos uma ideia do tipo de desperdício causado pela ausência de gestão conjunta do território, existem três aeroportos internacionais na Tríplice Fronteira Brasil-Argentina-Paraguai que distam poucos quilômetros um do outro. (FILHO e RÜCKERT, 2013 p. 02).

Carneiro Filho (2015), demonstra em sua obra que o Brasil já adotou uma política diferenciada com outros países a exemplo do Uruguai, o qual o cidadão fronteiriço possuem um documento diferenciado, que garantem o direito de desempenharem atividades laborais e educacionais em ambos os países. Essa política é um exemplo de tratamento do cidadão com a isonomia formal.

No âmbito dos direitos civis de cidadãos fronteiriços estendidos ao país vizinho, em 2002, o Brasil assinou com o Uruguai o Acordo para Permissão de Residência, Estudo e Trabalho aos Nacionais Fronteiriços, com o objetivo de facilitar a residência, o estudo e o trabalho em ambos os lados da fronteira. Pelo acordo, os cidadãos fronteiriços dos dois países passaram a ter direito a um documento especial de fronteiriço, caracterizando essa qualidade. (CARNEIRO FILHO, 2015 p.135).

O autor ainda abre ressalva sobre a mobilidade entre Brasil e Paraguai, relacionado na busca da infraestrutura relacionada principalmente com a saúde. Dessa forma é constante os fluxos de paraguaios e brasiguaios (brasileiros estabelecidos no Paraguai, ou paraguaios filhos de brasileiros) na região de Foz em decorrência da busca do sistema de saúde do município. A preocupação com a temática levou o governo brasileiro a instituir um programa de Sistema Integrado de Saúde das Fronteiras - SIS, sendo que a nível nacional o município de Foz do Iguaçu foi o primeiro a compor este programa, que tem por objetivo dar apoio financeiro as entidades de saúde que recebem os estrangeiros para oferecer assistência à saúde.

O entrevistado 04 ratificou os benefícios de um planejamento conjunto, principalmente pelo alto nível de interação entre as cidades, principalmente em relação aos altos índices de deslocamentos que ocorrem entre as cidades. Porém ele ressalta que conflitos de interesses entre os países (municípios), principalmente relacionado aos conflitos legislativos, não foi possível viabilizar um planejamento conjunto. O entrevistado ressalta que o novo plano diretor de Foz do Iguaçu, abordou com seriedade as especificidades inerentes a região. Mas afirma que não

houveram reuniões entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este para discutir o atual plano diretor.

Mamede (2015) compartilha desta análise, afirmando que por mais semelhante que sejam os aglomerados urbanos nas regiões fronteiriças, os objetivos e as prioridades inerentes aos planejamentos são distintos, além de cada país possuir um caráter legislativo único. Essas características muitas vezes dificultam a integração entre os planos diretores.

4.4.2 Plano Diretor de Ciudad del Este

O plano de desenvolvimento de Ciudad del Este teve como principal intervenção a reestruturação da área central do município, no quesito de uso e ocupação do solo, e um forte planejamento da mobilidade urbana, com adequação do sistema viário e do transporte público. O plano também apresenta uma proposta de utilização de veículos elétricos que são desenvolvidos na Usina Hidroelétrica de Itaipu. O mapa 09 demonstra a proposta de implementação do zoneamento urbano de Ciudad del Este, sendo possível vislumbrar a preocupação com a preservação e revitalização das áreas verdes.

Mapa 09- Zoneamento de Ciudad del Este



Fonte: URBTEC (2017).

O município paraguaio não teve o seu crescimento populacional e econômico acompanhado por planejamentos e infraestrutura. Por se tratar da segunda maior cidade do país, Ciudad del Este carecia de um planejamento urbano que possibilitasse o equilíbrio de fatores sociais, econômicos e ambientais (ZUCCARATTO, 2015).

Com objetivo de se tornar mais atrativa aos turistas, impulsionar o desenvolvimento e a qualidade de vida de seus moradores, os gestores urbanos em 2013 tiveram uma reunião preliminar com os diretores do escritório especializado em planejamento urbano, URBTEC. Em entrevista o diretor da empresa Sr. Gustavo Taniguchi (2017) afirmou que naquele ano ocorreu o contato inicial, porém as atividades deram início somente no ano de 2014, e a previsão de entrega do Plano diretor será até o final de 2017.

A iniciativa de reestruturar Ciudad del Este, através da implementação do plano diretor, surgiu com a iniciativa pública em conjunto com o setor privado. A escolha da empresa URBTEC ocorreu principalmente pela experiência da equipe com trabalhos

no Brasil e em outros países. A perspectiva que esse plano seja aplicado nos próximos 20 anos, e possui como base três áreas: Uso do solo; Sistema viário; Transportes públicos. (PARAGUAI TI, 2013).

Sr. Gustavo (2017) afirma que um dos pontos críticos contatado na mobilidade urbana de Ciudad del Este está relacionado ao acesso principal da cidade pela Ponte Internacional da Amizade. O planejamento urbano prevê a construção de um anel viário que contorne a cidade, desta forma pretende-se reduzir o intenso tráfego de veículos no centro da cidade.

O plano também prevê a implementação do transporte público adotando modelo curitibano, ou seja, a utilização do sistema trinário, composto por vias centrais, que tem por objetivo a circulação de transportes de massa; Vias estruturais, que são caracterizadas por vias paralelas em sentido único; e Corredores de transportes, que ordenam o sistema de transporte coletivo. Busca-se também a utilização de veículos elétricos, que são desenvolvidos na usina de Itaipu.

Em decorrência de cláusulas contratuais, a empresa responsável pela elaboração do plano diretor de Ciudad del Este não pode disponibilizar o seu conteúdo antes da entrega oficial que ocorrerá até o final de 2017. Porém é possível vislumbrar que o município busca a sua reestruturação, visando não apenas o seu desenvolvimento econômico como também a qualidade de vida dos moradores e aqueles que vivenciam essa área da fronteira.

No decorrer do processo de desenvolvimento do plano, foram realizadas algumas apresentações no Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social de Foz do Iguaçu (CODEFOZ), que demonstra que os idealizadores do projeto estão realizando um planejamento considerando as especificidades desta zona de fronteira, principalmente relacionado ao grande fluxo diário que ocorre entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este.

4.4.3 - Conclusões do Estudo de Caso

As cidades em análise possuem características similares principalmente sobre a ótica da explosão demográfica que ocorreu após o início da obra da Usina Hidroelétrica de Itaipu. Em um período de 10 anos Foz do Iguaçu teve um

crescimento que aumentou sua população em 4 vezes, já a população de Ciudad del Leste dobrou no mesmo período de tempo. A falta de planejamento atrelado a explosão demográfica que essas aglomerações sofreram acarretaram em problemáticas visíveis atualmente, como por exemplo, o crescimento desordenado das cidades, criando zonas com alta densidade de edificações e outras com vazios urbanos, além de uma malha viária defasada que em virtude da ocupação sem planejamento dificulta o redimensionamento das vias.

A falta de previsão de como os municípios iriam se configurar ao final da construção da Hidroelétrica de Itaipu também colaborou para este cenário. Foz do Iguaçu e Ciudad del Este possuem suas economias relacionadas ao turismo, tanto no que tange os atrativos naturais como o também a questão do comércio no Paraguai. O turismo de compras além de movimentar a economia da cidade, também gera empregos e aquece o comércio de Foz do Iguaçu.

É visível a interdependência entre os dois países principalmente ao vislumbrar o número diário de deslocamentos que ocorrem na fronteira, que extrapola o turismo, demonstrando também a constante integração dentre Brasil e Paraguai através dos constantes deslocamentos pendulares que ocorre por brasileiros e paraguaios.

A melhor infraestrutura do município Foz do Iguaçu possui, faz com que a cidade seja mais atrativa para que os vários empresários que possuem empresas no país vizinho, fixem residência no Brasil, e exerçam suas atividades laborais em Ciudad del Este. O mesmo fenômeno ocorre com paraguaios que desempenham atividades laborais e educacionais no Brasil.

É possível identificar que Foz do Iguaçu e Ciudad del Este, possuem alto grau de interação, porém externalidades inerente as regiões de fronteiras dificulta o aumento da integração entre os municípios, principalmente no que tange a fiscalização que ocorre nas Aduanas, como também no compartilhamento de equipamentos urbanos.

Há um consenso entre os entrevistados em relação com a influência dos sistemas de controle das Aduanas na celeridade nos processos de trânsito ou no movimento pendular entre as cidades. Eles recepcionam positivamente a possibilidade da

construção de uma segunda ponte para unir os municípios, porém afirmam que a mesma deverá possuir infraestrutura para atender a demanda dos fluxos.

É possível identificar que os entrevistados atuantes dos setores de fiscalização apontam que a implementação da infraestrutura existente e o aumento de efetivo, seria o suficiente para otimizar as fiscalizações e reduziria o tempo de espera, sendo que estas ações iriam auxiliar para que não houvesse a necessidade na construção de uma segunda ponte.

De forma global nessa região identifica-se uma necessidade da atuação conjunta dos diversos setores que atuam na região de fronteira, porém os embates de competências Municipais, Estaduais e Federais, dificultam este processo. Essa premissa é validada a partir do desenvolvimento dos Planos Diretores dos municípios, que apesar dos entrevistados afirmarem a importância de um planejamento conjunto, o mesmo não foi realizado, em decorrência, principalmente dos conflitos legislativos.

5 - Considerações Finais

Ao se tratar das cidades fronteiriças é possível identificar a unicidade destas regiões. Iniciando pela mescla cultural, que é transmitida através dos limites administrativos dos países, finalizando pela interdependência que essas aglomerações urbanas adquirem uma as outras.

Em conformidade com que os centros urbanos localizados nas regiões fronteiriças vão crescendo, e os deslocamentos entre os países se intensificam, as percepções entre os limites territoriais se esvanecem. Principalmente pelo papel de complementaridade que esses centros exercem, sejam eles no quesito da infraestrutura urbana ou relacionado a prestação de serviços.

Estas especificidades são latentes entre os municípios de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este, que tiveram as suas interações intensificadas principalmente pelo início do projeto da Usina Hidroelétrica de Itaipu, e com a construção da Ponte Internacional da Amizade. Estes dois fatores proporcionaram um grande desenvolvimento das cidades em um baixo lapso temporal. Esta questão contribuiu para que as malhas urbanizadas das cidades crescessem, porém a mesma não foi acompanhada de forma ideal por um planejamento urbano.

O município brasileiro, já na fase inicial da obras da Usina de Itaipu, realizou um maior investimento na infraestrutura da cidade do que Ciudad del Este. Fato este que corroborou para que atualmente Foz do Iguaçu atraia parte da população paraguaia, que usufruem destes equipamentos. Sendo comum visualizar moradores de Ciudad del Este estudando, utilizando da rede de saúde, entre outras atividades em Foz do Iguaçu.

O mesmo fato também acontece com os moradores de Foz do Iguaçu que realizam atividades cotidianas no país vizinho, porém predomina as atividades laborais, mas também é forte o fluxo de estudantes. A forte interação e interdependência entre os países são marcados pelos intensos movimentos pendulares que ocorrem entre eles. Somando-se ao grande fluxo de turistas que também realizam o mesmo trajeto, acarretam em externalidades como, por exemplo, o grande tempo gasto para realizar o trajeto entre as Aduanas.

A pesquisa auxiliou a compreender que existe uma forte distinção entre interesses nas regiões de fronteiras nas esferas Municipais, Estaduais e Federais. Esta característica dificulta a ação da gestão municipal, ficando este limitado para exercer planejamentos como, por exemplo, dos Planos Diretores.

A região mais crítica em relação aos fluxos se trata da Ponte Internacional da Amizade. Por se tratar de uma área de interesse da segurança nacional a atuação de planejamento e fiscalização fica a critério dos órgãos e servidores da União. Desta forma o município não pode intervir nem naquilo que se relaciona a infraestrutura, podendo atuar apenas nas regiões limítrofes da Ponte Internacional da Amizade.

Neste contexto a premissa inicial desta dissertação foi confirmada, identificando que as ações aplicadas na região da Ponte Internacional da Amizade, exercem influência direta sobre a dinâmica dos deslocamentos, sendo mais perceptível a mudança de comportamento relacionado ao modal utilizado para a realização do trajeto. Porém conflitos legislativos dificultam o planejamento conjunto que seria uma eficiente ferramenta para minimizar a externalidade proporcionada pela alteração da dinâmica do deslocamento.

Esta peculiaridade referente ao conflito de competência legislativos, tanto na esfera nacional quanto na esfera internacional, impediu que ocorresse um planejamento integrado entre os Planos Diretores de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este. O atual planejamento do município brasileiro que foi reestruturado no ano de 2016 elenca as peculiaridades da zona de fronteira, porém não incorporou em seu rol um planejamento conjunto, que seria o melhor cenário.

O mesmo não ocorreu por parte de Ciudad del Este, que contratou para o desenvolvimento de seu plano diretor uma empresa brasileira. Acredita-se que os interesses de cada país sejam distintos e impossibilita o trabalho conjunto, porém as políticas nacionais de cada país impactam positivamente ou negativamente no país vizinho. É possível identificar que em decorrência da interdependência entre eles é necessário que em um futuro próximo ocorra um planejamento integrado entre os Planos Diretores.

Entende-se que a existência do planejamento em conjunto auxiliaria intensificar a interação dos países, além de otimizar a mobilidade que ocorre na região da Ponte Internacional da Amizade. Fato que corrobora para o desenvolvimento da região, possibilitando ao cidadão fronteiriço vislumbrar das potencialidades desta região.

6. REFERÊNCIAS:

ANTUNES, Eloisa Maieski. A faixa de fronteira brasileira sob o contexto da integração econômica. Tese (doutorado em geografia) UFPR - Curitiba, 2015.

ARAÚJO, Marley Rosana Melo et al. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Revista Psicologia & Sociedade*, v. 23, n. 3, 2011.

ASSUNÇÃO, Juciara Conceição de Freitas; CAVALCANTI ARAÚJO, Maria Cristina. Pelo direito de ir e vir na cidade: mobilidade urbana e inclusão social em cidade praia-Natal/RN. *HOLOS*, v. 1, 2008.

BARCELLOS, Tanya M. de; JARDIM, Maria de Lourdes Teixeira. Movimentos populacionais na fronteira meridional do Brasil. *Anais*, p. 1-21, 2012.

BARROS COELHO, Karla Nunes de. O planejamento urbano regional e sua importância para as cidades de fronteira. *Anais: Encontros Nacionais da ANPUR*, v. 15, 2013.

BARROS COELHO, Karla Nunes de; DA LUZ REIS, Antônio Tarcísio. Espaços urbanos em cidades de Fronteira: lógica espacial X lógica legal. *Anais: Encontros Nacionais da ANPUR*, v. 14, 2011

BENTO, Fábio Régio. Cidades de fronteira e integração sul-americana. Paco Editorial, 2013.

BENTO, Fábio Régio. O papel das cidades-gêmeas de fronteira na integração regional Sul-Americana. *Conjuntura Austral*, v. 6, n. 27-28, p. 40-53, 2015.

BERGMAN, Lia; RABI, Nidia Inês. Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada. Rio de Janeiro: IBAM, 2005.

BRASIL, Constituição. Constituição da república Federativa do Brasil. 1988.

BRASIL. Ministério da Integração. Proposta de Reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira: Bases de uma política integrada de desenvolvimento regional para a faixa de fronteira. Ministério da Integração Nacional, Secretaria de Programas Regionais - Brasília, 2005.

BRASIL. Ministério da integração nacional. Secretaria de programas regionais. Faixa de fronteira: Programa de Promoção do Desenvolvimento da Faixa de Fronteira: PDF. 2009.

Brasil. (2015a, 13 de janeiro). *Lei n. 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências*. Brasília: Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil.

CADAVAL, Maurício; GOMIDE, Alexandre. MOBILIDADE NAS REGIÕES METROPOLITANAS. NESUR, Campinas. Disponível junho de 2017 em: <http://mcadaval.com.br/blogs/mobilidade_nas_rm_200602.pdf>

CAMARGO, Sonia de. O processo de integração regional: fronteiras abertas para os trabalhadores do Mercosul. *Contexto internacional*, v. 32, n. 2, p. 489, 2010.

CARDIN, Eric Gustavo. Sacoleiros e laranjas na tríplice fronteira: uma análise da precarização do trabalho no capitalismo contemporâneo. 2006.

CARDIN, Eric Gustavo. Trabalho e práticas de contrabando na fronteira do Brasil com o Paraguai. *Revista Geopolítica (s)*, v. 3, n. 2, p. 207-234, 2012.

CARDOSO, Nelson Ari; MOURA, Rosa; CINTRA, Anael Pinheiro de Uilhôa. Dossiê: População, mobilidade e arranjos espaciais no censo de 2010 - Mobilidade Transfronteiriça. *Cad. IPARDES V.2, N2* p. 32-50 Jul/Dez 2012. Curitiba - Paraná.

CARDOSO, Nelson Ari; DE SOUZA HIGA, Tereza Cristina Cardoso; DE OLIVEIRA, Tito Carlos Machado; ORTIZ PAIXÃO, Roberto; MOURA, Rosa. *CIDADES DE FRONTEIRAS E A REDE URBANA*. Governo Federal, p. 79.

CARNEIRO FILHO, Camilo Pereira. Tríplice fronteira Brasil-Argentina-Paraguai: transfronteirização através do crime. *Relações Internacionais no Mundo Atual*, v. 2, n. 16, p. 84-101, 2012.

CARNEIRO FILHO, Camilo Pereira; RÜCKERT, Aldomar Arnaldo. Estratégias de cooperação e desenvolvimento nas fronteiras do MERCOSUL: a Região Transfronteiriça do Iguaçu. *Anais: Encontros Nacionais da ANPUR*, v. 15, 2013.

CARNEIRO FILHO, Camilo Pereira. Radiografia contemporânea dos Arcos Norte e Sul da fronteira do Brasil. In: MALLMANN, Maria Izabel; Teresa Cristina Schneider MARQUES(Org.) *Fronteiras e relações Brasil-Uruguaí*. Porto Alegre, 2014.

CARVALHO, C.H.R. de; PEREIRA, R.H.M.; VASCONCELOS, E.A.; GALINDO, E.P.; NETO, V.C. de L. A mobilidade urbana no Brasil. In: MORAIS, M. da P.; COSTA, M.A. (Orgs.). *Infraestrutura social e urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas*. Brasília: Ipea, 2010, v. 2, p. 549-592.

CARVALHO, DELGADO CM de. *Geografia dos transportes no Brasil*. Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949. p.95-110.

CHIAPPINI, Ligia. *Cultura fronteiriça do mercosul: Poderes dos sem poder. Território sem limites : estudos sobre fronteiras / Tito Carlos Machado de Oliveira, organizador. - Campo Grande, MS : Ed. UFMS, 2005. p.437-474.*

CONTE, Cláudia Heloiza. Compreendendo o papel de Foz do Iguaçu/PR na rede de cidades com base nos deslocamentos pendulares. *Terr@ Plural*, v. 7, n. 1, p. 61-78, 2012.

CURY, Mauro José Ferreira; FRAGA, Nilson Cesar. *Conurbação Transfronteiriça e o Turismo na Tríplice Fronteira: Foz Do Iguaçu (Br), Ciudad Del Este (Py) e Puerto Iguazú (Ar)*. ROSA DOS VENTOS-Turismo e Hospitalidade, v. 5, n. 3, 2013.

DENARDI, Aline et al. Desenvolvimento dos Sistemas de Mobilidade Urbana em Grandes Centros Populacionais. Programa de Educação Tutorial da Engenharia Civil, UFRGS, Rio Grande do Sul, 2011.

DNIT. Ministro Libera Ponte da Amizade Revitalizada. Disponível em: < <http://www.dnit.gov.br/noticias/ministro-libera-ponte-da-amizade-revitalizada>>. Acesso em 01 de maio de 2017.

DORFMAN, Adriana. A condição fronteiriça diante da securitização das fronteiras do Brasil. NASCIMENTO, DM; PORTO, JLR Fronteiras em perspectiva comparada e temas de defesa da Amazônia. Belém: EDUFPA, v. 1, p. 96-124, 2013.

FRASSON, Margarete; SCHLOSSER, Marli Terezinha Szumilo. ALUNOS “BRASIGUAIOS” EM MOVIMENTO NA TRÍPLICE FRONTEIRA: NOVAS POSSIBILIDADES, NOVOS LIMITES NA INTEGRAÇÃO DO ALUNO “BRASIGUAIO”. Formação (Online), v. 2, n. 19, 2012.

FRASSON, Margarete; MARTINS, Alexandre Luís Ponce. FRONTEIRAS E MOBILIDADE HUMANA: UMA QUESTÃO DE DOMINAÇÃO IMPERIALISTA?. Revista Percurso, v. 8, n. 1, p. 185-212, 2016.

FOZ DO IGUAÇU. História da Cidade. Disponível em:

< <http://www.pmfi.pr.gov.br/conteudo/?idMenu=1007>>. Acesso em 10 de abril de 2017.

G1. Receita Federal Reforça a Fiscalização na Ponte Internacional da Amizade (2017). Disponível em: < <http://g1.globo.com/pr/oeste-sudoeste/noticia/2017/03/receita-federal-reforca-fiscalizacao-na-ponte-internacional-da-amizade.html>>. Acesso em 05 de maio de 2017.

GADELHA, Carlos Augusto Gorbois; COSTA, Laís. A política nacional de integração e desenvolvimento das fronteiras: o Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira–PDF. Oliveira TCM, organizador. Território sem limites: estudos sobre fronteiras. Campo Grande: Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, p. 25-46, 2005.

GOMES, Cristiane Rudek Gomes. Legislação ambiental do Mercosul e a gestão de recursos hídricos na tríplice fronteira. 2008.

IBGE. Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil (2015). Disponível em:< <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/imprensa/ppts/00000021200503132015051726392193.pdf>>. Acesso em 20 de dezembro de 2016.

IDESF. Características das Sociedades de Fronteiras, 2016. Disponível em: <<http://www.idesf.org.br/publicacoes/95-caracter%C3%ADsticas-das-sociedades-de-fronteiras.html>>. Acesso em 11 de abril de 2017.

Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social Oeste paranaense: o 3. espaço relevante : especificidades e diversidades / Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. – Curitiba : IPARDES, 2008.

ITAIPU. Audiência Pública Discute Revisão do Plano Diretor de Foz do Iguaçu (2016). Disponível em: < <https://www.itaipu.gov.br/sala-de-imprensa/noticia/audiencia-publica-discute-revisao-do-plano-diretor-de-foz-do-iguacu>>. Acesso em 15 de abril de 2017

KLEINKE, M.L.U.; CARDOSO, N.A.; ULTRAMARI, c, MOURA, R. (1996) O paraíso dos outros. In: CASTELLO, LR. et ai. (org.) Fronteiras na América Latina. Espaços em transformação. Porto Alegre: Ed. Universidade/ UFRGS/FEE, pp, 151-162.

KNEIB, Erika Cristine. Mobilidade urbana e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia. Revista UFG, v. 13, n. 12, p. 71-78, 2012.

KLEINSCHMITT, Sandra Cristiana; AZEVEDO, Paulo Roberto; CARDIN, Eric Gustavo. A tríplice fronteira internacional entre Brasil, Paraguai e Argentina: contexto histórico, econômico e social de um espaço conhecido pela violência e pelas práticas ilegais. Revista Perspectiva Geográfica, v. 8, n. 9, p. 1-22, 2013.

LAMBERTI, Eliana; DE OLIVEIRA, Tito Carlos Machado. Interações transfronteiriças e a atividade reexportadora na fronteira Brasil-Paraguai. Anais: Encontros Nacionais da ANPUR, v. 12, 2007.

MACHADO, Lia Osório. Limites, fronteiras, redes. Fronteiras e espaço global. Porto Alegre: AGB, p. 41-49, 1998.

MACHADO, Lia Osório. Limites e fronteiras: da alta diplomacia aos circuitos da ilegalidade. Revista território, v. 8, p. 9-29, 2000.

MACHADO, Lia et al. O desenvolvimento da faixa de fronteira: uma proposta conceitual-metodológica. Território sem Limites: Estudos sobre Fronteiras, v. 1, p. 87-112, 2005.

MACHADO, Lia O. Cidades na fronteira internacional: conceitos e tipologia. Anais: II Conferência internacional de desenvolvimento urbano em cidades de fronteira. 08 a 09 de abril de 2006. p. 58-69.

MACHADO, Lia Osório; SILVEIRA, M. L. Estado, territorialidade, redes. Cidades-gêmeas na zona de fronteira sul-americana. Silveira ML, organizador. Continente em chamas. Globalização e território na América Latina, Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, p. 243-84, 2005.

MAGAGNIN, Renata Cardoso; DA SILVA, Antônio Néelson Rodrigues. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. Transportes, v. 16, n. 1, 2008.

MAIESKI ANTUNES, Eloisa; MARTINS SENHORAS, Elói; TREVISAN, Rosaldo. Dinâmica transfronteiriça no arco sul brasileiro no contexto do Regime de Tributação Unificada. Cadernos de Finanças Públicas, v. 12, 2012.

MAMEDE, Bruno Borges. AGLOMERADOS URBANOS EM ZONAS DE FRONTEIRAS: EXPOSIÇÃO DE MARCOS LEGAIS PARA INSTITUCIONALIZAÇÃO. Direito da Cidade, v. 7, n. 1, 2015.

MARQUES, Denise Helena França. Circularidade na fronteira do Paraguai e Brasil: o estudo de caso dos “brasiguaios”. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2009.

MARQUEZINI, Ana Carolina Torelli. CIRCUITOS ESPACIAIS DE FRONTEIRA: CIDADES GÊMEAS DE FOZ DO IGUAÇU E CIUDAD DEL ESTE. Revista - ENTRE-LUGAR. Dourados, ano 1, n. 2, p. 33-55, 2º Semestre de 2010.

MENDES, Paulo Ubirajara. OPERAÇÕES ÁGATA NO ARCO SUL DO BRASIL. Revista Brasileira de Inteligência, v. 31, p. 31, 2016.

MEZZADRA, Sandro. Multiplicação das fronteiras e práticas de mobilidade. REMHU – Rev. Interdiscip. Mobil. Hum., Brasília, Ano XXIII, nº 44, p. 11-30, jan./jun. 2015.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. Crescimento Populacional de Porto Iguazú. Disponível em:< <http://puertoiguazu.itamaraty.gov.br/pt-br/>>. Acesso em 10 de fevereiro de 2017.

MOURA, Rosa. Arranjos urbano-regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba. Tese (Doutorado em Geografia). Curitiba, Universidade Federal do Paraná, 2009

MOURA, Rosa; CARDOSO, Nelson Ari. Aglomeração transfronteiriça: integração regional ou constituição de um enclave. FIRKOWSKI, Olga Lucia C. De Freitas (Org.). Transformações Territoriais: Experiências e Desafios. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010.

MOURA, Rosa; CARDOSO, Nelson Ari. Mobilidade transfronteiriça: o ir e vir na fronteira do possível. Anais: Encontros Nacionais da ANPUR, v. 15, 2013.

MOURA, Rosa; CARDOSO, Nelson Ari. MOBILIDADE TRANSFRONTEIRIÇA: ENTRE O DIVERSO E O EFÊMERO. Livro: Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. 2016. p.205-222.

NEVES, Pedro Dias Mangolini; CAMARGO, Fernando Monteiro; NEVES, Gabriel Dias Mangolini. Tríplíce fronteira: Foz do Iguaçu, Ciudad del Este e Puerto Iguazu. Revista Interface (Porto Nacional), n. 10, 2016.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Fronteira: espaço de referência identitária?-DOI 10.5216/ag.v1i2.3013. Ateliê Geográfico, v. 1, n. 2, p. 27-41, 2007.

OJIMA, Ricardo. Dimensões da urbanização dispersa e proposta metodológica para estudos comparativos: uma abordagem socioespacial em aglomerações urbanas brasileiras. Revista Brasileira de Estudos de População, v. 24, n. 2, p. 277-300, 2007.

OLIVEIRA, Marcelo Fernandes de. Mercosul: atores políticos e grupos de interesses brasileiros. UNESP, 2003.

OLIVEIRA, Márcia Maria de. A mobilidade humana na tríplíce fronteira: Peru, Brasil e Colômbia. Estudos Avançados, v. 20, n. 57, p. 183-196, 2006.

OLIVEIRA, T.C.M. de. (2010). A lógica espacial do território fronteiriço: os casos das aglomerações de Ponta Porã-Pedro Juan Caballero e Ladário-Corumbá-Puerto Quijarro-Puerto Suarez. In: SEBRAE (Org.). *Mato Grosso do Sul sem fronteiras: características e interações territoriais*. 1ª Ed. Campo Grande: Visão/SEBRAE, 2010, v.1, p.239-255.

OLIVEIRA, M. F. S. de; OLIVEIRA, O. J. R. de; OLIVEIRA, J. F. S. de. Mobilidade Urbana e Sustentabilidade. In: V Encontro Nacional da Anppas, Florianópolis – SC, out. 2010.

OLIVEIRA, Tito Carlos Machado. PARA ALÉM DAS LINHAS COLORIDAS OU PONTILHADAS–REFLEXÕES PARA UMA TIPOLOGIA DAS RELAÇÕES FRONTEIRIÇAS. Revista da ANPEGE, v. 11, n. 15, p. 233-256, 2015.

PARAGUAI TI. Plan de Desarrollo del Este (2013). Disponível em: <<http://www.paraguayti.com/3246/plan-de-desarrollo-del-este-para-transformar-la-ciudad-y-mejorar-la-calidad-de-vida-de-sus-habitantes/>>. Acesso em 05 de maio de 2017.

PATARRA, N. L.; BAENINGER, R. Mobilidade espacial da população no Mercosul: metrópoles e fronteiras. Revista Brasileira de Ciências Sociais, São Paulo, v.21, n.60, fev./2006

PEREIRA, Rafael Henrique Moraes; HERRERO, Verónica. Mobilidade pendular: uma proposta teórico-metodológica. Texto para Discussão, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2009.

PRADO, HENRIQUE SARTORI DE ALMEIDA. A COOPERAÇÃO DESCENTRALIZADA NO MERCOSUL E A POLÍTICA DE FRONTEIRA DO BRASIL. Universidade Federal da Grande Dourados. Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território, 2014. Rio de Janeiro.

PONTES, Beatriz Maria Soares. O confronto entre espaços de liberdade e segurança: o território da tríplice fronteira (Brasil, Argentina e Paraguai). Revista de Geografia (Recife), v. 26, n. 3, p. 33-64, 2009.

RABOSSI, Fernando. Nas ruas de Ciudad del Este: vidas e vendas num mercado de fronteira. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2004.

RECEITA FEDERAL. Operação Muralha Apresenta Balanço Parcial (2017). Disponível em:<<https://idg.receita.fazenda.gov.br/sobre/acoes-e-programas/acoes-da-receita-federal/noticias/2017/maio/9a-regiao-fiscal/operacao-muralha-apresenta-balanco-parcial>>. Acesso em junho de 2017.

RODRIGUES, Daniela Santos Nunes de. Cidades Conurbadas de Fronteira e o Processo de Integração: o Caso de Santana do Livramento e Rivera. RELACult-Revista Latino-Americana de Estudos em Cultura e Sociedade, v. 2, n. 4, p. 630-637, 2016.

RÜCKERT, Aldomar A.; DIETZ, Circe I. Integração regional, a região transfronteiriça da bacia do Rio da Prata e os projetos de infraestruturas de conexão. Confins. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasilera de geografia, n. 17, 2013.

RUCKERT, Aldomar Arnaldo; GRASLAND, Claude. Transfronteirizações: possibilidades de pesquisa comparada América do Sul-União Europeia. *Revista de Geopolítica*, v. 3, n. 2, p. 90-112, 2016.

SAMPAIO, Carlos Alberto Cioce; MANTOVANELI JR, Oklinger; FERNANDES, Valdir. Racionalidade de tomada de decisão para o planejamento e a gestão territorial sustentável. *Redes*, v. 16, n. 2, p. 131-155, 2011.

SILVA, Fernando Nunes da. Mobilidade urbana: os desafios do futuro. *Cadernos Metrópole*. São Paulo, v. 15, n. 30, dez. 2013.

SILVA, Moacir MF. Geografia dos transportes no Brasil. Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949. p. 60-72.

SILVA, Rui Marcos Teodosio da. Fatores condicionantes da escolha do modo de transporte e do local de consumo de pessoas de baixa renda. 2007. Tese de Doutorado. Disserta o (Mestrado em Engenharia dos Transportes)-Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

SINEPE/PR. Matrículas na Educa o Superior - Foz do Iguaçu. Disponível em: <http://www.sinepepr.org.br/estatisticas/Matriculadas_Educacao_Superior_Foz_do_Iguacu.pdf>. Acesso em 15 de abril de 2017.

SOUCHAUD, Sylvain. A visão do Paraguai no Brasil. *Contexto Internacional*, v. 33, n. 1, p. 131-153, 2011.

SOUZA, Edson Belo Clemente de. Estudo da Região de Fronteira do Brasil com o Paraguai: O turismo nas margens do Lago de Itaipu. *Anais VI seminário de pesquisa em turismo do mercosul*. 2010.

STAMM, Cristiano et al. Movimentos pendulares das cidades interioranas de porte médio de Cascavel e Toledo, no Paraná. *Revista Brasileira de Estudos de Popula o*, v. 25, n. 1, p. 131-149, 2008.

TOPSUL. Ponte da Amizade: Revitaliza o da ponte da amizade (2013). Disponível em: <<http://www.topsulnoticias.com.br/news/ponte-da-amizade%3A-revitaliza%3A7%3A3o-da-ponte-da-amizade-deve-come%3A7ar-30-dias-apos-a-licita%3A7%3A3o-brasil-x-paraguai-/>>. Acesso 01 junho de 2017.

UDC, Centro universitário dinâmica das cataratas. Pesquisa anual da ponte da amizade, 2016. Acessado em novembro de 2016. <http://www.udc.edu.br/v5/#/udc/noticia/1461>

WALTER, Clara Natalia Steigleder. Planejamento Urbano e Mobilidade: O desafio de rela es mais democráticas no uso do espaço público. *Anais do XV Encontro da ANPUR*. Recife: ANPUR, 2013.