

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ (UEM)  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES  
DEPARTAMENTO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
ANÁLISE AMBIENTAL E REGIONAL

ANA FLÁVIA MAGALHÃES PINTO

**AS PRINCIPAIS TRAJETÓRIAS DE MOBILIDADE EM FOZ DO IGUAÇU - PR  
E SEUS REFLEXOS NO URBANO**

Maringá - PR  
2011

ANA FLÁVIA MAGALHÃES PINTO

**AS PRINCIPAIS TRAJETÓRIAS DE MOBILIDADE EM FOZ DO IGUAÇU - PR  
E SEUS REFLEXOS NO URBANO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia, da Universidade Estadual de Maringá, como requisito para a obtenção do título de mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Márcio Mendes Rocha

Maringá - PR  
2011

### FICHA CATALOGRÁFICA

P659 Pinto, Ana Flávia Magalhães

As principais trajetórias de mobilidade em Foz do Iguaçu – PR e seus reflexos no urbano / Ana Flávia Magalhães Pinto. – Maringá, 2011.

151 f. : il.

Orientador: Prof. Dr. Márcio Mendes Rocha.

Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia - Universidade Estadual de Maringá.

1. Foz do Iguaçu (PR) – Geografia regional. 2. Mobilidade humana - Malha urbana – Geografia da população. I. Título.

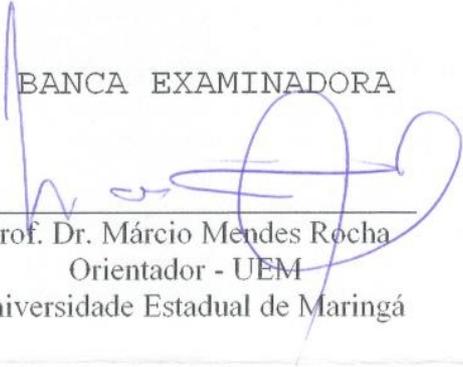
CDU 918.162Foz do Iguaçu  
911.3:312

AS PRINCIPAIS TRAJETÓRIAS DE MOBILIDADE EM FOZ DO IGUAÇU-PR E SEUS  
REFLEXOS NO URBANO

Dissertação de Mestrado apresentada a Universidade Estadual de Maringá, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Geografia, área de concentração: Análise Regional e Ambiental.

Aprovada em **25 de agosto de 2011.**

BANCA EXAMINADORA



---

Prof. Dr. Márcio Mendes Rocha  
Orientador - UEM  
Universidade Estadual de Maringá



---

Prof.ª Dr.ª Angela Maria Endlich  
Membro convidado  
Universidade Estadual de Maringá



---

Prof. Dr. Marcelo Dornelis Carvalho  
(membro convidado)  
UNESP/Ourinhos

## DEDICATÓRIA

Dedico,

aos meus avós (*in memoriam*):  
Paulo e Zilda, Ivon e Hilda pelo amor e pelas lembranças.

Aos meus pais:  
Eliana, pelo imenso amor, sempre;  
Mauro, pelo exemplarismo do pensamento crítico;  
Ulysses, pela presença centrada e amparadora.

Aos meus irmãos:  
Sérgio, Bruno, Daniel, Olavo e Cecília, pela companhia na vida.

## **AGRADECIMENTOS**

Ao professor orientador Márcio Mendes Rocha pelo acolhimento sincero, por suas orientações críticas e acertivas nos momentos decisivos da pesquisa, e pelo exemplarismo e generosidade no compartilhamento do pensamento científico.

Ao professor César Miranda Mendes, pela afinidade na pesquisa.

À Cida, pelo acolhimento.

Aos colegas Valderes, Márcio G., Vitor, pelos momentos de troca de conhecimento e de companheirismo no aprendizado.

Às amigas Roberta e Susana.

A todas as pessoas que de diferentes maneiras contribuíram para esta pesquisa.

Não haverá transformação sem reforma do pensamento,  
ou seja, revolução na estrutura do próprio pensamento.  
O pensamento deve tornar-se complexo.

Edgar Morin

## RESUMO

Esta pesquisa se propõe a identificar, mapear e compreender a dinâmica de mobilidade e algumas das suas trajetórias de deslocamentos populacionais vivenciados na cidade de Foz do Iguaçu, através do levantamento das principais mobilidades realizadas pela população local tais como: a do trabalho, do consumo e do lazer, bem como através de fontes secundárias a respeito dos fluxos do turismo de lazer e de compras e do fluxo de mercadorias que perpassam pela malha urbana da cidade. A relação existente entre Foz do Iguaçu e as cidades fronteiriças de Ciudad del Este, no Paraguai e Puerto Iguazú, na Argentina serão mencionadas por fazerem parte da dinâmica das cidades, contudo, o foco do estudo se dá na malha urbana de Foz do Iguaçu. Porém, os deslocamentos populacionais entre as cidades vizinhas são complexos e ao mesmo tempo conferem um dinamismo próprio na cidade pólo e por isto não podem ser desconsiderados, sendo sua análise um aspecto importante para uma melhor compreensão da produção da cidade pela população e dos fatores envolvidos nos processos de desenvolvimento da região e seus reflexos no urbano. A busca pela Geografia veio em função de sua abordagem ampla e interdisciplinar voltada ao estudo dos processos de urbanização aqui abordada na sua relação com a mobilidade humana. É com este olhar geográfico, que é proposta a ampliação do entendimento da dinâmica de mobilidade no espaço urbano em Foz do Iguaçu. Para isso, será realizado um estudo histórico-geográfico da região, uma análise dos dados e situação do Município de Foz do Iguaçu e um estudo das trajetórias de mobilidades e sua materialização no urbano a partir da elaboração de mapas das mesmas e finaliza com uma reflexão teórica de conexão entre o conceito de Mobilidade Humana e o conceito de redes complexas, na busca pelo entendimento crítico do mosaico de fluxos existentes na cidade e que interferem direta e indiretamente no modo de vida da população.

Palavras-chaves: Mobilidade Humana; Foz do Iguaçu; Trajetórias de Mobilidade Física; Malha Urbana.

## RESUMEN

Este proyecto tiene como objetivo identificar, clasificar, mapear y entender la dinámica de la movilidad y algunos de los desplazamientos de población experimentado en la ciudad de Foz do Iguacu, a través de encuestas realizadas a cerca de los desplazamientos de la población local, tales como: trabajo, consumo y ocio, así como a través de fuentes secundarias sobre el flujo del turismo de ocio y comercial y el de productos que se mueven a través de la red de la ciudad. La relación entre Foz do Iguacu y las ciudades fronterizas de Ciudad del Este, Paraguay y Puerto Iguazú, Argentina se menciona por ser parte de la dinámica de la región, sin embargo, el enfoque del estudio estará en la zona urbana de Foz do Iguacu. Los desplazamientos entre en la población de las ciudades vecinas complican al tiempo le dan una fuerza única en la ciudad de Foz do Iguacu y por lo tanto no puede ser ignorado. Su análisis permitirá una mejor comprensión del uso de la ciudad por población y los factores que intervienen en los procesos de desarrollo en la región y sus efectos en las zonas urbanas. La búsqueda por la Geografía ha llegado gracias a su enfoque interdisciplinario destinado a estudiar los procesos de urbanización. Con esta mirada geográfica, típica de las humanidades, se propone aumentar la comprensión de la dinámica del espacio urbano en Foz do Iguacu a partir del estudio de la movilidad. Esta será una revisión de la literatura en la que buscará la conexión teórica entre el concepto de la movilidad humana planteada por Rocha y el concepto de redes complejas de Morin en la búsqueda de la comprensión crítica del mosaico de los flujos en la ciudad y que interfieren directamente e indirectamente en el estilo de vida de la población en general.

Palabras clave: Movilidad Humana; Foz do Iguacu; Flujos de Población; Red Urbana.

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Distribuição dos questionários/região administrativa de Foz do Iguaçu....	19
Tabela 2. Evolução populacional de Foz do Iguaçu de 1889 a 2010.....	46
Tabela 3. Acréscimo de habitantes/ciclo econômico (1870-2008).....	51
Tabela 4. Foz do Iguaçu: desenvolvimento da infraestrutura (1914-1969).....	56
Tabela 5. Foz do Iguaçu: desenvolvimento da infraestrutura (1970-1985).....	60
Tabela 6. Foz do Iguaçu: desenvolvimento da infraestrutura (1986-1995).....	63
Tabela 7. Foz do Iguaçu: desenvolvimento da infraestrutura (1996-2007).....	65
Tabela 8. Foz do Iguaçu: desenvolvimento da infraestrutura (2009 e 2010).....	66
Tabela 9. Regiões administrativas e respectivos dados sócio-culturais.....	72
Tabela 10. Descritivo das doze regiões administrativas de Foz do Iguaçu.....	74
Tabela 11. Ordens de Mobilidade.....	79
Tabela 12. Destinos nacionais de lazer mais visitados por estrangeiros.....	84
Tabela 13. Destinos nacionais para negócios mais visitados por estrangeiros.....	85
Tabela 14. Ocupação hoteleira de Foz do Iguaçu por segmento.....	87
Tabela 15. Tempo de permanência do turista na cidade de Foz do Iguaçu.....	87
Tabela 16. Trajetórias de macromobilidade para o consumo de lazer/mercadorias - acesso pelo território brasileiro.....	96
Tabela 17. Trajetórias de macromobilidade para o consumo de lazer/mercadorias - acesso dos países vizinhos.....	97
Tabela 18. Movimento de embarque e desembarque em Foz do Iguaçu.....	104
Tabela 19. Vias de macromobilidade física e do trabalho.....	110
Tabela 20. Bairro de origem dos entrevistados e suas regionais.....	114
Tabela 21. Tipo de veículo utilizado nos deslocamentos.....	115
Tabela 22. Fluxo região de origem para região de destino (trabalho).....	116
Tabela 23. Fluxo região de origem para região de destino (lazer).....	118
Tabela 24. Fluxo regional de origem para regional de destino (cotidiano).....	120
Tabela 25. Motivos dos deslocamentos para a cidade de Puerto Iguazú.....	123
Tabela 26. Motivos dos deslocamentos para a cidade de Ciudad del Este.....	123

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Localização do Estado do Paraná e do Município de Foz do Iguaçu.....	23
Figura 2. Divisão territorial do Município de Foz do Iguaçu: 1924-2003.....	25
Figura 3. Alterações territoriais recentes de Foz do Iguaçu - PR.....	26
Figura 4. Atual subdivisão territorial do Município de Foz do Iguaçu – PR.....	27
Figura 5. BR-277: Paranguá - Foz do Iguaçu.....	29
Figura 6. Principais vias de acesso de Foz do Iguaçu .....	30
Figura 7. Evolução da ocupação urbana de Foz do Iguaçu: 1975 – 2000.....	68
Figura 8. Regiões administrativas do Município de Foz do Iguaçu .....	73
Figura 9. Mobilidade Humana – interação das ordens.....	80
Figura 10. Distribuição de hotéis nas principais vias de acesso de Foz do Iguaçu ...	92
Figura 11. Trajetórias de macromobilidade física – turismo lazer/compras.....	98
Figura 12. Trajetórias de macromobilidade física – compristas.....	111
Figura 13. Fluxo região de origem para região de destino (trabalho).....	117
Figura 14. Fluxo região de origem para região de destino (lazer).....	119
Figura 15. Fluxo região de origem para região de destino (atividades cotidianas)..	121
Figura 16. Deslocamentos realizados para Ciudad del Este e Puerto Iguazú a partir das regionais de moradia .....	124

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Subdivisão territorial do Município de Foz do Iguaçu.....	28
Gráfico 2. Evolução populacional de Foz do Iguaçu de 1889 a 2010.....	47
Gráfico 3. Foz do Iguaçu: número de habitantes no primeiro ciclo econômico de 1889 a 1970.....	53
Gráfico 4. Diferença populacional durante o segundo ciclo econômico: 1970-1980.....	58
Gráfico 5. Diferença populacional nas décadas correspondentes a parte do terceiro ciclo econômico: 1980-1990.....	61
Gráfico 6. Diferença populacional durante o quarto ciclo econômico: 1990-2010.....	64
Gráfico 7. Percentual de brasileiros e estrangeiros em Foz do Iguaçu: julho de 2009.....	86
Gráfico 8. Meios de transporte mais utilizados pelos turistas.....	88
Gráfico 9. Percentual de brasileiros e estrangeiros no Parque Nacional de Itaipu: novembro de 2009.....	89
Gráfico 10. Faixa etária dos entrevistados.....	113
Gráfico 11. Localidades de origem dos entrevistados.....	115
Gráfico 12. Quantidade de entrevistas por município vizinho.....	115
Gráfico 13. Frequência dos deslocamentos para o trabalho.....	116
Gráfico 14. Principais atividades de lazer realizadas.....	118
Gráfico 15. Principais atividades cotidianas realizadas.....	119
Gráfico 16. Deslocamentos realizados para Puerto Iguazú e Ciudad del Este .....	122
Gráfico 17. Frequência dos deslocamentos para Puerto Iguazú e Ciudad del Este.....	122
Gráfico 18. Pontos turísticos frequentados nas atividades de lazer.....	124

## LISTA DE FOTOS

Foto 1. Ponte da Amizade na década de 1960.....	45
Foto 2. Vista aérea da Colônia Militar, 1940.....	52
Foto 3. Av. Brasil, Foz do Iguaçu, 1936.....	54
Foto 4. Edifício parcialmente construído em madeira, “Balança mas não cai”, localiza do na Av. Brasil, atual HSBC.....	55
Foto 5. BR 277: chegada a Foz do Iguaçu. Visão dos prédios de Ciudad del Este.....	70
Foto 6. Trecho com estruturação da 3ª faixa na pista da BR 469.....	93
Foto 7. Trecho da BR 277. Hotel Rafain.....	94
Foto 8. Trecho da BR 277. Hotel Samambaia, 2011.....	95
Foto 9. Hotel San Juan, na BR 469.....	101
Foto 10. Comércio informal de redes e de água de coco ao lado do Hotel San Juan.....	101
Foto 11. Propagandas na BR 277, próximo à Ponte da Amizade.....	108
Foto 12. Comércio da Vila Portes, região próxima à Ponte da Amizade.....	109

## LISTA DE SIGLAS

BCB	Banco Central Brasileiro
DII	Departamento de Informações Institucionais
FOZTRANS	Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMBio	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
IDH	Índice de Desenvolvimento Urbano
IFET	Instituto tecnológico do Paraná
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
IPARDES	Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
NEMO	Núcleo de Estudos de Mobilidade
OMT	Organização Mundial do Turismo
ONA	Organização Nacional da Acreditação
PEA	População Economicamente Ativa
PDDT	Plano Diretor de Desenvolvimento e Turismo
PDMFI	Plano Diretor Municipal de Foz do Iguaçu
PMFI	Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu
PNB	Produto Nacional Bruto
PTI	Parque Tecnológico de Itaipu
RTU	Imposto Reduzido Único
SMFI	Secretaria Municipal de Foz do Iguaçu
SMPU	Secretaria Municipal de Planejamento Urbano
SMTU	Secretaria Municipal de Turismo
UAB	Universidade Aberta do Brasil
UFPR	Universidade Federal do Paraná
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UFSM	Universidade Federal de Santa Maria
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
UNILA	Universidade Federal da Integração Latino-Americana
UTFPR	Universidade Tecnológica Federal do Paraná

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>16</b>
<b>1. CARACTERIZAÇÃO HISTÓRICO-GEOGRÁFICA DE FOZ DO IGUAÇU E SEU DESENVOLVIMENTO URBANO NO CONTEXTO DA TRÍPLICE FRONTEIRA.....</b>	<b>21</b>
1.1. Caracterização geográfica do Município de Foz do Iguaçu.....	23
1.2. Levantamento do contexto histórico-geográfico da região oeste do Paraná e do Município de Foz do Iguaçu.....	33
1.3. Análise do desenvolvimento urbano de Foz do Iguaçu a partir dos seus ciclos socioeconômicos.....	51
<b>2. A NOÇÃO DE MOBILIDADE HUMANA E AS TRAJETÓRIAS DE MOBILIDADE NA MALHA URBANA DE FOZ DO IGUAÇU.....</b>	<b>76</b>
2.1. A noção de Mobilidade Humana.....	78
2.2. Macromobilidade física para o consumo do espaço e de mercadorias/produtos .....	81
2.3. Macromobilidade física e a mobilidade forçada.....	102
2.4. Micromobilidade física – mobilidade dos autóctones.....	112
<b>3. RELAÇÕES ENTRE A NOÇÃO DE MOBILIDADE HUMANA E O CONCEITO DE COMPLEXIDADE NO CONTEXTO DE FOZ DO IGUAÇU.....</b>	<b>126</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>142</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>147</b>

## INTRODUÇÃO

A pesquisa da mobilidade humana em Foz do Iguaçu se faz pertinente pela sua relevância no processo de urbanização da cidade, porque a mesma a caracteriza e a singulariza na medida em que se concretiza no urbano e confere, nas relações com as cidades dos países vizinhos o seu dinamismo urbano. Foz do Iguaçu é uma cidade média, situada na região extremo oeste paranaense, distante significativamente das demais capitais brasileiras, mas com uma alta taxa de urbanização e de intensa dinâmica de mobilidade humana, dotada de uma complexidade singular pelas múltiplas redes de atividades que se estruturam a partir de seu local geográfico.

É uma tríplice fronteira cujas características naturais são capazes de atrair turistas de diversas partes do mundo, vizinha de uma cidade que possui uma zona de livre comércio que é um dos maiores centros comerciais da atualidade e abastece o mercado brasileiro com os mais diferentes produtos (de forma legal e ilegal), é local estratégico para o Brasil tanto pela presença da Hidrelétrica Binacional de Itaipu como pelo fato de ser um dos principais corredores do comércio internacional entre os países do Cone sul, é local de intensa contravenção e tráfico de drogas, armas, de exploração do trabalho, enfim, é um lugar singular que vale a pena ser estudado sob os mais diversos olhares.

Este estudo se propõe a identificar e mapear a dinâmica de mobilidade e suas principais trajetórias na malha urbana da cidade de Foz do Iguaçu. Procurou-se realizar um estudo exploratório que permita uma reflexão a partir das trajetórias de deslocamentos de modo a compreendê-las na sua complexa dinâmica de reprodução na malha urbana e como as mesmas, ao se materializarem, reproduzem a lógica capitalista e deixam impressas no espaço urbano as características de sua sociedade. Segundo Ianni (2000), a materialização dos processos urbanos é “... uma síntese excepcional da sociedade” por isto, a Geografia, por sua competência interdisciplinar, é a disciplina que melhor reúne instrumental para a realização deste estudo.

Considera-se a inserção de Foz do Iguaçu no contexto da tríplice fronteira: Brasil, Paraguai e Argentina, mantendo como foco de análise os temas pertinentes à mobilidade populacional a partir da malha urbana da cidade, sem deixar de apontar

e recorrer à forte conexão entre as cidades vizinhas deste aglomerado urbano e sua inserção nos processos atuais da globalização.

A análise desenvolvida tem como maior relevância o momento contemporâneo, comparando quando pertinente os dados levantados nos últimos dois censos realizados pelo IBGE, o de 2000 e 2010.

Na primeira parte desta dissertação, foi feita uma breve caracterização geofísica do Município de modo a apresentar as principais mudanças territoriais pelas quais passou a região. Em seguida é realizada uma caracterização histórico-geográfica considerada fundamental para o entendimento da formação da cidade de Foz do Iguaçu, apresentando as primeiras disputas por estas terras e seus primeiros ocupantes e em como esta formação ainda ressoa no momento contemporâneo da população, além de esclarecer como os deslocamentos populacionais contribuíram para seu desenvolvimento sócio cultural e urbano, além de contextualizar o estabelecimento das relações entre as cidades fronteiriças, sobretudo com Ciudad del Este.

A leitura geográfica das cidades, segundo Carlos (2007), aparece enquanto construção humana, produto histórico social, trabalho materializado e acumulado ao longo de gerações a partir das relações da sociedade com a natureza.

Compreender a cidade antes da construção da usina hidrelétrica de Itaipu é importante para o entendimento do impacto que a mesma trouxe na vida da população autóctone e para o desenvolvimento urbano da cidade e região oeste paranaense. Houve aspectos positivos e negativos neste processo, e todos eles impactaram de modo profundo aqueles que passaram por sua transformação. Nenhuma cidade passa incólume por um crescimento tão abrupto de sua população em um prazo tão curto de tempo, nem do ponto de vista de infraestrutura, nem do ponto de vista de sua organização social.

Embora a cidade tenha contado com um planejamento urbano para a criação de novos bairros e vias de acesso objetivando minimizar o impacto da chegada de trabalhadores e funcionários administrativos da Usina de Itaipu, a estrutura prevista não deu conta de toda a demanda exigida e cresceu de forma desorganizada, gerando exclusões sociais graves com repercussões que até hoje necessitam de atenção por parte da municipalidade e do próprio governo federal via administração de Itaipu.

Será realizada ainda neste primeiro capítulo, uma análise do processo urbano atual a partir dos quatro ciclos econômicos pelos quais a cidade passou, objetivando ampliar o entendimento de como se deu a estruturação de sua morfologia urbana, suas principais vias de acesso ao Município, à distribuição e caracterização da população a partir da divisão da cidade em regiões administrativas, facilitando assim, a compreensão das várias trajetórias de mobilidade estudadas.

Na segunda parte são apresentados os marcos teóricos da pesquisa e o conceito de Mobilidade Humana desenvolvido por Rocha (1998) que forma a base da discussão transdisciplinar a partir da qual se analisa as trajetórias de mobilidade de Foz do Iguaçu.

A abordagem trata das dinâmicas de mobilidade e suas principais trajetórias: do turismo de lazer e compras, além do comércio de mercadorias. No caso dos autóctones, a análise se dá no âmbito do entendimento de seus deslocamentos mais gerais, com vistas a compreender sua dinâmica entre as diversas regiões da cidade e mesmo com as cidades vizinhas.

O primeiro estudo de trajetória de mobilidade é pesquisado a partir da macromobilidade física, do turismo de lazer e do turismo de compras na região da tríplice fronteira, analisado a partir da mobilidade para o consumo do espaço e consumo de mercadorias. Outro viés desta macromobilidade física é a dos compristas ou “sacoleiros”, ligados ao comércio de mercadorias em Ciudad del Este. Nesta etapa serão abordados de forma breve, outros sujeitos sociais conectados ao cotidiano da ilegalidade da fronteira tais como “laranjas”, vendedores ambulantes, receptadores, traficantes de drogas e armas.

Uma segunda abordagem da mobilidade física está relacionada à micromobilidade física ligada ao deslocamento da população autóctone, cujo objetivo maior é compreender o modo como ela vivencia o espaço urbano da cidade no seu cotidiano, na dinâmica de seu deslocamento para a realização de suas atividades diárias em sua função de trabalho, serviços e lazer e em como ela compreende e interage com os pontos turísticos da região e com as cidades da tríplice fronteira.

Para compreendermos melhor estas relações vividas pela população local foram realizadas pesquisas do tipo *fast-interview* com a PEA – população economicamente ativa, em locais aleatórios na cidade de Foz do Iguaçu. A proposta foi criar uma metodologia que pudesse coletar dados da população de uma forma distribuída pela cidade, evitando privilegiar uma determinada área. Para isto foi

utilizada como referência para o trabalho, a subdivisão da cidade em doze regiões adotada pela Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu – PMFI para sua administração. Cada uma destas regiões é composta por vários bairros que foram agrupados segundo sua contiguidade e as semelhanças sócio-econômicas de seus moradores. Seus dados estatísticos foram atualizados pelo Município em 2009 e serão utilizados como referência para esta pesquisa.

Foi utilizado o mesmo percentual de habitantes distribuídos nas 12 regiões para fazer uma equivalência com o número de questionários. Cada regional possui um número de habitantes correspondente a um percentual da população total da cidade. Este percentual por região foi utilizado para estabelecer uma equivalência com os questionários a ser contabilizados que têm como ponto de partida (bairro onde mora) uma mesma região.

O número total de cento e cinquenta entrevistas realizadas foi dividido pelo percentual correspondente à representatividade populacional de cada uma das regionais a partir dos dados coletados pela prefeitura. Um exemplo seria que o percentual da população total da cidade na R1- região 1 é de 9,7%, portanto, o número de entrevistas realizadas na R1 corresponde a 9,7% de um total de 150 questionários, o que representa 14 questionários com origem nesta região. Desta forma, o resultado da aplicação das pesquisas seria ter uma distribuição mais adequada, mesmo que isto signifique desconsiderar parte dos questionários aplicados como mostra a tabela 1.

**Tabela 1.** Distribuição dos questionários/região administrativa de Foz do Iguaçu.

REGIÃO	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
% POP.	9,7	12,5	16,2	13,4	5,9	5,3	5,5	9	12	8	1,5	1
No PESQUISAS/ REGIÃO	14	18	24	20	9	8	8	13	18	12	2	1

Fonte: PMFI, 2006.

Elaboração: Pinto, 2011.

As perguntas foram organizadas de modo que a primeira fosse sobre o ponto de origem, para compreender como se desenvolve a dinâmica de deslocamentos moradores locais pela cidade e região. Com este foco foi elaborado o questionário, subdividido em sete campos de pesquisas.

O primeiro campo aborda a profissão, a faixa etária e o bairro de origem. O segundo campo, relacionado ao trabalho, tem por objetivo coletar informações sobre os deslocamentos relativos ao trabalho. O terceiro são questionamentos ligados aos deslocamentos para realizar as atividades cotidianas, tais como supermercado, academia, abastecimento de veículos, dentre outros. No quarto campo as perguntas foram direcionadas aos deslocamentos para as atividades de lazer.

O quinto campo se refere à mobilidade relacionada às cidades vizinhas de Puerto Iguazú e Ciudad del Este, para saber se costumam frequentá-las e se sim, com quais objetivos. Neste campo a proposta é verificar se realmente a população interage com os países vizinhos no seu cotidiano.

No sexto campo o foco é compreender a relação dos moradores locais com os pontos turísticos da cidade e se o fazem, com que frequência isto ocorre e qual motivo os leva a frequentá-los. O sétimo campo levanta o meio de transporte que o autóctone utiliza com maior frequência para realizar suas atividades.

Cada um destes campos teve seus dados compilados e comentados de modo a enriquecer a pesquisa sobre a mobilidade em Foz do Iguaçu. As informações coletadas foram compiladas e espacializadas através da elaboração de mapas a partir das informações coletadas de modo a favorecer o entendimento dos fluxos realizados pela cidade e região. A base cartográfica foi obtida a partir de mapa atualizado com dados da PMFI do ano de 2010.

Reunindo estes dados pretende-se gerar um referencial teórico, elaborado a partir de quadros, figuras, tabelas, gráficos e mapas, instrumentais estes, pertinentes à linguagem geográfica que auxiliará na compreensão dos dados obtidos em campo contribuindo para o esclarecimento sobre dos assuntos estudados.

Finalizaremos com um terceiro capítulo onde se pretende iniciar uma reflexão teórico-prática a respeito do mosaico de fluxos existentes na cidade de Foz do Iguaçu e região, utilizando para isto os referenciais teóricos estudados, o conceito de Mobilidade Humana apresentado por Rocha (1998) e o pensamento complexo, abordado por Morin (2007), pontuando a complexidade singular no território em estudo, as dimensões contrastantes sociais do mesmo e em como ele se manifesta enquanto marco-histórico de reprodução do espaço e na rede atual da globalização.

**1. CARACTERIZAÇÃO HISTÓRICO-GEOGRÁFICA  
DE FOZ DO IGUAÇU E SEU DESENVOLVIMENTO URBANO  
NO CONTEXTO DA TRÍPLICE FRONTEIRA**

## Introdução ao Capítulo 1

Uma breve caracterização geográfica de Foz do Iguaçu se faz necessária para a melhor compreensão da área estudada, sobretudo para o entendimento dos diversos redimensionamentos territoriais pelos quais passou o Município e sua influência determinante no desenvolvimento econômico da região e na sua integração no contexto do Estado do Paraná e do Brasil. Inicialmente, o Município abrangia praticamente toda a mesorregião oeste do Paraná e a partir da segunda década do século XX passou a ser desmembrado para a criação de outros municípios. A configuração territorial atual é recente e se deu a partir da estruturação da Usina Hidrelétrica de Itaipu.

As características físicas da região propiciaram a construção da Usina de Itaipu e o desenvolvimento de atividades turísticas direcionadas à exploração do contato com a natureza pela presença da reserva de mata atlântica e das Cataratas do Rio Iguaçu, estas atividades formam a base atual da economia do Município.

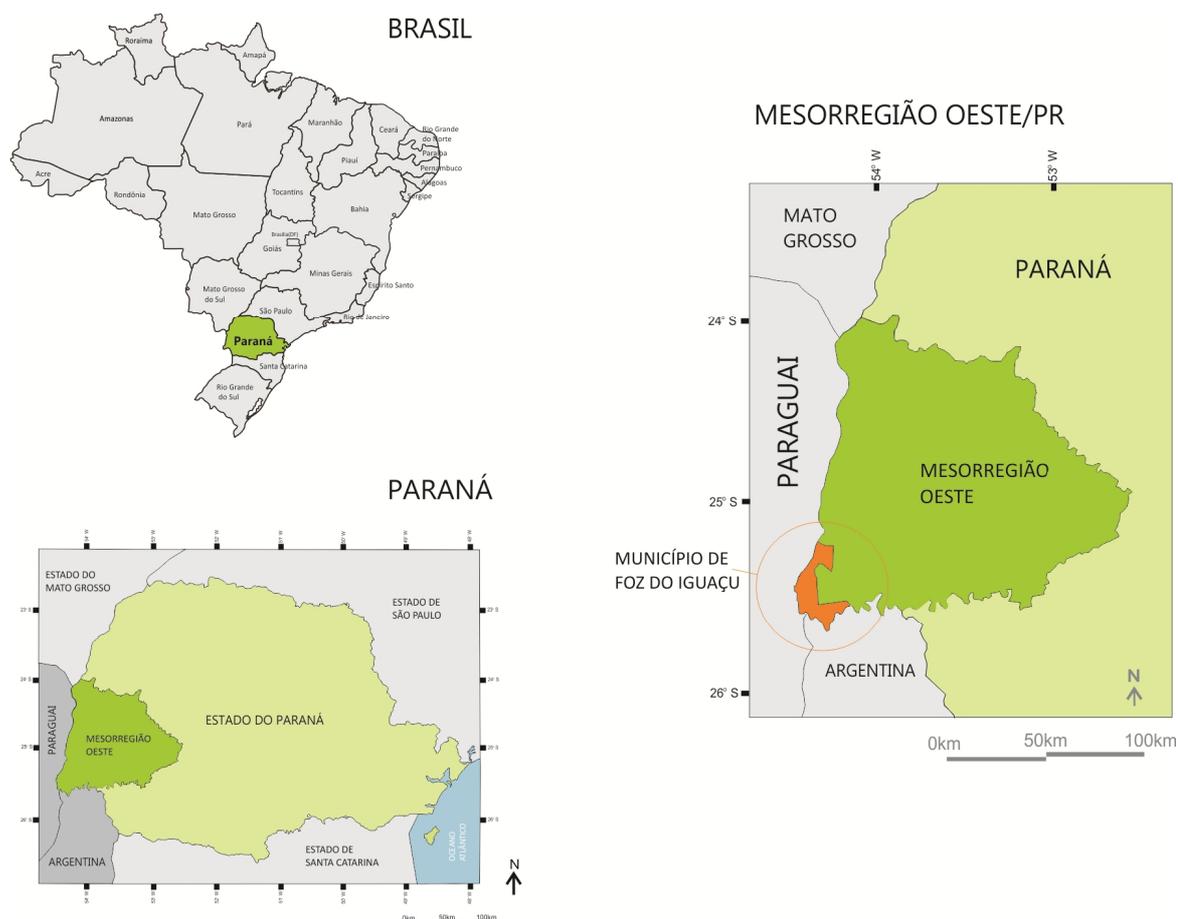
A partir da apresentação destes dados inicia-se a abordagem dos contextos histórico-geográficos que possuem uma relevância especial para o entendimento dos diferentes fluxos migratórios para a região e que repercutiram na sua estruturação sócio-espacial a partir das ações governamentais. Apesar de ser estratégica para os interesses nacionais por sua condição fronteiriça, a ação da esfera federal na cidade só se efetivou a partir do surgimento da viabilidade de implantação da usina hidrelétrica na região. Os investimentos foram tão altos e as mudanças tão bruscas que a cidade passa a ser marcada pela condição anterior e posterior à presença de Itaipu.

A compreensão do desenvolvimento urbano é apresentada a partir dos principais fatos que marcaram os quatro ciclos econômicos da cidade. O capítulo é finalizado com a atual divisão administrativa do Município por regiões, suas respectivas características populacionais e sua espacialização na cidade. Esta distribuição administrativa por regiões foi a base para a aplicação da pesquisa *fast interview* sobre a mobilidade humana dos autóctones em Foz do Iguaçu.

### 1.1. Caracterização geográfica do Município de Foz do Iguaçu.

Foz do Iguaçu está localizada a  $25^{\circ} 32'45''$  S e  $54^{\circ} 35'07''$  W, no extremo oeste da mesorregião oeste paranaense, a 173m de altitude. A cidade está situada no ponto de encontro entre os rios Paraná e Iguaçu, possui clima subtropical úmido, mesotérmico, sem estação seca definida, com variação térmica acentuada com verões quentes (máxima  $38,5^{\circ}$  C em outubro/2007) e invernos com geadas pouco frequentes (mínima  $-0,7^{\circ}$ C em julho/2007). As chuvas são distribuídas em todos os meses do ano e a média de precipitação anual é de 1.798,72mm, com umidade relativa do ar com média em torno de 73,92%. Atualmente a vegetação é composta de mata subtropical na região do Parque Nacional do Iguaçu e floresta tropical de várzea nas margens dos rios. (SMTU 2010/ DTCEA/FIPMFI)

**Figura 1.** Localização do Estado do Paraná e do Município de Foz do Iguaçu.



Base cartográfica: DER/PR  
Elaboração: Pinto, 2011.

Sua hidrografia é composta por nove microbacias sendo que sete delas se encontram dentro do perímetro municipal, cada uma delas é independente e seus rios, córregos e nascentes possuem seus vales separados uns dos outros por regiões de altitude mais elevada; todos os rios são perenes. Seus principais rios são: o Paraná, utilizado para o transporte de mercadorias e o Iguaçu que é destaque turístico pela beleza de suas Cataratas.

A região ainda conta com a presença de parte das águas que compõe o Aquífero Guarani - uma das maiores reservas de água doce do mundo – sendo que dos 900 mil km<sup>2</sup> do aquífero presentes em terras brasileiras, 138.000 km<sup>2</sup> ficam no Estado do Paraná, na área do terceiro planalto paranaense (IBGE, PMFI e Ministério da Aeronáutica, *apud* PMFI, 2006).

Criado em 1914, o Município de Foz do Iguaçu passou de forma gradual por inúmeras alterações territoriais em função da criação de novos municípios no Estado, como pode ser observado na figura 2. Inicialmente seu território possuía 29.883km<sup>2</sup> e atualmente conta com uma área total de 617,70 km<sup>2</sup> (incluindo o lago de Itaipu e a parte da reserva do Parque Nacional de Itaipu) e uma população de 256.088 habitantes. A cidade encontra-se a 630,20 km da capital do estado, Curitiba, e a 731 km do porto de Paranaguá. Possui um alto grau de urbanização com taxa de 99,17%, cujo índice no Paraná, fica atrás apenas de Curitiba que possui 100% de urbanização (IBGE, 2010).

O Município também teve 149,10 km<sup>2</sup> de suas terras inundadas na criação do lago da hidrelétrica de Itaipu, como pode ser observada na figura 4 e em 03 de maio de 1982 passou por nova redução territorial devido ao desmembramento do Município de Santa Terezinha de Itaipu com área equivalente a 259km<sup>2</sup> (IBGE, 2010). Juntas as áreas do lago e de Santa Terezinha corresponderam a uma perda de 46,50% de área territorial. A grande perda de terras férteis impossibilitou a participação do município na indústria do agronegócio do Paraná, uma das atividades econômicas mais rentáveis do Estado além de limitar as possibilidades de diversificação de sua economia. Atualmente Foz do Iguaçu tem como principais fontes de sua economia, a produção de energia pela Usina Hidrelétrica de Itaipu, as atividades turísticas de lazer e compras e a prestação de serviços nos mais diversos setores, com destaque para a área da saúde e educação.

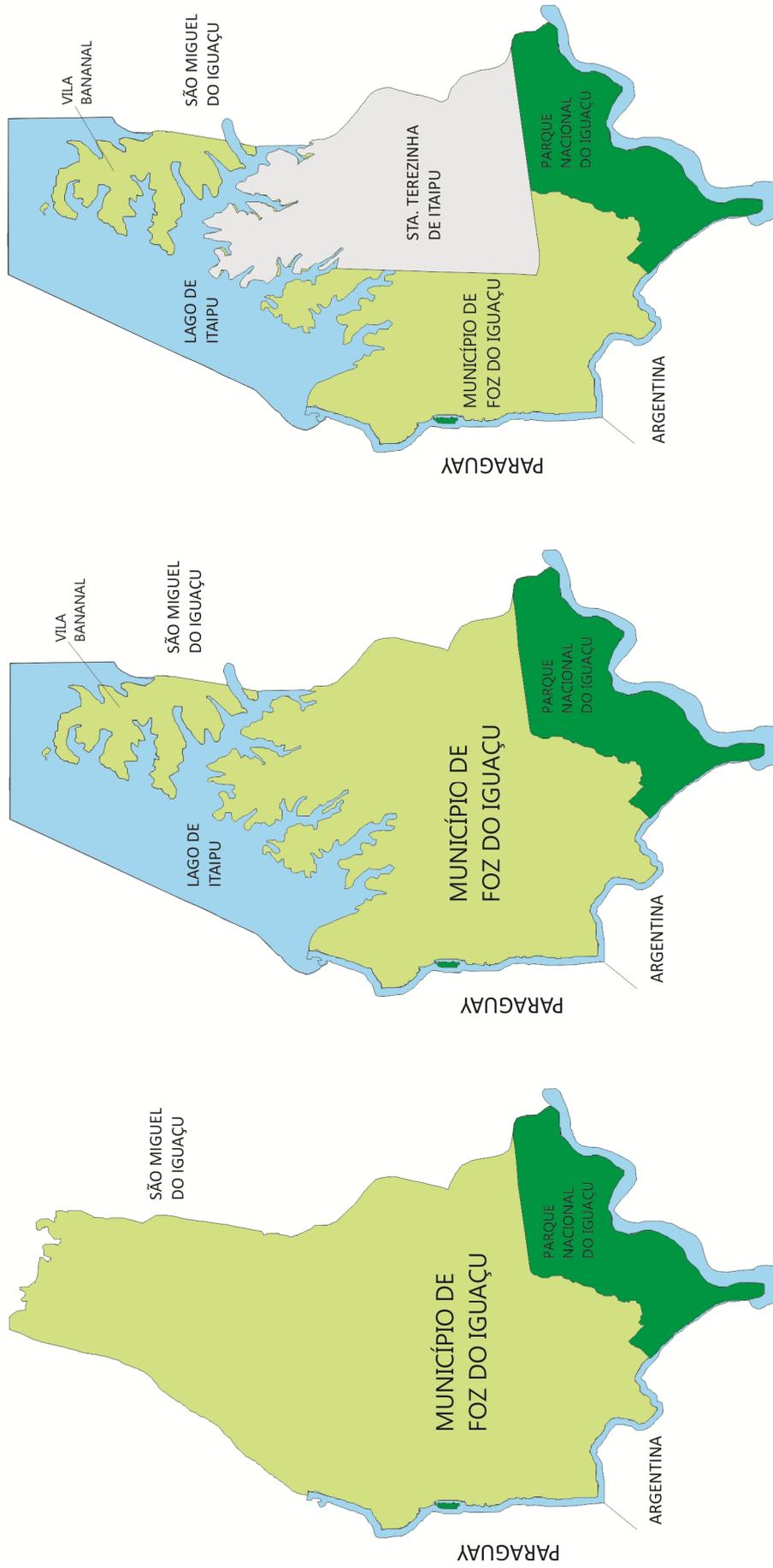
**Figura 2.** Divisão territorial do Município de Foz do Iguaçu: 1924-2003.



Fonte: PMFI, 2006.  
Adaptação: Pinto, 2011.

A partir das últimas modificações em sua configuração, Foz do Iguaçu ficou limitada ao norte pelo lago da Usina de Itaipu e pela Ilha do Bananal (porção fragmentada do território) e pelo Município de Itaipulândia, ao sul pelo Rio Iguaçu que faz fronteira com a cidade de Puerto Iguazú na Argentina, a leste com os municípios brasileiros de Santa Terezinha de Itaipu e São Miguel do Iguaçu e a oeste faz limite com o Rio Paraná, que delimita a fronteira com o Paraguai, através de Ciudad del Este, Hernandárias e Presidente Franco (PDFI, 2006).

**Figura 3.** Alterações territoriais recentes de Foz do Iguaçu.



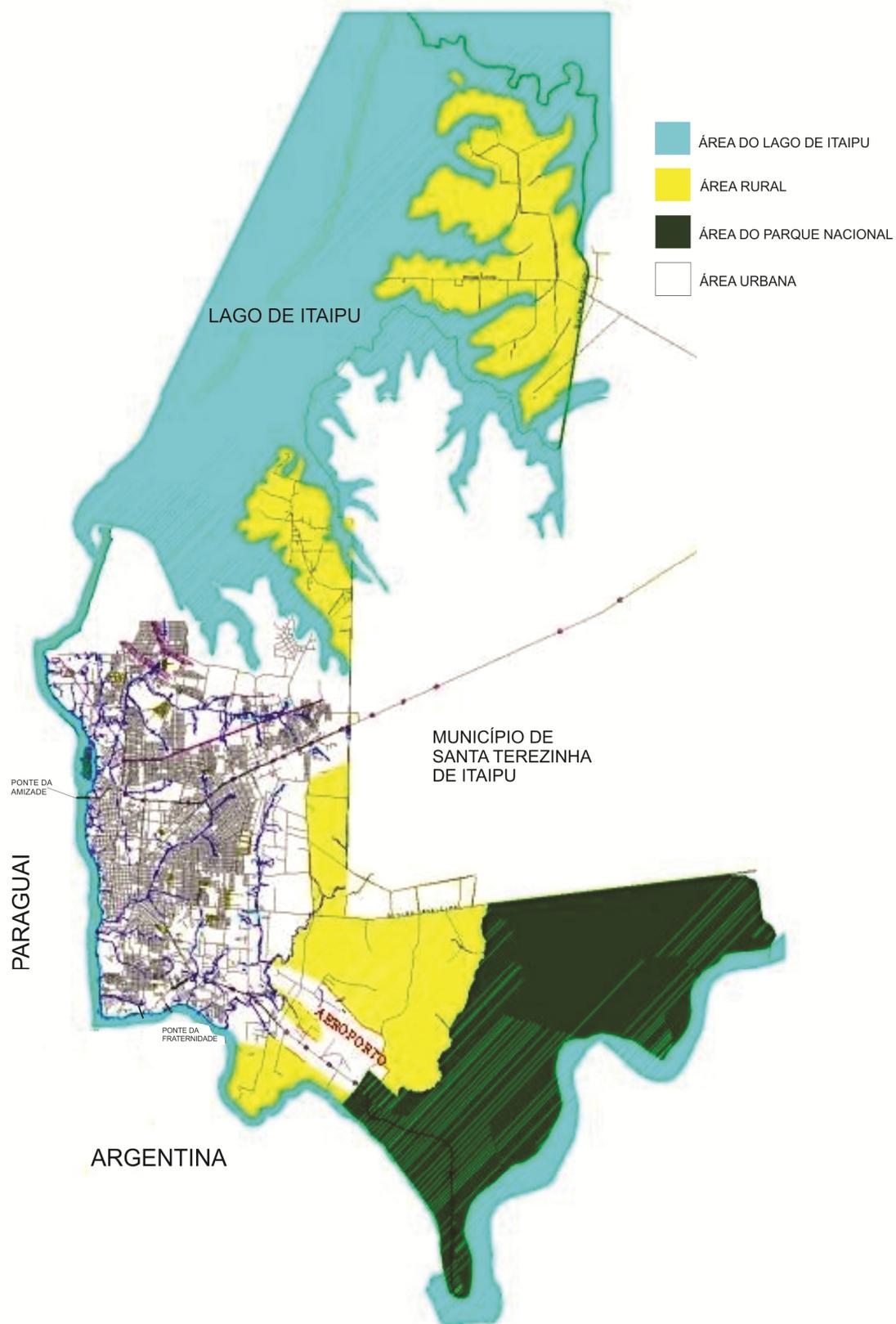
ANTES DA FORMAÇÃO DO LAGO DE ITAIPU

APÓS A FORMAÇÃO DO LAGO DE ITAIPU

APÓS A FORMAÇÃO DESMEMBRAMENTO DO MUNICÍPIO DE STA TEREZINHA DE ITAIPU

Fonte: PMFI, 2006.  
 Elaboração: Castione, 2003.  
 Adaptação: Pinto, 2011.

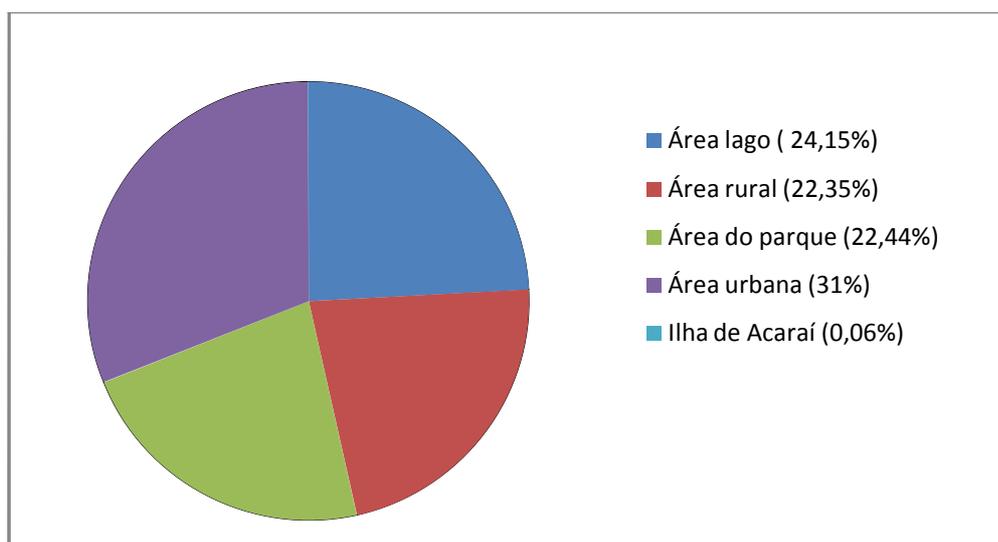
**Figura 4.** Atual subdivisão territorial do Município de Foz do Iguaçu - PR.



Fonte: SMPU, 2010.  
Adaptação: Pinto, 2011

Dos atuais 617,70km<sup>2</sup> que compõem o município, 191,46 km<sup>2</sup> (31%) constitui sua área urbana, 138,17 km<sup>2</sup> (22,35%) é de área rural e 138,60 km<sup>2</sup> (22,44%) fazem parte da área do Parque Nacional de Itaipu, 149,10km<sup>2</sup> (24,15%) compõem a área coberta pelo lago de Itaipu, além da Ilha de Acaraí conta com 0,38 km<sup>2</sup> (0,06%).

**Gráfico1.** Subdivisão territorial do Município de Foz do Iguaçu.

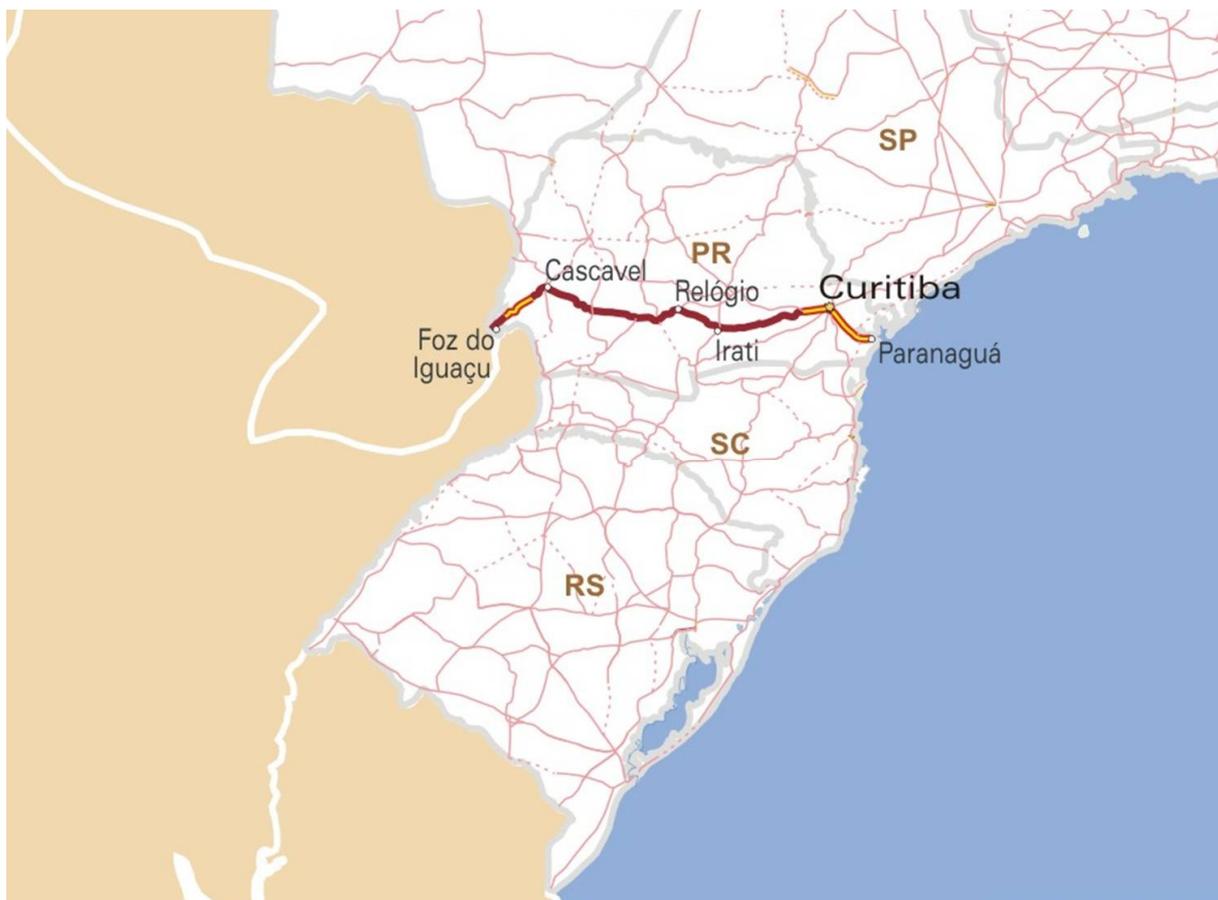


Fonte: PMFI, 2006.  
Elaboração: Pinto, 2011.

Na figura 4 (p. 26), podemos observar a distribuição dos macrozoneamentos no território do Município na qual a malha urbana da cidade já ocupa grande parte da área dentro do perímetro urbano estabelecido. Como o crescimento atual da cidade tem acontecido de forma horizontal, em pouco tempo este perímetro urbano será atingido, implicando em uma ampliação do atual perímetro urbana e/ou uma verticalização inevitável da região central.

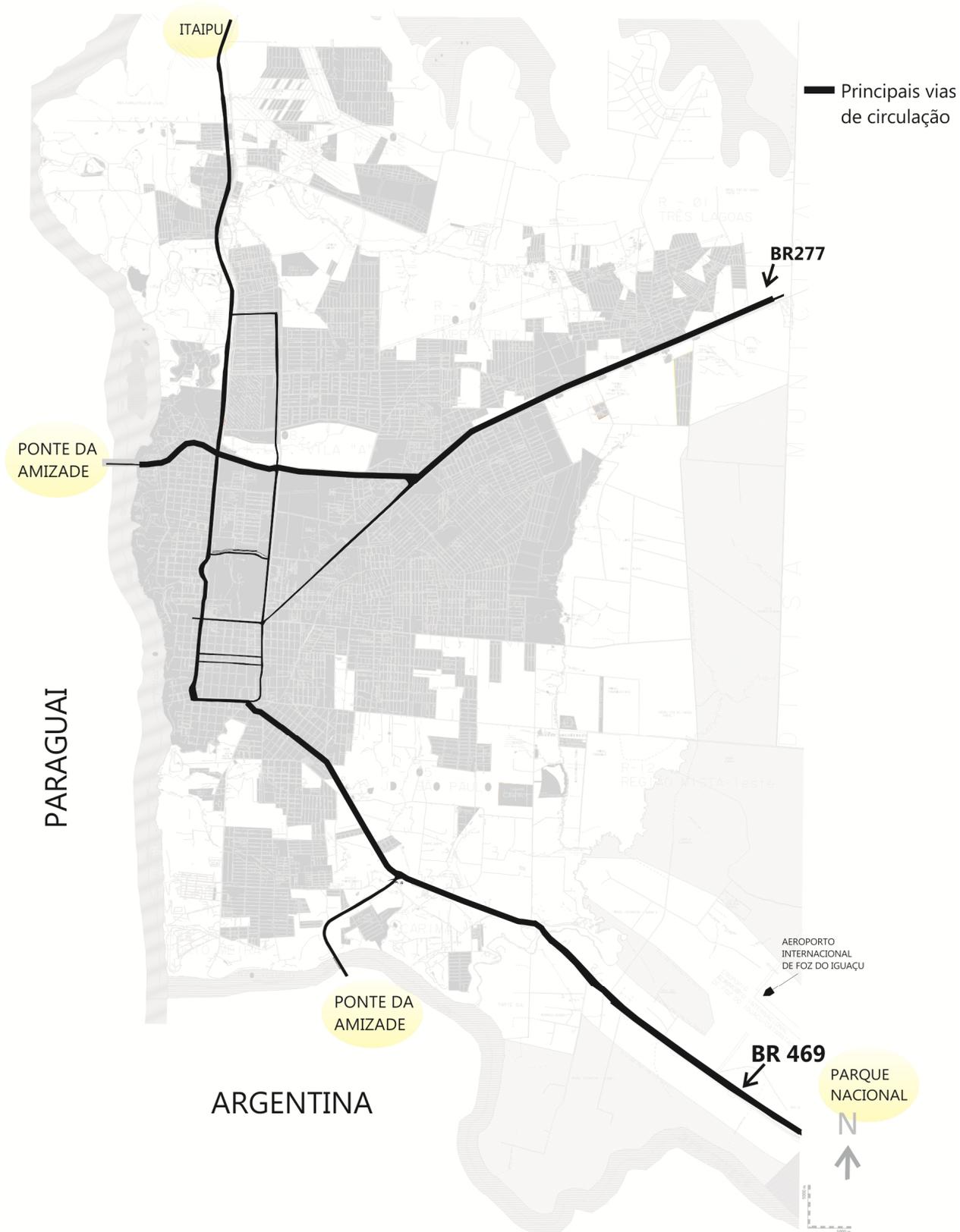
A principal via de acesso terrestre à região tríplice é a BR-277 ou Rodovia Pan-Americana que conecta o Porto de Paranaguá via Curitiba à Foz do Iguaçu, e através da Ponte Internacional da Amizade, se chega à Ciudad del Este no Paraguai. A construção desta via leste-oeste foi fundamental para o desenvolvimento da região do extremo oeste paranaense e estratégica para as relações com o Paraguai e demais países do Cone sul. A outra importante via de acesso à cidade é a BR-469 pela qual se chega ao Aeroporto Internacional do Iguaçu e ao Parque Nacional do Iguaçu. A partir dela se dá o acesso à Av. Mercosul e à Ponte Tancredo Neves que faz a conexão entre Brasil e Argentina. (PMFI, 2006)

**Figura 5.** BR-277: Paraguá - Foz do Iguaçu.



Fonte: Ministério dos transportes: <http://www2.transportes.gov.br/bit/trodo/br-277/gbr-277.htm>  
Acesso em 16 de maio de 2011.

Outro aspecto relacionado ao tema desta pesquisa é que os três principais atrativos turísticos da cidade se situam em áreas praticamente opostas dentro do território de Foz do Iguaçu: ao norte se localiza a Usina de Itaipu; ao sul fica o Parque Nacional do Iguaçu; e a leste a Ponte da Amizade e a Ponte Tancredo Neves, acessos ao comércio paraguaio e argentino, respectivamente. Esta configuração faz com o que as trajetórias turísticas atravessem toda a malha urbana da cidade a partir dos principais eixos de acesso à cidade, criando um intenso deslocamento nestes principais eixos viários, como pode ser observado na figura 6. A este fluxo ocasionado pelo turismo acrescenta-se o uso destas mesmas vias para o tráfego de caminhões destinados às trocas comerciais com o Cone sul e os deslocamentos cotidianos da população local.

**Figura 6.** Principais vias de acesso de Foz do Iguaçu.

Base cartográfica: SMPU, 2010.  
Elaboração: Pinto, 2011.

No lado brasileiro, o Parque Nacional do Iguaçu foi criado em 10 de janeiro de 1939, através do Decreto-lei nº 1.035, assinado pelo presidente Vargas. Com área equivalente a 185.262,5 hectares que somadas à área do lado argentino totalizam aproximadamente 225 mil hectares, sendo que do lado brasileiro, o parque possui áreas nos municípios de Foz do Iguaçu, Medianeira, Matelândia, Céu Azul, São Miguel do Iguaçu, Santa Terezinha de Itaipu, Santa Tereza do Oeste, Capitão Leônidas Marque, Capanema e Serranópolis do Iguaçu (ICMBio, 2011). A parte do parque liberada para visitação, onde ficam as Cataratas, está situada na área de concessão da empresa Cataratas do Iguaçu S/A e representa 0,3% da área total do parque (ICMBio, 2011).

Do lado argentino, o Parque Nacional Iguazú foi criado em 1934 e o limite entre os dois países e seus parques nacionais é formado pelo Rio Iguaçu, que nasce próximo a Serra do Mar, em Curitiba, e percorre todo o Estado do Paraná, numa extensão de cerca de 1.300 km. A foz do rio ocorre 18km depois das Cataratas, onde ele deságua no Rio Paraná. Esse encontro de rios forma uma tríplice fronteira entre Brasil, Argentina e Paraguai.

De um ponto de vista mais abrangente, a instalação da usina hidrelétrica de Itaipu em Foz do Iguaçu causou mudanças bruscas que alteraram a configuração de centralidade regional, apesar da manutenção do eixo de Guaíra, a cidade deixa de ser um centro polarizador em função da perda das Sete Quedas e outro eixo passa ser configurado entre Cascavel e Foz do Iguaçu. A distribuição dos bens para as obras da usina centralizada em Cascavel fortaleceu o eixo Cascavel/Foz do Iguaçu e a urbanização em desenvolvimento favoreceu o surgimento de novas aglomerações no entorno destas principais cidades. (MOURA, 2009)

Atualmente, Foz do Iguaçu integra o 3.º espaço relevante componente da rede urbana estadual juntamente com as cidades de Cascavel e Toledo e segundo Moura (2009),

O terceiro arranjo, ou 3.º espaço relevante, é composto por eixos de integração espacial a partir da aglomeração urbana de Cascavel/Toledo, com vetores de expansão na direção de Marechal Cândido Rondon e Guaíra, e da aglomeração transfronteiriça de Foz do Iguaçu – esta, configurando mancha de ocupação em continuidade com Santa Terezinha do Itaipu, Ciudad del Este (Paraguai) e Puerto Iguazú (Argentina).

Outro arranjo é o norte central, articulado pelas aglomerações urbanas de Londrina e Maringá, considerada o 2º espaço relevante da rede urbana paranaense. Estes dois arranjos estão conectados hierarquicamente à aglomeração metropolitana de Curitiba, sendo o 1º espaço relevante sendo o mais importante arranjo regional-urbano e do Estado do Paraná. Arranjos urbanos, segundo Moura (2009, p. 221),

Arranjos urbano-regionais é uma categoria da urbanização contemporânea proposta por Mouta (2010) para denominar as configurações espaciais que se expandem física, econômica e funcionalmente, e se aglutinam em uma morfologia contínua e descontínua, incluindo aglomerações, centros urbanos e suas áreas intersticiais, urbanas ou rurais, estendendo-se em diversas direções e definindo limites em constante modificação. Ainda, segundo a autora:

são unidades essencialmente híbridas, que conjugam as dimensões urbana, urbana-aglomerada e regional. Têm uma natureza complexa devido à multiplicidade de escalas e fluxos multidirecionais de pessoas, mercadorias, conhecimentos e relações de poder que perpassam seu interior. As especialidades e a diversificação das aglomerações componentes e suas relações antagônicas formam uma totalidade assimétrica e contraditória (MOURA 2009, p. 221).

No 3º arranjo urbano, têm ganhado destaque nos últimos anos, mas ele se difere dos demais arranjos do Estado pelo modo como se articula à divisão social do trabalho que acontece a partir da partir do agronegócio e da prestação de serviços. De acordo com Moura (2009, p. 148):

sua posição fronteiriça, cuja centralidade se manifesta particularmente em Foz do Iguaçu, assegura-lhe o desempenho de funções importantes nas relações internacionais, comércio e turismo, elevando seu peso na geração de riquezas e estreitando os vínculos do Paraná com países sul-americanos.

Foz do Iguaçu se diferencia das demais cidades de seu arranjo urbano por vários motivos: sua economia não está fundada no agronegócio e sim na geração de energia elétricas, nas atividades turísticas, nas funções comerciais e de serviços que recebem um incremento a partir do comércio na fronteira e destaca-se pelo fluxo nas relações urbanas internacionais. A cidade é pólo de uma aglomeração transfronteiriça complexa que transcende as relações nacionais, pois além de envolver as cidades brasileiras (Foz do Iguaçu e Santa Terezinha de Itaipu), compõe relações com cidades do Paraguai (Ciudad del Este, Minga Guazu, Presidente Franco) e da Argentina (Puerto Iguazú). (MOURA, 2009; IPARDES, 2005)

Os arranjos urbano-regionais conformam um território diverso e desigual, que concentra ao mesmo tempo riqueza e escassez, no qual coexistem múltiplos tipos de atividades beneficiadas pelas externalidades da economia de aglomeração e pelas relações de proximidade. (MOURA, 2009, p. 224)

Esta caracterização é importante para o entendimento do espaço geográfico de abordagem desta pesquisa de modo que os dados histórico-geográficos possam proporcionar uma visão de conjunto maior de todas as transformações pelas quais passou a região e o somatório destas caracterizações contribuirá no entendimento das trajetórias urbanas contemporâneas do Município.

## **1.2. Levantamento do contexto histórico-geográfico da região oeste do Paraná e do Município de Foz do Iguaçu**

Praticamente toda a região do atual estado do Paraná fazia parte da porção espanhola firmada pelo Tratado de Tordesilhas (de 1494), segundo Colodel (1988). O tratado que dividiu as terras de norte a sul das Américas segundo uma linha imaginária, teve como objetivo acabar com as disputas travadas por estas terras, ficando Portugal com as do lado leste e a Espanha com as do lado oeste.

A vinda dos espanhóis à região se deu pouco tempo depois da assinatura do tratado, início do século XVI, quando estes empreenderam suas primeiras viagens exploratórias à esta porção ocidental das Américas. Nestes empreendimentos, sofreram ataques de índios Guaranis, mas também conseguiram informações sobre a existência de um império no Oeste, no qual haveria abundante presença de prata. Tal informação suscitou novas incursões à região do rio da Prata, despertando também o interesse dos portugueses.

Contrariando o Tratado de Tordesilhas, os portugueses se direcionaram à região, obrigando a Coroa Espanhola a encontrar formas de consolidar seu domínio na área que lhe era de direito e decidiram pela fundação de vários aglomerados urbanos. No intuito de alcançar esta condição, a Espanha enviou uma armada ao Prata comandada por Pedro de Mendonza.

Partindo em 1535 da Espanha, Mendonza e sua armada fundaram em 03 de fevereiro de 1536 o aglomerado de Nuestra Señora Santa Maria del Buen Aire, constituindo, segundo Colodel (1988), o primeiro *Adelantado* da Espanha no Rio da

Prata. A partir dele, outros aglomerados foram fundados, iniciando a consolidação do domínio espanhol na região.

O contato entre espanhóis e indígenas foi relativamente pacífico no início, porém, a violência das ações dos conquistadores mudou este quadro e todas as povoações fundadas, sofriam ataques indígenas. Em movimentação pela região em função dos conflitos com os índios, os espanhóis acabaram por encontrar uma terra de condições topográficas favoráveis e fundaram ali um novo povoado, que deu origem à cidade de Assunção e, de acordo com Colodel (1988), tal aglomeração foi ganhando influência cada vez maior nos processos de conquista da região do Prata.

Com a morte de Mendonza, o imperador Carlos V da Espanha designou Álvaro Nuñez Cabeza de Vaca para substituí-lo na capitania do governo de Assunção, no Paraguai, área de intensas disputas por riqueza. Com este objetivo, Álvaro Nuñez Cabeza de Vaca partiu de Santa Catarina em 18 de outubro de 1541 com destino a Assunção e excursionando pela floresta e em 14 de janeiro de 1542 registrou a presença da foz do Rio Iguazu como destaca o trecho a seguir:

Iniciou a marcha a 18 de Outubro de 1541(...) depois de dezenove dias de marcha por florestas e montanhas, chegaram às aldeias dos índios Guaranis. (...) no dia 1º de Dezembro a expedição varou o Iguassú ou Água Grande e, dois dias depois, o Tibagi. (...) levava, portando, a caravana na direção Noroeste. (...) resolveu, então, marchar para o Sul, chegando a 14 de janeiro de 1542, às margens do Iguassú. (...) poucos dias depois chegavam à foz do Iguassú, atravessando o Rio Paraná, auxiliado pelos Guaranis. (...) No dia 11 de Março de 1542 entrou em Assunção após uma peregrinação de seis meses. (Figueiredo<sup>1</sup>, 1937, *apud* COLODEL, 1988, p. 27)

As comunidades espanholas formadas na região do Prata possuíam nos seus quadros administrativos, repartições controladas por religiosos para a catequese dos índios. Com o tempo, a forma de tratamento e exploração dos indígenas gerou divergências entre os espanhóis e os jesuítas, que acabaram por tomar rumos distintos e de certa forma concorrentes. Os religiosos, de acordo com Colodel (1988) queriam a conquista espiritual dos nativos, já os espanhóis, espoliavam suas riquezas e sequestravam suas mulheres, além de os utilizarem como mão-de-obra nas tarefas mais pesadas da comunidade e também como soldados do exército na conquista de outras tribos.

---

<sup>1</sup>Figueiredo, Lima. *Oeste paranaense*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1937, p. 68-70.

Os missionários da Companhia de Jesus organizaram povoados totalmente administrados pelos padres, conhecidos como Reduções Jesuíticas. Estes aglomerados, em pouco tempo alcançaram um desenvolvimento material e espiritual, com a domesticação da mão-de-obra indígena que passou a se tornar produtiva. Assim como faziam alguns aglomerados espanhóis, as Reduções passaram a comercializar em diversos pontos da região, excedentes da produção da erva-mate nativa, extraída por eles. Havia ainda o cultivo de mandioca, milho, criação de gado e as mulheres produziam peças de vestuário e tecidos de lã e algodão, e os indígenas passaram a diversificar suas atividades em carpintaria, como pintores, ferreiros e demais atividades necessárias à vida na Redução. Havia também escolas para crianças que os adultos frequentavam quando podiam.

Este êxito aponta Colodel (1988), começou a incomodar os espanhóis de outras aglomerações pela concorrência comercial e pela concorrência pela mão-de-obra indígena. Naquela época os portugueses demandavam mão-de-obra indígena para as fazendas paulistas, uma vez que os escravos existentes eram insuficientes e, com isto, passaram a procurar por índios em território espanhol. Mesmo sem a aprovação do Governo paulista, os bandeirantes paulistas passaram a atacar as Reduções Jesuíticas no Guairá, pois os índios já domesticados e treinados pelos padres eram de grande interesse dos bandeirantes. Sem o apoio da defesa espanhola, entre 1629 e 1632 todas as reduções da região foram destruídas e não mais reconstruídas, os sobreviventes foram para o território do Paraguai ou para o sul do Rio Iguaçu.

Com os ataques e destruição das Reduções, os portugueses romperam com o domínio espanhol na região e toda a área ficou abandonada por mais de cem anos, pois já não havia objetos de interesse: ouro, prata ou índios. No século XIX, porém, a madeira e a erva-mate despertaram novo interesse econômico pela região. Foram os espanhóis e seus descendentes que exploraram estas atividades, exercendo de modo organizado, completo controle político e econômico, contando inclusive com o abandono da região pelos políticos brasileiros, como afirma Colodel, (1988, p.34)

a presença estrangeira no Oeste do Paraná terá como consequência a estruturação de todo um universo social, com formas de exploração e de dominação específicas; alicerçadas no mandonismo local e tendo como centro verdadeiros impérios agrícolas – as Obrages.

A indiferença brasileira à ocupação territorial abria espaço para a presença de argentinos e paraguaios que exploravam nesta região o corte da madeira e a erva-mate, contrabandeando sem dificuldades, sua produção para o mercado consumidor platino através do Rio Paraná. (ROSEIRA, 2006).

Apesar de ser do conhecimento das autoridades, a existência das impactantes e belas quedas d'água e do seu enorme potencial turístico isto não foi suficiente para iniciar um movimento significativo voltado para a ocupação da fronteira guarani, e com isto, efetivar um controle brasileiro sobre a região. Os limites fronteiriços da tríplice fronteira haviam sido redefinidos no séc. XIX, após a Guerra do Paraguai (1865 – 1870) com a imposição dos aliados, da assinatura do Tratado de Limites de 1872. Pelo tratado, as terras paraguaias a leste do Rio Paraná foram anexadas ao território Brasileiro. (ROSEIRA, 2006)

No Ministério da Guerra havia certa pressão para a instalação de uma colônia militar estratégica na região oeste paranaense, contudo, esta ação foi considerada secundária na época e não foi estabelecida. Somente em 1888 quando Thomaz José Coelho de Almeida assumiu o Ministério da Guerra e criou a Comissão Estratégica que esta situação foi revertida. A Comissão estratégica, chefiada pelo Capitão Belarmino Augusto de Mendonça Lobo, explica Colodel (1988), realizou importantes atividades no território paranaense e matogrossense, dentre elas a fundação de Colônias Militares e abertura de estradas de acesso às localidades, facilitando a interação com o restante da região.

A frente de expansão do extremo oeste paranaense tinha em Guarapuava, seu centro de operações, e de lá partiu em 1888, o grupo encarregado pela recém criada Comissão Estratégica, de fundar dentre outras, a Colônia Militar do Iguaçu. Cerca de um ano após a saída da expedição com a missão de encontrar a foz do Iguaçu, em 15 de julho de 1889, José Joaquim Firmino chegou ao local pretendido. Nesta empreitada, foi possível constatar a presença de erva-mateiros paraguaios que “revelou a existência de grande rede de exploração da erva-mate por comerciantes estrangeiros no oeste paranaense”, segundo Colodel (1988). Também se observou durante esta primeira expedição, a destruição realizada por esta exploração ilegal de madeira e de erva-mate.

A expedição voltou a Guarapuava e relatou a situação encontrada, tendo como resposta a deliberação para fundar a Colônia Militar de Foz do Iguaçu. Em 13 de setembro de 1889, comandada pelo tenente Antonio Baptista da Costa Junior

e pelo sargento José Maria de Brito, a segunda expedição militar partiu em direção à foz do Rio Iguaçu, chegando ao local no dia 22 de novembro de 1889 e já no dia 23 do mesmo mês, informou a presença de autoridades legais na região e ordenou a execução dos trabalhos de fundação e instalação da colônia além de autorizar a concessão de lotes aos interessados. (COLODEL, 1998)

Nos primeiros anos a Colônia Militar de Foz do Iguaçu sobreviveu com dificuldades e as estradas abertas pela Comissão eram precárias e insuficientes tornando o acesso a Guarapuava difícil. Esta condição tornou a população residente no local dependente economicamente dos comerciantes da Argentina, motivo de grande preocupação por parte do governo brasileiro.

Por outro lado, os comerciantes argentinos se viram ameaçados pelo desenvolvimento de uma cidade predominantemente brasileira que pudesse vir a prejudicar seus interesses na região e passaram a fazer todo tipo de pressão para prejudicar o crescimento da Colônia Militar de Foz do Iguaçu. Eles dominavam não só o comércio na região, a moeda corrente era o peso argentino e as crianças frequentavam as escolas do país vizinho. A maioria da população era estrangeira e os brasileiros se resumiam, praticamente, às autoridades militares locais. (COLODEL, 1988; CATTA, 2009)

Neste período o número de pessoas na cidade oscilava conforme os ciclos extrativistas da madeira e da erva-mate, segundo o ir e vir dos trabalhadores sazonais sempre em busca de sucessivas frentes de trabalho. Por isto a fixação de famílias brasileiras no território nacional era fundamental para o controle efetivo da região e as políticas de povoamento passaram a ser estratégicas para o domínio destas fronteiras do oeste paranaense.

O Governo, porém, não ajudava com praticamente nenhum recurso e os soldados eram desviados de suas funções originais para executar trabalhos civis, prejudicando a já frágil fiscalização do contrabando. Ainda assim, o núcleo urbano continuava se desenvolvendo e foram construídos alojamentos para a diretoria, farmácia, casa do médico, depósito de gêneros, quartel das praças, ferraria e carpintaria, segundo Colodel, (1988).

Porém, contrariando os objetivos iniciais de se criar uma colônia agro-pastoril para favorecer a permanência e ocupação da área, as atividades ligadas à riqueza natural - madeira e erva-mate - acabaram por predominar tornando os moradores locais dependentes da importação de produtos das regiões do Prata. Neste sentido,

havia a prática de preços abusivos nos armazéns, os produtos eram de má qualidade e por vezes deixavam de ser vendidos propositalmente.

Com intuito de controlar e taxar o fluxo do contrabando na fronteira foi instalada na cidade, a Mesa de Rendas Federal. Porém, o difícil acesso por terra à Foz do Iguaçu e a ausência da navegação brasileira no Rio Paraná contribuíram para que toda a região fosse área de descaminho.

Durante o chamado ciclo das extrações madeireira e mateira, o primeiro dos quatro ciclos econômicos de Foz do Iguaçu, as iniciativas de ocupação territoriais foram infrutíferas. As pequenas propriedades implantadas não tinham espaço diante do dinâmico e estabelecido mercado extrativista da madeira e da erva-mate. Sendo esta uma das razões pelas quais o governo brasileiro passou a estimular a produção extrativista na região reforçada pela Lei de Terras, de 1892, que possibilitou que extensas áreas do oeste paranaense fossem oficialmente divididas em grandes propriedades extrativistas, as obrages.

As obrages eram grandes companhias, em sua maioria estrangeiras, de capital predominantemente argentino, que exploravam a madeira de lei e a erva-mate para abastecer o crescente mercado consumidor argentino e paraguaio. Atuavam à base da exploração intensiva, do extrativismo maciço dos produtos existentes na região até seu esgotamento e visavam o ganho de lucro imediato. Parte do lucro destas empresas vinha da boa aceitação da madeira de lei e da erva-mate junto ao mercado consumidor, sendo vendidos por um bom preço; a outra parte vinha da exploração da mão-de-obra dos *mensus*.

Os *mensus* eram trabalhadores, de maioria paraguaia, empregada pelas obrages em troca de salários irrisórios. As obrages sujeitavam estes trabalhadores a uma espécie de escravidão a partir do endividamento, organizado de forma estratégica para que eles não conseguissem pagar suas dívidas e ficassem atrelados ao trabalho extrativista da companhia.

A organização da obrages era muito bem estruturada, pensada de modo a não permitir furos no controle de seus processos de funcionamento, por isto sua presença impediu, durante longo período, a formação e o desenvolvimento de aglomerações urbanas na sua região de atuação. As empresas argentinas quando viram suas reservas se esgotarem, estenderam sua área de atuação para as regiões do oeste paranaense e do sul de Mato Grosso, uma vez que estas áreas estavam de certa forma abandonadas pelos brasileiros e isoladas do restante do Paraná pela

falta de comunicação e ausência de estradas de rodagem que permitissem o acesso a estes recursos naturais.

Os argentinos penetraram nas terras ocidentais do Paraná via trechos navegáveis dos rios Uruguai e Paraná e detinham o controle da navegação de toda a região que exploravam e eram donos da maioria dos vapores que trafegavam na região. Estas empresas, direta ou indiretamente, passavam a dominar toda a atividade comercial ribeirinha. Um exemplo do poder destas empresas apontado por Gregory (2002) foi o da Companhia Mate Laranjeiras que atuava no Mato Grosso e também em terras paranaenses que chegou a ter uma ferrovia entre Guaíra e Porto Mendes para transportar seus produtos no trecho em que as Sete Quedas não permitiam a navegação pelo Rio Paraná.

Segundo Colodel (1988), o monopólio da navegação pelos argentinos ocorreu após uma série de acordos diplomáticos feitos com a República Argentina permitindo que o Brasil pudesse navegar pelo Baixo Paraná para ter uma franca comunicação com a Província do Mato Grosso. Se por um lado o governo brasileiro passou a ter melhor contato com a região pretendida, por outro abriu oportunidade para que toda a margem brasileira banhada pelo Rio Paraná fosse explorada pelos comerciantes argentinos.

Assim, as obras argentinas instaladas nas províncias de *Corrientes* e *Misiones* praticavam suas atividades extrativistas, sobretudo de comercialização de madeira, sem qualquer tipo de controle e por isto, sem restrições. Assim que recursos naturais do lado argentino escassearam, eles ampliaram sua área de atuação para o lado brasileiro. O esgotamento dos recursos naturais de um local sempre implicava em um movimento em direção a novas áreas onde havia produtos em abundância.

As terras esgotadas eram vendidas a proprietários rurais para uso em atividades como agricultura, e seu dinheiro utilizado para comprar as novas reservas para a continuidade da atividade extrativista. *Corrientes* e *Posadas* permaneciam como os centros dos negócios, monopolizando as atividades comerciais da região. Os obrageiros diversificavam suas atividades de como informa Colodel (1988, p. 64):

Compravam vapores e estabeleciam linhas comerciais para o tráfego de cargas e passageiros, adquiriam hotéis, lojas de artigos variados (roupas, ferragens, etc.) entravam no ramo da importação de maquinários leves ou mesmo pesados, ao mesmo tempo em que

passavam a deter um poder político cada vez mais acentuado e regionalizado.

As atividades nas obras eram organizadas sob forte controle hierárquico e administrativo e o sistema era mantido a partir da violência e da repressão. A pouca fiscalização e policiamento por parte dos militares brasileiros não dava conta de toda a contravenção e violência existentes, havendo por vezes, “vistas grossas” e mesmo conivência das autoridades.

Os centros urbanos mais desenvolvidos eram na realidade, pequenos povoados que lutavam para continuar existindo, entre eles destacam-se Guarapuava, Catanduvas, Chagú e Foz do Iguaçu. Tais locais viraram pontos de abastecimentos para os *mensus*, que descansavam em acampamentos precários, mas que constituíam local seguro em meio às adversidades. Estes locais também serviam como ponto de referência para o controle dos domínios dos grandes obreiros, cujos produtos retirados das matas passavam às margens de tais localidades e ali tinham sua quantidade contabilizada. Os locais de pouso distavam cerca de vinte quilômetros uns dos outros.

Nos portos se localizavam o escritório central, onde eram contabilizadas as operações de exportação. O porto era controlado por um administrador, homem de confiança da Companhia, que gerenciava todas as atividades portuárias, desde a contratação de funcionários à manutenção da disciplina em toda a propriedade. Em geral, o administrador e os funcionários de cargos de confiança eram argentinos.

Além do administrador, havia um contador, um capataz do monjolo e um capataz de serviço. O capataz era uma espécie de feitor e controlava as atividades dos peões, o horário e o ritmo do trabalho diário. Seu respeito era originado pelo medo da constante violência e sadismo da qual fazia uso para manter o funcionamento de acordo com aquilo que considerava ideal para a Companhia. Segundo Colodel (1988, P. 68), Bertolini dizia:

“(...) mandavam recolher o gado à distância e depois era acertado [o peão] que nem tiro ao alvo com a carabina e depois deixavam ele lá e de noite mandavam empurrá lá pra barranca do rio [Paraná] pra baixo”.

As condições de penúria a que eram submetidos os *mensus* eram impedidas de serem comentadas e imperava a lei do silêncio por dois motivos, o primeiro era pelo fato da incapacidade de atuação dos policiais locais ou mesmo pela da

convivência dos mesmos com os obrageiros, segundo pela dificuldade de fuga das Companhias uma vez que havia feroz controle por parte das obras nas margens dos rios e na sua vasta região de atuação, além da dificuldade de fuga pela mata pois havia animais selvagens, doenças crônicas e falta de comida. Muitos morriam na tentativa frustrada de fazer a travessia libertadora.

O endividamento constante e progressivo dos *mensus* acontecia no momento de sua contratação, quando recebiam um pagamento adiantado (*antecipo*) pelo trabalho que iria se iniciar. Enquanto esperavam pelas embarcações que os levariam ao local de trabalho, gastavam o dinheiro recebido com bebidas, jogos e prostitutas. Por vezes, as embarcações atrasavam dias para chegar ao porto, e enquanto esperavam, gastavam todo o dinheiro recebido, seguindo para sua atividade na Companhia, completamente endividados.

Quando chegavam ao local de trabalho, eram avisados de que tudo o que comprassem deveria ser adquirido no *barracón* da Companhia e as hortas particulares eram proibidas. Tudo era encaminhado de tal forma que nos portos não circulavam dinheiro, mas ordens de pagamento que eram repassadas mensalmente para que os *mensus* pudessem trocá-las por mantimentos. As bebidas, no entanto, eram proibidas, mas havia sempre uma forma de burlar a vigilância, numa espécie atividade ilegal.

Os homens solteiros viviam nos alojamentos da empresa e os casados viviam com suas mulheres e filhos fora dali. A Companhia incentivava as companheiras, pois o gasto no *barracón* era maior e as mulheres ajudavam em atividades de manutenção, serviços domésticos e na limpeza dos armazéns. Não raro as mulheres mais novas eram “vendidas” por seus esposos a algum capataz como pagamento por alguma dívida. As crianças com idade de serem produtivas, não eram bem vistas pelas companhias, deixando claro que não havia espaço para pessoas improdutivas em seus domínios, ou que dessem prejuízos.

As obras contratavam pistoleiros, que executavam os serviços dos patrões e espalhavam o terror por onde passavam. Estes homens de origem estrangeira eram escolhidos a dedo e trabalhavam sozinhos, praticando arbitrariedades e violência. “O medo imposto sobre todos os *mensus*, através do uso da força, em muito beneficiava a manutenção da estrutura funcional dessas propriedades”, segundo aponta Colodel (1988).

O clima era sempre de insegurança para todos, os trabalhadores voltavam sua raiva contra os capatazes que estavam sempre em alerta. Os obreiros estavam sempre de sobreaviso no caso de reunião de trabalhadores para planejar alguma revolta, de modo que a eles interessavam o isolamento dos *mensus*. A alimentação nos acampamentos era precária, assim como os trabalhadores também estavam entregues à sua própria sorte no caso de doenças e ferimentos, não havia médicos e os raros medicamentos ministrados eram descontados na folha de pagamento. Tudo era motivo de exploração da força de trabalho e aumento do lucro destas empresas.

Dois grandes fatores contribuíram para a desestruturação destas grandes propriedades extrativistas na região de acordo com Roseira (2006): o primeiro foi adoção pela Argentina de uma política de nacionalização da erva-mate desestimulando a importação do produto brasileiro e o segundo foi a passagem das tropas revolucionárias da Coluna Prestes pela região, entre 1924 e 1925, libertando os trabalhadores em regime de escravidão, desestabilizando as empresas e desarticulando seu sistema de exploração.

Além das razões apontadas acima havia um terceiro fator para a decadência das obras que foi a entrada em vigor do Decreto nº 19.842, de 12 de dezembro de 1930, de Getúlio Vargas dentro da proposta da Marcha para o Oeste. Segundo Yokoo (2002, p.62), “a chamada Lei da Nacionalização do Trabalho obrigava todas as empresas que atuassem no território nacional a ter em seus quadros dois terços ou mais de trabalhadores de origem nacional”, como a maioria dos trabalhadores eram paraguaios, tal lei prejudicou o andamento das atividades.

A decadência do ciclo de exploração da madeira-mate pelas companhias obreiras abriu espaço para a chegada de migrantes catarinenses e gaúchos à região implantando a agricultura familiar, o que dinamizou a comercialização dos excedentes de produção, gerou aumento de renda entre a população local e contribuiu para o desenvolvimento dos centros urbanos próximos.

A Colônia Militar passou a distrito do Município de Guarapuava em 1910 e quatro anos depois, em 1914, foi criado o Município de Vila do Iguazu e o Coronel Jorge Schimmelpfeng assume como primeiro prefeito. Em 1918 o município passou à denominação de Foz do Iguazu (PMFI, 2006) e ainda no início do século XX, o desafio era o de fixar a população brasileira nas terras de fronteira.

Em 1920 a situação da região é novamente negligenciada e somente a partir da década de 1930 que o Governo (Estado Novo) implanta políticas de controle da região. A partir da experiência com as obrages, o governo brasileiro procurou evitar ao máximo a associação entre extrativismo e grandes propriedades na sua política de ocupação das áreas fronteiriças. Foi neste período que imigrantes oriundos das regiões coloniais do Sul, começaram a dirigir-se para o Paraná, inicialmente para a região Sudoeste e posteriormente para a região Oeste do estado. (GREGORY, 2002; ROSEIRA, 2006)

No período Vargas, as ações oficiais do governo, baseadas no nacionalismo e assentadas sobre um Estado fortalecido e centralizador, objetivavam buscar a integração. No que tange à ocupação do território, foi promovida a “Marcha para o Oeste”. (GREGORY, 2002, p. 65)

Em 1938 foram emitidos decretos do governo federal para a colonização das terras no interior do território federal. Estas leis visavam estabelecer um padrão de ocupação que impossibilitasse a existência de grandes propriedades extrativistas e a proliferação de estrangeiros, base de ação de todo o capital argentino. O governo passou a exercer o controle territorial baseado na relação entre população utilizando como recurso, a pequena propriedade agrícola e a seletividade dos colonos pelas empresas colonizadoras, formando desta forma a base para o futuro econômico da região. (GREGORY, 2002)

“Sob a ótica do Estado Novo, a Marcha para o Oeste propunha que as fronteiras econômicas coincidisse com as fronteiras políticas”, destaca Gregory (2002) e o sentimento nacionalista e de integração nacional permeava o processo de consolidação territorial brasileira na região, assegurada pela presença dos colonos, pequenos proprietários.

Entretanto, durante os anos de 1943 a 1946, o governo federal criou e controlou o Território do Iguazu, composto pelas terras do Sudoeste e do Oeste do Paraná, bem como do Oeste de Santa Catarina, pois havia uma ameaça de desintegração territorial da região, por uma maior influência da região do Prata de Porto Alegre, do que de Curitiba e Paranaguá, contrariando assim o interesse do governo na integração geopolítica nacional. Com a promulgação da Constituição Federal em 18 de setembro, o Município é reintegrado ao território paranaense. (GREGORY, 2002 e SMTU, 2010)

Entre as décadas de 1950 e 1970, segundo Roseira (2006), houve a reversão do domínio geopolítico argentino na Bacia do Prata e várias empresas passaram a investir em empreendimentos na área, porém, a falta de todo tipo de infraestrutura na região levou-as a pedir falência. O governo interferiu neste processo e algumas empresas conseguiram adquirir terras devolutas do Estado por valores muito baixos, com a condição de colonizá-las e serem as responsáveis pelos investimentos em infraestrutura necessários. A participação do Estado na aquisição de terras das empresas falidas e a abertura de vias de transporte foram fundamentais para gerar a segurança necessária para que os colonos investissem em suas terras. Com isto e um pouco de propaganda, os empreendimentos passaram a atrair pessoas de toda natureza.

No Paraná as duas empresas que se destacaram foram a Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná e a Colonizadora Madeireira Rio Paraná - Maripá, que além de aplicar as determinações das leis das terras para a região e a seletividade dos colonos, investiram em uma estrutura mínima para oferecer aos futuros colonos. A Maripá foi a principal colonizadora da região onde hoje se situa Marechal Cândido Rondon, outras menores atuaram em Foz do Iguaçu. A Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná estabeleceu diretrizes e projetos de implantação de várias cidades como Londrina, Maringá, Cambé e Apucarana contribuindo com um desenvolvimento efetivo de toda a região. (ROSEIRA, 2006; GREGORY, 2002)

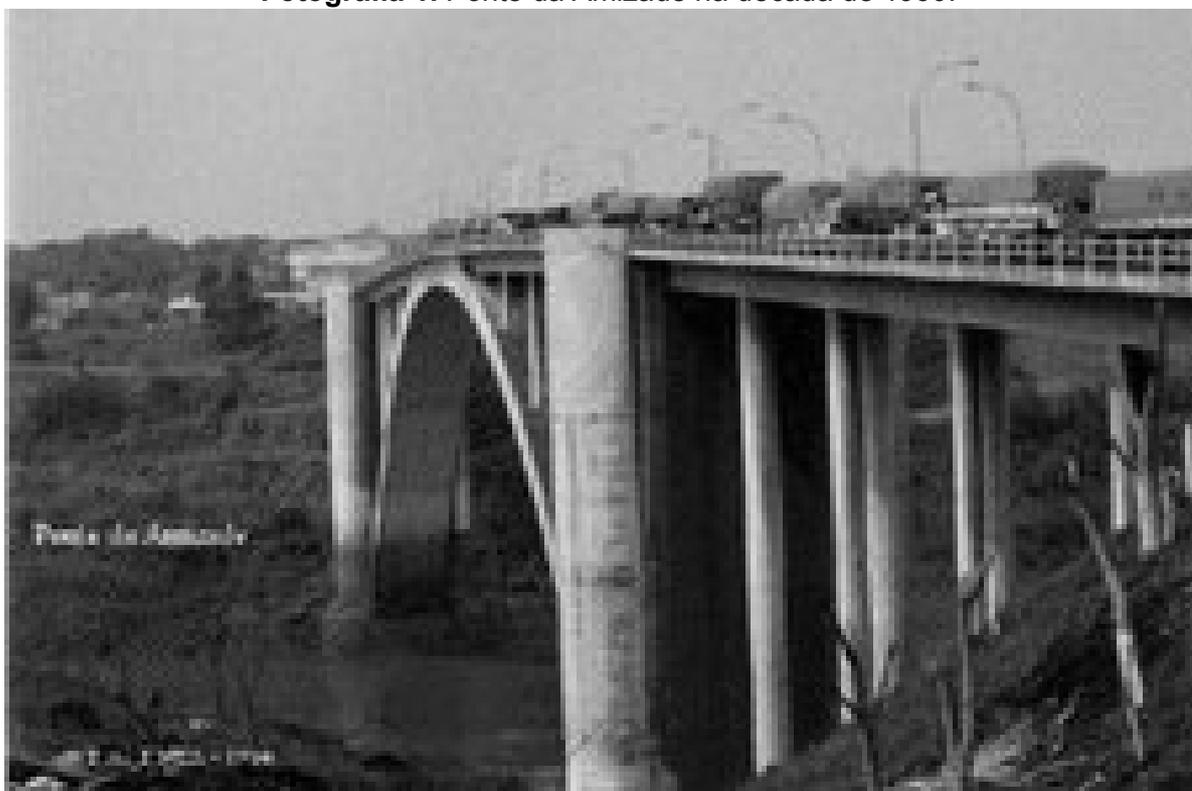
Apesar de o Governo estabelecer que as colonizadoras fossem responsáveis pela instalação de um mínimo de infraestrutura onde atuassem, não houve no Município de Foz do Iguaçu um planejamento organizado com o objetivo de estruturar o crescimento urbano da região aos moldes do que ocorreu na ocupação da região norte paranaense durante a atuação das companhias colonizadoras.

Além de continuar sem prioridade juntos às autoridades no que tange seu desenvolvimento socioeconômico, o Município de Foz do Iguaçu, a partir de 1951 passou por diversos redimensionamentos territoriais objetivando a criação de novos municípios para atender aos interesses políticos e administrativos do estado do Paraná. Neste ano foram criados a partir do desmembramento do Município de Foz do Iguaçu os Municípios de Cascavel, Toledo e Guaíra (local das Sete Quedas). Em 1960, foram também desmembrados os municípios de Medianeira e Matelândia e em 1961 o recém criado distrito de São Miguel também passou a município. Em

1966 foi a vez de Céu Azul. Após um período sem mudanças, em 1983 passou por novo desmembramento com a criação do Município de Santa Terezinha de Itaipu período a partir do qual permaneceu com seus atuais 630km<sup>2</sup>. (CATTA, 2009)

Segundo Ianni (1975, *apud* CATTA, 2009, p. 52), “[...] a política econômica executada a partir de 1964 [estava] orientada para a modernização do sistema econômico no Brasil”, e a partir deste período, os meios de circulação do Oeste Paranaense passaram por grandes investimentos como parte de uma estratégia geopolítica. Em 1968 a cidade passa a integrar a área de Segurança Nacional e seus prefeitos passam a ser indicados pelo Governador com a anuência do presidente da República. Em 1969 foi inaugurada a rodovia BR-277 que liga a Ponte da Amizade ao porto de Paranaguá, passando por Curitiba, capital do estado. Estas obras foram essenciais na estruturação viária do oeste paranaense.

**Fotografia 1.** Ponte da Amizade na década de 1960.



Fonte: Câmara Municipal de Foz do Iguaçu. <http://www.camarafoz.pr.gov.br/bancodeimagens.php>

De acordo com Catta (2009), a rodovia e a ponte foram construídas objetivando o estreitamento dos laços de amizade com o Paraguai e por interesses geopolíticos envolvendo a relação com os países do Cone-sul. O resultado foi o enfraquecimento da Argentina na Bacia do Prata, e a satelitização do Paraguai em

relação ao Brasil, sem saídas independentes para o mar. A transformação do porto de Paranaguá em área livre para exportação e importação paraguaia completaria o conjunto territorial estratégico.

A inserção de outros elementos integradores conferiu nova dinâmica territorial interna tanto na escala estadual quanto na escala internacional. Após a assinatura do “Tratado de Itaipu” em 1973, que estabelecia a construção da Hidrelétrica Binacional de Itaipu, o quadro anterior de crescimento lento foi abruptamente revertido. Atraídos pela construção de Itaipu, um grande número de trabalhadores oriundos de várias regiões do Brasil, migraram para a cidade em busca de trabalho. Neste momento é iniciado o chamado 2º ciclo econômico de Foz do Iguaçu (1970 a 1980), marcado pela construção da hidrelétrica. O município cresceu 1.738,96% entre as décadas de 1970 e 1980, neste período sua população multiplicou aproximadamente quatro vezes, como podemos observar na tabela 2. Outro período de crescimento vertiginoso foi no início de sua ocupação, entre 1889 e 1920, entretanto, este período de crescimento se deu em duas décadas e o número de habitantes envolveu um número menor de pessoas (PMFI, 2006). No gráfico 2 é possível verificar com maior clareza esta evolução populacional por décadas.

**Tabela 2.** Evolução populacional de Foz do Iguaçu de 1889 a 2010.

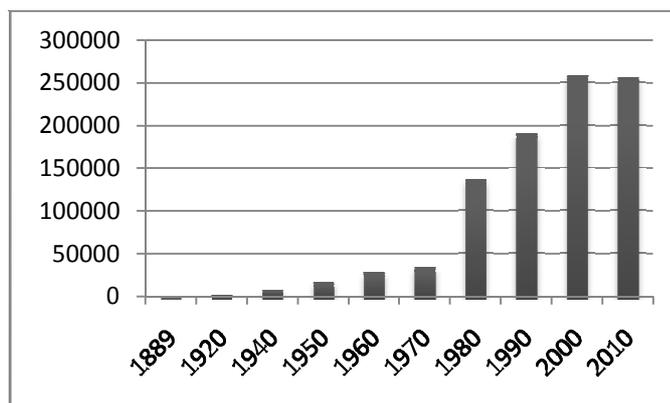
Ano	No hab.	Crescimento No de hab.	Crescimento %
1889	324	-	-
1920	6.430	6.106	1.884,57
1940	7.645	1.215	19,90
1950	16.412	8.767	721,56
1960	28.080	11.668	133,09
1970	33.966	5.886	50,45
1980	136.321	102.355	1.738,96
1990	190.194	53.873	52,63
2000	258.543	68.349	126,87
2010	256.088	-2.455	-3,59

Fonte: PMFI. Inventário Turístico de Foz do Iguaçu (2009) /DP11, 2010.  
Adaptação: Pinto, 2011.

O crescimento populacional ocorreu apesar dos desmembramentos para a criação de novos Municípios paranaenses, como de ser verificado no gráfico 1, que mostra um crescimento positivo apesar de ter havido uma diminuição da

intensidade do mesmo. A criação do Município de Santa Terezinha 1982, certamente contribuiu para a diminuição do ritmo do crescimento populacional, apesar deste município contar com uma população pequena (em 1991 o senso do IBGE contabilizou 14.149 hab.), mas a causa mais significativa pode estar relacionada ao final dos trabalhos em Itaipu binacional.

**Gráfico 2.** Evolução populacional de Foz do Iguaçu de 1889 a 2010.



Fonte: PMFI, 2006.

Elaboração: Pinto, 2011.

No Paraguai houve um incremento das atividades agrícolas realizadas por estrangeiros (incluindo brasileiros) na região de fronteira, além da expansão das atividades ligados ao comércio. Desde o final da década de 1960, a região transfronteiriça se tornou segundo Amaral (2010), destino de imigrantes árabes para escapar de conflitos no Oriente Médio como a Guerra Civil do Líbano (1975-1990) ocorrida após a Segunda Guerra Mundial.

A comunidade árabe da região é formada por maioria libanesa e em menor percentual por sírios, egípcios, palestinos e jordanianos, compondo uma das maiores comunidades árabes no Brasil. Não à toa os Estados Unidos passaram a monitorar as atividades na região, no intuito de averiguar a possibilidade de integrantes desta comunidade estarem financiando atividades de grupos terroristas a partir do Brasil/Paraguai, como afirma Amaral (2010).

Foz do Iguaçu atraiu um enorme contingente populacional de imigrantes motivados pelas crises econômicas, guerras e qualidade de vida ruim em seus lugares de origem. O fato da cidade se localizar em uma tríplice fronteira que conta com uma zona de livre comércio em Ciudad del Este ajuda a explicar o grande número de etnias que hoje compõe a população da cidade. Este movimento

migratório coincide também com a construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu, outro fator de atratividade populacional para a região. Este intenso movimento de população impactou toda a região, que se viu em acelerado crescimento em curto espaço de tempo, com consequências significativas na ocupação urbana da tríplice fronteira.

O tipo de trabalho disponível não necessitava de qualificação profissional, tal fato atraiu para a construção da usina uma população com baixo nível de escolaridade e em condições financeiras críticas, uma vez que grande parte deste grupo se encontrava desempregada em seu lugar de origem em função do desemprego gerado crise econômica pela qual o país atravessava e/ou por ter sido “expulsa” do trabalho no campo devido ao processo de modernização agrícola.

O mesmo movimento se deu com os trabalhadores paraguaios que fizeram movimento similar em direção as cidades fronteiriças em busca emprego na construção da usina binacional. Como aponta Roseira (2006, p. 67), a partir da instalação de Itaipu, inúmeras e profundas transformações ocorreram em distintas escalas,

...distintamente em três: municipal, regional e continental. Na primeira resume-se às transformações funcionais, urbanas e populacionais em Foz do Iguaçu. A segunda, com impacto mais amplo, significou uma re-configuração de toda a área à margem do Rio Paraná atingida pela formação do lago de Itaipu. A formação do lago implicou no desaparecimento de municípios inteiros e o deslocamento de um grande contingente de população rural; grande parte, famílias de colonizadores que investiram suas vidas num projeto de ocupação e povoamento. Por fim, a terceira escala, refere-se aos impactos geopolíticos continentais que propiciou a construção de Itaipu.

A partir da década de 1980, tirando partido da conexão viária estabelecida a partir do porto de Paranaguá pela BR-277 até a Ponte da Amizade, o Paraguai reforçou sua relação comercial com o Brasil e instalou a Zona de Livre Comércio em Ciudad del Este. A partir de então, além da procura pelas Cataratas do Iguaçu, o chamado turismo de compras passou a atrair numerosos visitantes à região em busca de produtos diferenciados que o mercado brasileiro até então, não permitia livre circulação no país.

O fim das obras na usina hidrelétrica e o conseqüente desemprego de grande parte de trabalhadores causou forte impacto na economia local, pois a cidade não possuía vagas de trabalho suficientes para absorver a quantidade de pessoas sem

emprego. O comércio ligado diretamente a estes trabalhadores e seus familiares se viu também em crise e aqueles que não conseguiram se adaptar à nova realidade foram fechados, aumentando ainda mais o número de pessoas sem trabalho.

Neste período Foz do Iguaçu havia se tornado um pólo exportador de produtos de primeira necessidade voltados, sobretudo, para o mercado argentino e paraguaio. Formou-se um centro comercial atacadista bastante movimentado na região da Vila Portes, contudo, sua estrutura não foi suficiente para absorver os inúmeros ex-trabalhadores de Itaipu e seus familiares. A cidade não possuía outras atividades econômicas que pudessem absorver esta mão-de-obra e o resultado foi o empobrecimento de grande parcela desta população.

O país ainda se encontrava em crise econômica e o mercado de trabalho formal já não absorvia a quantidade de trabalhadores desempregados e desta forma o Brasil pôde observar o aumento significativo de trabalhadores buscando no mercado informal uma alternativa de sobrevivência diante da crise econômica estabelecida. Em Foz do Iguaçu o mesmo aconteceu, com a diferença que os inúmeros trabalhadores que vieram trabalhar em Itaipu não voltaram para suas cidades de origem, permaneceram na cidade e entraram no mercado informal aproveitando as atividades ligadas ao comércio paraguaio. Neste período, inúmeras famílias de baixa renda, sem emprego formal e por isto sem condições de pagar por uma moradia, passaram a ocupar desordenadamente e de maneira precária, áreas públicas e privadas da cidade, agravando a problemática social.

A construção da hidrelétrica e de sua barragem não impactou apenas o município de Foz do Iguaçu, mas toda a região em diferentes aspectos, como mostra o trecho a seguir:

Os reflexos da Hidrelétrica de Itaipu, transcendendo a escala municipal de Foz do Iguaçu, reconfigura toda a Mesorregião Oeste do Paraná. A formação do lago pela barragem “dragou” municípios inteiros. Centenas de propriedades foram desapropriadas e milhares de moradores foram deslocados para outras áreas. Formado nos anos de modernização agrícola do Oeste do Paraná, o lago foi importante elemento na concentração urbana da população. (ROSEIRA, 2006, p. 72)

O deslocamento forçado de inúmeras famílias de colonos e indígenas de suas terras, a redução de área produtiva para a prática da agricultura, submersão do Salto de Sete Quedas e a destruição de importantes ecossistemas da região, foram

alguns dos impactos negativos da implantação do lago da usina, segundo Cipriano (2006) e ainda aponta que:

Um dos resultados negativos de maior expressão foi sem dúvida a redução da produção agro-exportadora da região que não tardaria em aflorar com as premissas da modernização da agricultura, tendo assim, um caráter de homogeneização induzida pelo capital, correndo uma apropriação do espaço, que sobrepõe os interesses intrínsecos da sociedade atingida.

Do ponto de vista dos colonos, vários deles passaram por uma mobilidade social descendente em função do baixo valor pago como indenização pelas terras das áreas inundadas. A quantia recebida não dava a eles, condições para comprar propriedades semelhantes às que possuíam em áreas férteis da região e muitos foram para outros municípios ou se mudaram para o Paraguai, na tentativa de continuidade do exercício da prática agrícola, entretanto, outros se dirigiram para a cidade de Foz do Iguaçu onde adquiriram terrenos pequenos situados nas regiões periféricas, longe da infraestrutura, acesso a serviços e sem conseguir cultivar a terra, tiveram uma queda brusca na sua qualidade de vida. (CATTÁ, 2009)

Em contrapartida, observando os aspectos positivos, além de Itaipu se tornar uma fonte de recursos para os municípios atingidos, com o pagamento de *royalties* gerados em compensação pela ocupação das terras para a formação do lago da usina, passou a ser um dinamizador importante da economia em toda a região a partir do uso do lago de Itaipu para atividades turísticas, beneficiando, neste aspecto os municípios de Guaíra, Terra Roxa, Marechal Cândido Rondon, Santa Helena, Matelândia, Medianeira, São Miguel do Iguaçu e Foz do Iguaçu.

A própria usina tornou-se também importante atração turística contribuindo para projeção da cidade no cenário nacional e internacional. Até há pouco tempo, a Usina Binacional de Itaipu era a maior usina hidrelétrica do mundo, hoje é a segunda maior, ficando atrás da Usina de Três Gargantas, na China inaugurada em 2006. Com o incremento da zona de livre comércio paraguaia, a região da tríplice fronteira passou a ter o que Roseira (2006) chamou de tríade central de atrações: Cataratas do Iguaçu, Hidrelétrica de Itaipu e compras em Ciudad del Este.

### 1.3. Análise do desenvolvimento urbano de Foz do Iguaçu a partir dos seus ciclos socioeconômicos.

O Município de Foz do Iguaçu foi marcado por fases de abandono e intervenções descontínuas do Estado que acabaram por interferir na dinâmica de sua ocupação territorial. Para uma melhor compreensão deste desenvolvimento e da profundidade das repercussões externas na região, optou-se pela análise do urbano a partir da classificação dos quatro ciclos econômicos pelos quais passou a cidade, uma vez que cada um deles repercutiu de forma diferenciada no contexto urbano. Na tabela 3 podemos observar os períodos representativos de cada um destes ciclos e seu respectivo acréscimo populacional, resultante do poder de atratividade das atividades predominantes das fases.

O primeiro ciclo econômico foi marcado pela atividade extrativista da madeira e da erva-mate. A forma como este ciclo extrativista era estruturado, a partir da ação das obras, não permitia o desenvolvimento de núcleos urbanos maiores. Segundo Colodel (1988), neste período de atuação das empresas extrativistas, as terras ao longo do Rio Paraná tinham uma população extremamente rarefeita.

**Tabela 3.** Acréscimo de habitantes/ciclo econômico (1870-2008).

PERÍODO	CICLO ECONÔMICO	ACRÉSCIMO DE HABITANTES
1870-1970	1. Extração de madeira e cultivo da erva mate	33.966
1970-1980	2. Construção da Hidrelétrica de Itaipu	102.355
1980-1995	3. Exportação e turismo de compras	74.861
1995-2008	4. Comércio, turismo de compras e eventos	108.007**

\* Os dados desta tabela relativos ao último ciclo econômico foram feitos a partir da estimativa de crescimento esperada para o período.

Fonte: PMFI /DPIL, 2010.  
Adaptação: Pinto, 2011.

**Foto 2.** Vista aérea da Colônia Militar, 1940.



Fonte: Câmara Municipal de Foz do Iguaçu. <http://www.camarafoz.pr.gov.br/bancodeimagens.php>

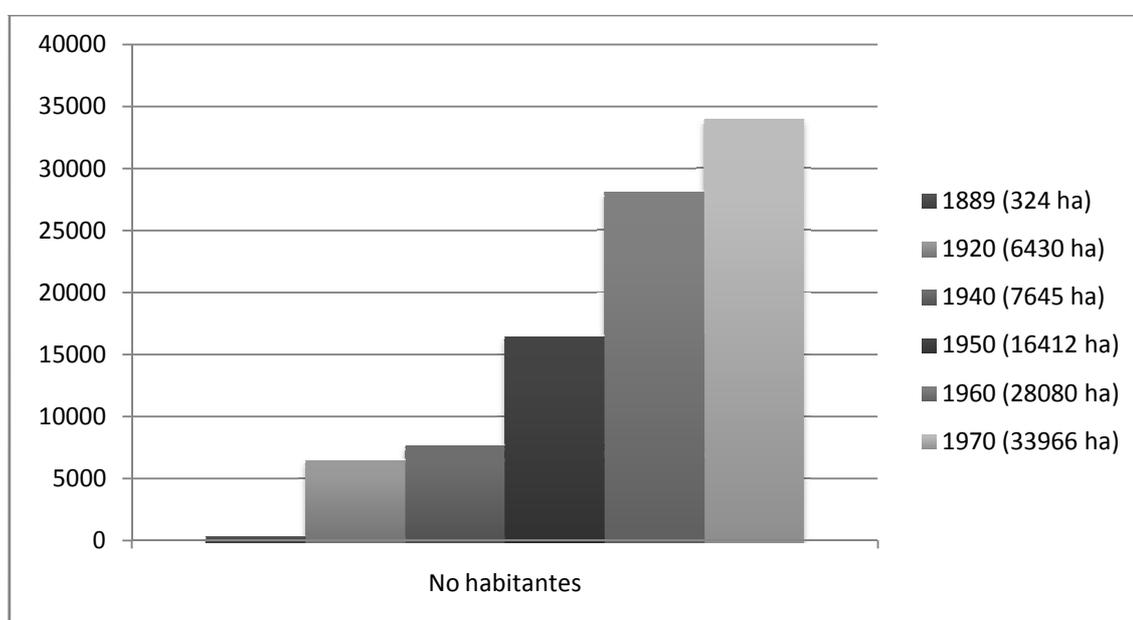
A cidade foi se desenvolvendo a partir da instalação da Colônia Militar (1889) e durante bastante tempo contou com uma população pequena formada predominantemente por estrangeiros e militares. A intenção inicial da implantação da Colônia era formar um centro agrícola pastoril, porém as atividades extrativistas eram mais rentáveis e a população local preferia manter-se atrelada ao extrativismo em detrimento das atividades agrícolas. Desta forma havia a necessidade da importação de produtos básicos de outras regiões, apesar de não haver impedimentos para serem produzidos ali mesmo, na localidade. Devido ao isolamento deste núcleo em relação à Guarapuava, havia uma preocupação em alargar a picada original feita pelos exploradores para facilitar o transporte de mantimentos entre os dois locais. (COLODEL, 1988)

Em 1905 a Mesa de Rendas Federal deu início às suas atividades, porém, apesar de formalmente criadas, estas repartições federais e estaduais caíram no abandono, baixos salários e falta de pessoal para o exercício das atividades resultavam em corrupção e subornos frequentes. O Fórum era ínfimo e não possuía oficial de justiça e apenas um soldado ocupava a função sem nenhuma habilitação. Situação de similar precariedade ocorria com a força policial que contava com 18

homens para cobrir milhares de quilômetros quadrados entre Foz do Iguaçu e Guaíra. A população neste período ainda era muito pequena. (COLODEL, 1988)

A partir de 1914, com a lei nº 3 de 29 de setembro, o quadro urbano da cidade foi delimitado e alguns anos depois ações voltadas para o desenvolvimento turístico na região tomaram impulso com a criação da reserva de mata (1916) que posteriormente deu origem ao Parque Nacional de Itaipu. Tal reserva foi estabelecida graças à intervenção de Alberto Santos Dummont junto ao então governador Afonso Camargo, após ter se encantado com a visita realizada às Cataratas do Iguaçu.

**Gráfico 3.** Foz do Iguaçu: número de habitantes no primeiro ciclo econômico de 1889 a 1970.



Fonte: PMFI / Cadastro Social, 2010. <http://www.fozdoiguacu.pr.gov.br/Portal>.  
Elaboração: Pinto, 2011.

Durante longo período a situação foi de pouco desenvolvimento e este quadro começou a se reverter com a decadência das obras e sua desestruturação após a passagem da Coluna Prestes por Foz do Iguaçu no início da década de 1920. Neste período a cidade já apresenta um pequeno aumento populacional, mas sua estrutura ainda é basicamente rural. Na década de 1930 as terras do município foram ocupadas pelos migrantes vindos do sul para o cultivo de terras em pequenas propriedades agrícolas demarcadas pela Colonizadora Pinho Terra segundo relata Clari, (2006).

**Foto 3.** Av. Brasil, Foz do Iguaçu, 1936.



Fonte: Câmara Municipal de Foz do Iguaçu. <http://www.camarafoz.pr.gov.br/bancodeimagens.php>

Em um período de cinco anos, entre 1935 e 1939, foi inaugurado o primeiro campo de pouso da cidade, o Hotel Cassino Iguaçu e o Parque Nacional do Iguaçu, estruturas importantes para um maior impulso no desenvolvimento turístico da região, embora a cidade ainda tivesse em condições precárias para receber estes turistas no restante da cidade. O crescimento da cidade não sofria nenhuma regulação legislativa até 1958 quando a Lei nº 200 regulou e ordenou as atividades urbanas além de estabelecer sua expansão territorial.

O crescimento da cidade se deu a partir do núcleo localizado na confluência do Rio Paraná com seu afluente, o Rio M'Boicy de acordo com o relatório de 1968 do Plano Diretor de Desenvolvimento e Turismo – PDDT - desenvolvido pelo Banco de Desenvolvimento do Paraná S/A, a ocupação era rarefeita e a parte com maior densificação ficava dentro do perímetro definido pela av. República Argentina, rua Bandeiras, Belarmino de Mendonça, Marechal Deodoro, av. Paraná, rua Marechal Floriano, Xavier da Silva e Almirante Barroso.

Além disso, o relatório ressaltava a ausência de arborização, com a maioria das construções em madeira, mesmo as edificações públicas preocupadas apenas com a funcionalidade e sem um sentido estético, tornando o local de aspecto

desagradável, sem atrativos para o turismo. A cidade se desenvolvia, numa ocupação em linha, no sentido norte-sul, acompanhando o Rio Paraná, se estendendo às áreas ribeirinhas, conforme afirma Catta (2009), a navegação pelo Rio Paraná era o meio mais eficaz de deslocamento pela região e o único modo de atravessar para os países vizinhos, ainda assim, a mobilidade entre as cidades da fronteira era intensa e constante.

**Foto 4.** Edifício parcialmente construído em madeira, “Balança mas não cai”, localizado na Av. Brasil, atual HSBC.



Fonte: Câmara Municipal de Foz do Iguaçu. <http://www.camarafoz.pr.gov.br/bancodeimagens.php>

Havia também uma setorização espacial de acordo com o padrão social das famílias instaladas: casas de alto padrão ficavam ao sul da av. Jorge Schimmelpfeng, as de padrão médio, nas duas adjacentes à av. Brasil em ambos os sentidos e as de padrão mais baixo ficavam na ocupação periférica ao longo do Rio Paraná e ao longo da via que segue para o aeroporto. O comércio ficava na Av. Brasil e nas ruas paralelas adjacentes, e a parte de atividades públicas ficavam na av. Schimmelpfeng.

No início da década de 1960 a localidade ainda era pouco expressiva para os interesses públicos, sem importância no cenário econômico, com aspecto rural predominante, carente de recursos financeiros, possuía precária infraestrutura urbana

como falta de fornecimento de energia e saneamento básico que atingia a todos e impedia o bom funcionamento das atividades comerciais, turísticas e de serviços públicos. Foz do Iguaçu na segunda metade da década de 1960 era descrita como dotada de “[...] apenas algumas ruas asfaltadas e casas dispersas pelo amplo espaço de terra vermelha, que em dias de chuva as transformava em lamaçal, e nos períodos de seca e calor, tornava insuportável a respiração daqueles que por ali transitavam”. (CATTA, 2009, p. 65)

A metade da década de 1960 por sua vez foi marcada por várias ações que trouxeram um crescimento posterior a região. Em 1965 foi realizada a integração do sistema de telecomunicações e finalizado o aeroporto internacional. Em 1969 as obras da BR-277 foram concluídas facilitando a comunicação entre os municípios do estado e a Ponte Internacional da Amizade foi inaugurada (PMFI, 2009). A seguir, na tabela 4 foram selecionados alguns acontecimentos deste ciclo econômico que contribuíram em algum aspecto para a expansão urbana e caracterização da cidade a partir de 1914, data de elevação da localidade de Vila à Município (considerada a de aniversário da cidade).

**Tabela 4.** Foz do Iguaçu: desenvolvimento da infra-estrutura (1914-1969).

Ano	Acontecimentos
1914	O Município de Vila Iguassú é criado pela lei nº 1.383 de 10 de junho. Jorge Schimmelpfeng é empossado como primeiro prefeito do Município.
1916	Alberto Santos Dummond visita às Cataratas e intercede junto ao governador para a criação de uma área de preservação da região.
1916	Pelo Decreto estadual nº 653 a área de 1.008 hectares ao lado dos Saltos de Santa Maria, na margem direita do Rio Iguaçu foi considerada como de utilidade pública para nela se instalaram uma povoação e um parque (esta área pertencia ao uruguaio Jesus Val).
1917	Município é elevado à Comarca do Iguaçu.
1918	Em 05 de abril passa à denominação de Município de Foz do Iguaçu pela lei de nela lei nº 1.783.
1920	É inaugurada a estrada que ligava Guarapuava a Foz do Iguaçu.
1935	É inaugurado o primeiro campo de pouso da cidade.
1939	É inaugurado o Hotel Cassino Iguaçu.
1939	Em 10 de janeiro, foi criado o Parque Nacional do Iguaçu (156.235,77 hectares), pelo Decreto federal nº 1.035 assinado no governo de Getúlio Vargas.
1965	Em 27 de março é inaugurada a Ponte Internacional da Amizade pelos presidentes Castelo Branco do Brasil e Alfredo Stressner do Paraguai.
1966	É assinada a ata entre Brasil e Paraguai para exploração do potencial energético do Rio Paraná.
1967	O Aeroporto Internacional do Iguaçu foi inaugurado para pousos de aeronaves leves.
1969	Em 27 de março, a BR-277, toda asfaltada, foi inaugurada.

Fonte: PMFI / SMTU, 2010.

Elaboração: Pinto, 2011.

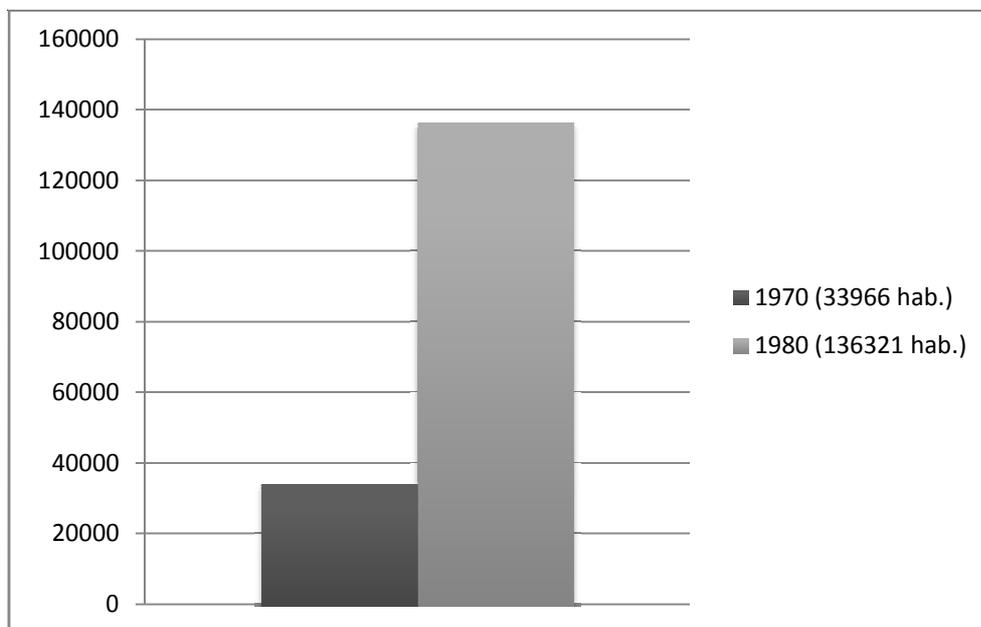
O segundo ciclo econômico da cidade (1975-1985) é marcado pela construção da Usina de Itaipu, até 1975 o crescimento da cidade ainda era lento. Depois desta data, quando as obras em Itaipu realmente começaram houve um processo de modernização da cidade e as construções de madeira foram rapidamente substituídas pelas de alvenaria, que por sua vez, foram substituídas pelos edifícios mais modernos da “era Itaipu” de acordo com Catta (2009).

Os planos do Governo Federal mudaram de forma brusca o espaço urbano da cidade tanto no que dizia respeito à sua estrutura urbana que precisou passar por inúmeras adequações, quanto na forma de sociabilidade que deixou de ter um referencial de cidade pequena, estruturada em um reconhecimento mútuo de sua comunidade, para se tornar uma cidade movimentada, cheia de pessoas de todas as partes do Brasil, com culturas diferentes impondo um novo ritmo de trabalho e de vida social.

De 1970 a 1974, os processos da Usina de Itaipu ainda eram administrativos, de estudos, inventários e pesquisas de viabilidade. Em 1973 os técnicos ainda buscavam encontrar no rio, o local mais indicado para a construção da hidrelétrica. A construção propriamente dita foi iniciada em 1974 com a chegada das primeiras máquinas ao futuro local e a estruturação do acampamento com as primeiras edificações para a área administrativa, refeitórios, alojamentos, almoxarifados e posto de combustível.

O trabalho a ser realizado era imenso e exigia maquinário pesado e muita mão de obra para ser concluído. Nesta época a economia mundial estava abalada pela crise do petróleo que atingiu intensamente o Brasil que importava na época, 80% do produto e seus derivados. Como a construção da hidrelétrica era uma obra prioritária e estratégica para o governo federal, o investimento nela não foi interrompido e em decorrência disso, enorme contingente populacional foi atraído para Foz do Iguaçu em busca emprego e oportunidades.

Entre as décadas de 1970 e 1980 houve um acréscimo populacional de 102.355 habitantes. Segundo dados do Ipardes (1977), enquanto os demais municípios do Paraná recebiam um fluxo migratório de 18,4% de pessoas de origem rural contra 18,4% do urbano, Foz do Iguaçu recebia a proporção de 48,10% (rural) para 51,9% (urbana) sendo que tal condição também ajudou na caracterização de sua população. A cidade deixa a atividade agropecuária e se volta para as atividades turísticas, para o comércio e para uma estrutura mais urbana.

**Gráfico 4.** Diferença populacional durante o segundo ciclo econômico: 1970- 1980.

Fonte: PMFI / Cadastro Social  
 Elaboração: Pinto, 2011.

Entre 1975 e 1978 foram construídos um hospital e mais de nove mil moradias nas duas margens do rio para abrigar os trabalhadores da obra. A moradia dos trabalhadores, chamada Vila C, foi a primeira a ser construída e se localiza mais perto da usina. Já a Vila A, destinada aos técnicos fica um pouco mais distante e a Vila B, destinada aos diretores e engenheiros fica próximo da Vila A, do lado que margeia o Rio Paraná. Estas áreas de moradia eram lindeiras à atual Av. Tancredo Neves, que dá acesso direto à usina, foram dotadas de infraestrutura básica, tais como iluminação pública, calçamento e saneamento básico e seu planejamento urbano se destacou do restante da cidade.

O crescimento urbano se deu principalmente na parte norte da cidade, em região próxima à construção da hidrelétrica e de certa forma distante da região central onde estava estabelecida a maior parte da população iguaçuense. Ainda que a estrutura voltada para a usina estivesse distante do núcleo central da cidade, as edificações construídas pela usina não davam conta de abrigar toda a população que se dirigia à cidade em busca de trabalho e novas oportunidades, e a cidade acabou por receber grande contingente populacional acima do que estava preparada para suportar.

Durante este ciclo, a cidade se expandiu a partir do centro radialmente para sua área sequencial ao norte, numa área intermediária entre a região central

e a região da usina e também no sentido noroeste ao longo das principais avenidas da cidade. Neste período também se dá o início da ocupação da região próxima à ponte da Amizade, na Vila Portes.

Entre 1978 e 1981, havia contratação de até cinco mil trabalhadores por mês e no pico de sua construção, havia quarenta mil pessoas trabalhando diretamente nos canteiros de obras e nas áreas administrativas. Sem contar com os inúmeros empregos indiretos gerados a partir do movimento de Itaipu, a exemplo da expansão do comércio, dos serviços e, sobretudo da construção civil necessária para a reestruturação urbana e para a construção de novas moradias.

Este segundo ciclo econômico foi o mais marcante para a cidade, trouxe um número maior de mudanças estruturais urbanas para a região, com muito investimento do setor público em infraestrutura sendo por isto, considerado um divisor de águas para o desenvolvimento de Foz do Iguaçu e região. Contudo, a preocupação das autoridades estava relacionada apenas às questões urbanas e de infraestrutura básica e o aspecto humano e social foi deixado de lado. Sem contar que Itaipu também gerou uma intensa movimentação no lado paraguaio da fronteira, com súbito crescimento populacional gerando desestrutura urbana e social.

As obras da barragem terminaram no final de outubro de 1982 e em novembro de 1982, a usina foi inaugurada. O término das obras gerou um impacto negativo muito grande na região, mesmo mantendo um papel importante para a cidade, com o pagamento de *royaltes* pela perda territorial. Itaipu acabou se envolvendo na criação de numerosos projetos voltados para o desenvolvimento socioeconômico, ambiental e tecnológico tanto para amenizar o impacto da pós-ocupação decorrente de sua implantação, quanto para ajudar no desenvolvimento da população.

A presença de Itaipu vincula a cidade a uma atuação significativa do Governo Federal que atua na região a partir dos projetos da empresa. Neste sentido, não raro ajuda a criar segregações dentro da vida social e do contexto urbano da cidade. A realidade de Itaipu parece um mundo à parte do restante da cidade, mesmo com todo o esforço de contribuição que é feito por ela para o desenvolvimento de atividades de educação, tecnologia e sustentabilidade e para divulgar uma imagem de modernidade e progresso.

**Tabela 5.** Foz do Iguaçu: desenvolvimento da infra-estrutura (1970-1985).

Ano	Acontecimentos
1970	Brasil e Paraguai firmam um convênio de Cooperação entre a Comissão Mista, a Eletrobrás e a Administración Nacional de Eletricidad (ANDE).
1971	Assinada a Declaração de Assunção sobre o aproveitamento do Rio Paraná.
1973	Firmado o "Tratado de Itaipu" entre os presidentes Emílio Garrastazu Médici, do Brasil e Alfredo Stroessner, do Paraguai.
1973	Publicação de Portaria informando a transferência da jurisdição do Aeroporto do Gresfi para a atual localização.
1974	07 de janeiro: Passagem de administração do Aeroporto pelo Ministério da Aeronáutica para a Infraero.
	Constituição da entidade Itaipu Binacional.
1975 - 1978	Construção de mais de 9 mil moradias e 1 hospital. Desvio do Rio Paraná, na presença dos presidentes Ernesto Geisel, do Brasil, e Alfredo Stroessner, do Paraguai e inaugurada a primeira fase da construção (duração 3 anos).
1982	Fechamento das comportas do canal de desvio de Itaipu para a formação do lago.
1984	Inauguração da Ponte Tancredo Neves, ligando o Brasil à Argentina.
1985	Eleição direta para escolha do prefeito da cidade, conforme decisão do Congresso Nacional.

Fonte: PMFI / SMTU, 2010 e ITAIPU, 2011.  
Adaptação: Pinto, 2011.

O terceiro ciclo econômico (1986-1995) é marcado pelo período de exportação e pelo turismo de compras e surge no rastro do aumento populacional causado por Itaipu e a partir da instalação da Zona de Livre Comércio em Ciudad del Este, no Paraguai. O desenvolvimento comercial na fronteira atraiu diversos estrangeiros ligados às atividades comerciais e de prestação de serviços: árabes, indianos, coreanos e chineses.

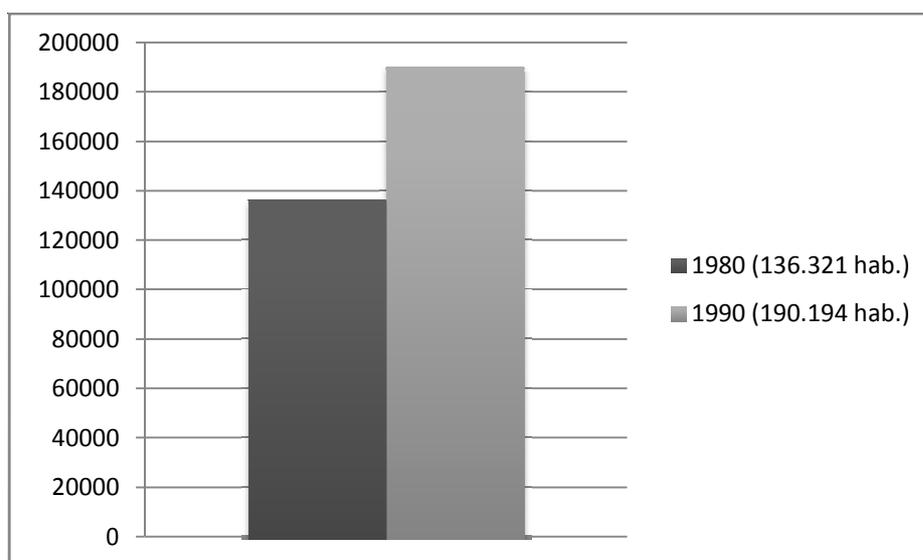
Apesar do crescimento comercial paraguaio, o país carecia de bens de consumo básicos, tanto duráveis como não duráveis, em quantidade e qualidade suficientes para atender à crescente demanda. Esta necessidade foi suprida com os produtos brasileiros que passaram a ser exportados para abastecer em especial, ao mercado paraguaio e argentino.

Com isto Foz do Iguaçu se tornou um centro de entrepostagem das mercadorias destinadas ao mercado dos países vizinhos, instalado na região da Vila Portes, área próxima à ponte da Amizade e à BR-277. Este comércio importador e exportador absorveu uma parte dos desempregados de Itaipu, contribuindo para minimizar a crise que se instalava na região com o fim de suas obras. Com

o investimento estrangeiro dinamizando o comércio paraguaio e com o estreitamento comercial entre Brasil e Paraguai, em pouco tempo a Ciudad del Este se tornou o 3º centro de livre comércio mundial, ficando atrás apenas de Miami e Hong Kong.

Foi na segunda metade da década de 1980, em plena crise econômica brasileira que, paradoxalmente ocorre a expansão comercial entre Brasil e Paraguai. O mercado de trabalho formal não absorvia a mão-de-obra desempregada e um número cada vez maior de pessoas recorria ao mercado informal como alternativa de sobrevivência. O abastecimento deste mercado acontecia a partir dos produtos comprados na zona franca de Ciudad del Este no Paraguai para todas as cidades do país. Em função desta conjuntura foi estruturado um dos locais de maior fluxo populacional do país e como pode ser verificado no quadro 5, a cidade continuava recebendo novos moradores.

**Gráfico 5.** Diferença populacional nas décadas correspondentes a parte do terceiro ciclo econômico: 1980-1990.



Fonte: PMFI / Cadastro Social, 2010. <http://www.fozdoiguacu.pr.gov.br/Portal>.  
Elaboração: Pinto, 2011.

A respeito do crescimento urbano promovido pelas atividades do terceiro ciclo econômico, a expansão se deu no sentido periférico radial noroeste, com características horizontais e verticalização espaçada na região central. Ocorreu um adensamento demográfico que passou de 38,69 hab./km<sup>2</sup> em 1970, para 216,38 hab./km<sup>2</sup> em 1980, desorganizando tanto os espaços centrais quanto a periferia que experimentou um rápido crescimento. Isto se deu ao longo da BR-277 e com

a abertura de novos bairros, periféricos, destinados à população de classe média e classe média baixa.

Havia um Plano de Desenvolvimento Urbano elaborado pela Universidade Federal do Paraná em 1974 a pedido de Itaipu, para solucionar as questões espaciais da cidade, mas a prefeitura tinha dificuldades em colocar o plano em prática, e a questão da falta de moradia atingia as camadas de baixa renda. Esta população mais carente, sem emprego formal, passou a ocupar áreas impróprias e de risco, próximas aos vales dos rios que cortam a cidade. A região próxima à BR-469 também experimenta um crescimento em função da presença de hotéis turísticos ao longo da rodovia.

Do ponto de vista urbano, um dos fatos mais marcantes e decisivos deste período foi a inundação das terras do Município de Foz do Iguaçu e de outros da região oeste para a formação do lago de Itaipu. A formação do lago provocou uma mobilidade física forçada de inúmeros pequenos proprietários rurais que viviam na região. Este tema é bastante polêmico por envolver o despejo desta população e a compra destas terras pelo Estado, na maioria das vezes, com um valor considerado injusto pelo dono do imóvel.

Do ponto de vista humano também houve uma perda de referências e de história social de várias famílias. Várias destas famílias promoveram juntas, uma das maiores migrações da história do país ao comprarem terras férteis no Paraguai com o dinheiro recebido das indenizações pelas terras perdidas e se dirigiram ao país vizinho como uma alternativa para sobrevivência. Outros entretanto, nem isto conseguiram, e foram viver em áreas periféricas de cidade de Foz do Iguaçu.

Do ponto de vista das atividades da cidade merece destaque as ações voltadas ao turismo, como a conquista do título de Patrimônio Natural da Humanidade pela UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, o novo aeroporto, o Centro de Convenções, dentre outros. Houve também uma expansão da atividade educacional com a implantação de novas universidades. Mas de modo geral, este foi um período de grande crise econômica e social para a cidade, com o fim das construções em Itaipu em meio a uma enorme crise inflacionária no Brasil. Foi um período marcado pelo empobrecimento geral da população brasileira e da formação de vários bolsões de miséria na cidade de Foz do Iguaçu.

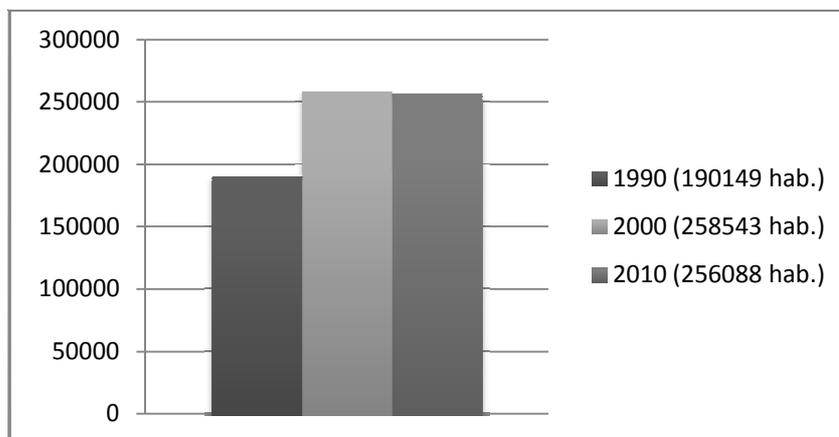
**Tabela 6.** Foz do Iguaçu: desenvolvimento da infra-estrutura (1986-1995).

Ano	Acontecimentos
1986	Tombamento do Parque Nacional do Iguaçu, como Patrimônio Natural da Humanidade, pela UNESCO.
1986	Criada a UNIOESTE - Universidade Estadual do Oeste do Paraná
1987	Inaugurado: Ecomuseu de Itaipu
1989	Inaugurada: TV Cataratas, emissora filiada à Rede Globo de Televisão
1989	Inaugurada: 1ª etapa do Centro de Convenções de Foz do Iguaçu.
1989	Inaugurado: novas instalações do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu.
1989	Inaugurado: Teatro Barracão com capacidade para 250 pessoas.
1991	Inaugurada: 18ª turbina da Usina Hidrelétrica de Itaipu.
1992	Criada: CESUFOZ - Faculdade de Economia, Processamento de Dados, Administração, Ciências da Computação e Educação Física de Foz do Iguaçu.
1993	Criada: UNIFOZ - Faculdade Unificada de Foz do Iguaçu
1995	Duplicação da BR. 277, trecho que liga Foz do Iguaçu a Santa Terezinha de Itaipu.

Fonte: PMFI / SMTU, 2010 e <http://www.itaipu.gov.br/nossa-historia>.  
Adaptação: Pinto, 2011.

O quarto ciclo econômico está relacionado ao Turismo – Comércio – Eventos (1995-2008). Em Foz do Iguaçu, muitas pessoas ainda ganhavam dinheiro com o comércio do Paraguai e verdadeiras caravanas se dirigiam à cidade para fazer compras mesmo com a perda de fôlego pelo qual passou o setor exportador da cidade. O Brasil estava em meio à crise econômica do governo Collor. A informalidade continuava em alta como alternativa encontrada pela população para sua sobrevivência e o setor informal de todo o Brasil continuava sendo abastecido com os produtos fornecidos pelo comércio paraguaio. Por sua vez o ritmo de compras dos argentinos diminuía significativamente com as medidas do governo argentino para conter a evasão de divisas do país.

Até o ano de 2000, no censo populacional realizado pelo IBGE, a população era de 258.368 habitantes, o que significava um aumento de 68.174 habitantes com relação aos números de 1990. Entretanto no censo do IBGE de 2010, a contagem populacional foi de 256.088 habitantes, conferindo pela primeira vez na história de Foz do Iguaçu, um crescimento negativo registrando uma perda populacional de 2.280 pessoas.

**Gráfico 6.** Diferença populacional durante o quarto ciclo econômico: 1990-2010.

Fonte: PMFI / Cadastro Social  
Elaboração: Pinto, 2011.

As causas para esta perda populacional pode ser analisada sob diversos aspectos. É possível considerar que o país na primeira década do século XXI entrou numa fase de melhor estruturação econômica, com mais estabilidade e com a inflação controlada havendo um aumento do número de empregos formais e abertura de novas formas e oportunidades de obtenção de renda nas principais cidades brasileira, fator que desestimula o deslocamento para compras ilegais em Ciudad del Este.

A intensificação da repressão ao contrabando a partir da inauguração da nova aduana da Receita Federal em 2003 contribuiu para a diminuição do poder de atratividade de Foz do Iguaçu já que a repressão não acontecia somente na aduana na Ponte da Amizade, também havia forte fiscalização na rodoviária da cidade e ao longo das rodovias federais que chegam ao Município de Foz do Iguaçu. Este rigor fiscal pode ter provocado um deslocamento de lojistas e compradores para outros pontos onde o comércio acontecer com menor fiscalização federal, como é o caso de Guaíra. Certamente existem outros fatores que conectados ao apresentados, contribuíram para a diminuição do número de habitantes do Município. O desafio é observar a dinâmica populacional a partir do movimento socioeconômico da cidade para então diagnosticar os fatos.

Observando a tabela 7 é possível constatar que a cidade criou novas estruturas, porém muitas delas estavam voltadas para o incremento das atividades turísticas ou foram mal planejadas para atender a população se tornando por isto, áreas degradadas, e assim como em outras cidades do país, carece significativamente de espaços públicos seguros e bem projetados.

**Tabela 7.** Foz do Iguaçu: desenvolvimento da infra-estrutura (1996-2007)

Ano	Acontecimentos
1996	Inaugurados: Zoológico Municipal Bosque Guarani; Fórum de Justiça do Município ; Templo Budista de Foz do Iguaçu;
1997	Inaugurados: Centro de Atenção Integral a Criança e Adolescente de Foz do Iguaçu- CAIC; Espaço das Américas; Prédio da Fundação Cultural.
1998	Inaugurados: Viaduto, na avenida JK com a Br 277; Passarela que liga as duas marginais paralelas a BR 277; Terminal Turístico Três Lagoas (1ª etapa); Centro de Lazer, Cultura e Gastronomia IguassuBoulevard; <i>IguassuConvention&amp;Visitors Bureau.</i>
1999	Inaugurada: Faculdade União Dinâmica de Faculdades Cataratas - UDC.
2000	Inaugurados: Espaços Culturais nos bairros Três Lagoas e Porto Meira; Parque do Monjolo; 1a Fase das obras de revitalização do Parque Nacional do Iguaçu.
2001	Inaugurados: Praça das Nações; Espaço Cultural da Itaipu, Gramadão da Vila A; Câmara Municipal. Faculdade União das Américas – UNIAMÉRICA Colégio Estadual Bartolomeu Mitre(1982).
2002	Inaugurados: Fórum Eleitoral da microrregião Oeste do Paraná; Praça da Bíblia; Iluminação Monumental de Itaipu. Eco museu e Refugio Biológico Bela Vista do complexo de Itaipu.
2003	Inaugurados: Faculdade Anglo-Americano. Sistema Integrado de Transporte coletivo de Foz do Iguaçu; Academia de Letras Centro de tratamento de Câncer do Hospital Costa Cavalcanti.
2004	Inaugurados: Parque Tecnológico de Itaipu; Parque Remador no bairro Porto Meira
2005	Inaugurados: Centro do Coração do Oeste, no Hospital Costa Cavalcanti; Espaço interativo no Parque Nacional do Iguaçu
2006	Inaugurados: Centro de Convivência em Três Lagoas; Canal das Águas Bravas.
2007	Inaugurados:Cataratas JL Shopping.

Fonte: Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu – Departamento de Informações Institucionais – Dados Socioeconômica de Foz do Iguaçu – 2010 / Secretaria Municipal de Turismo.  
Adaptação: Pinto, 2011.

Além dos investimentos na área turística, a cidade possui um dos cinco parques tecnológicos existentes atualmente do Paraná, o Parque Tecnológico de Itaipu que é um projeto de cooperação entre o Brasil e países vizinhos para desenvolvimento tecnológico da região onde se situa as áreas da usina Itaipu Binacional, e atua no desenvolvimento de tecnologias diversas, em *software*, automação e TIC, e tecnologia em automação e informática. (IPARDES, 2008).

O setor educacional continua a ganhar corpo com a abertura de novas faculdades particulares. Nos últimos três anos foram inaugurados o IFET – Instituto Federal Tecnológico, com cursos técnicos inicialmente voltados às atividades do setor turístico da cidade e a UNILA – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, universidade federal brasileira, pública e gratuita, que tem por missão contribuir para a integração latino-americana por meio do conhecimento compartilhado e da cooperação solidária, que já conta com mais de 300 alunos de vários países da América Latina em suas instalações provisórias. Além delas, a cidade conta com um dos pólos da UAB – Universidade Aberta do Brasil, que em parceria com várias universidades federais tais como: Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Universidade Federal do Paraná (UFPR), Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) e a Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR) que juntas disponibilizam 11 cursos de graduação para a região.

É possível que a cidade esteja entrando em um quinto ciclo econômico, o da educação. Este assunto já corre nos noticiários locais e nas discussões sobre os possíveis caminhos de Foz do Iguaçu. A valorização da educação na cidade é urgente frente aos alarmantes índices educacionais apresentados, do total da população da cidade, 63,10 % concluíram o 1º grau, 33,4% concluíram o 2º grau e apenas 3,5% conseguiram concluir o ensino universitário. (PMFI, 2006).

**Tabela 8.** Foz do Iguaçu: desenvolvimento da infra-estrutura (2009 e 2010).

Ano	Acontecimentos
2009	Criado: IFET - Instituto Federal Tecnológico; Inaugurado: Pólo Astronômico Casimiro Montenegro – Itaipu. Inaugurado: os primeiros vôos da TRIP, SOL e PLUNA para Foz do Iguaçu; Reinaugurado Hotel das Cataratas.
2010	Inaugurado: UNILA - Universidade Federal da Integração Latino-Americana

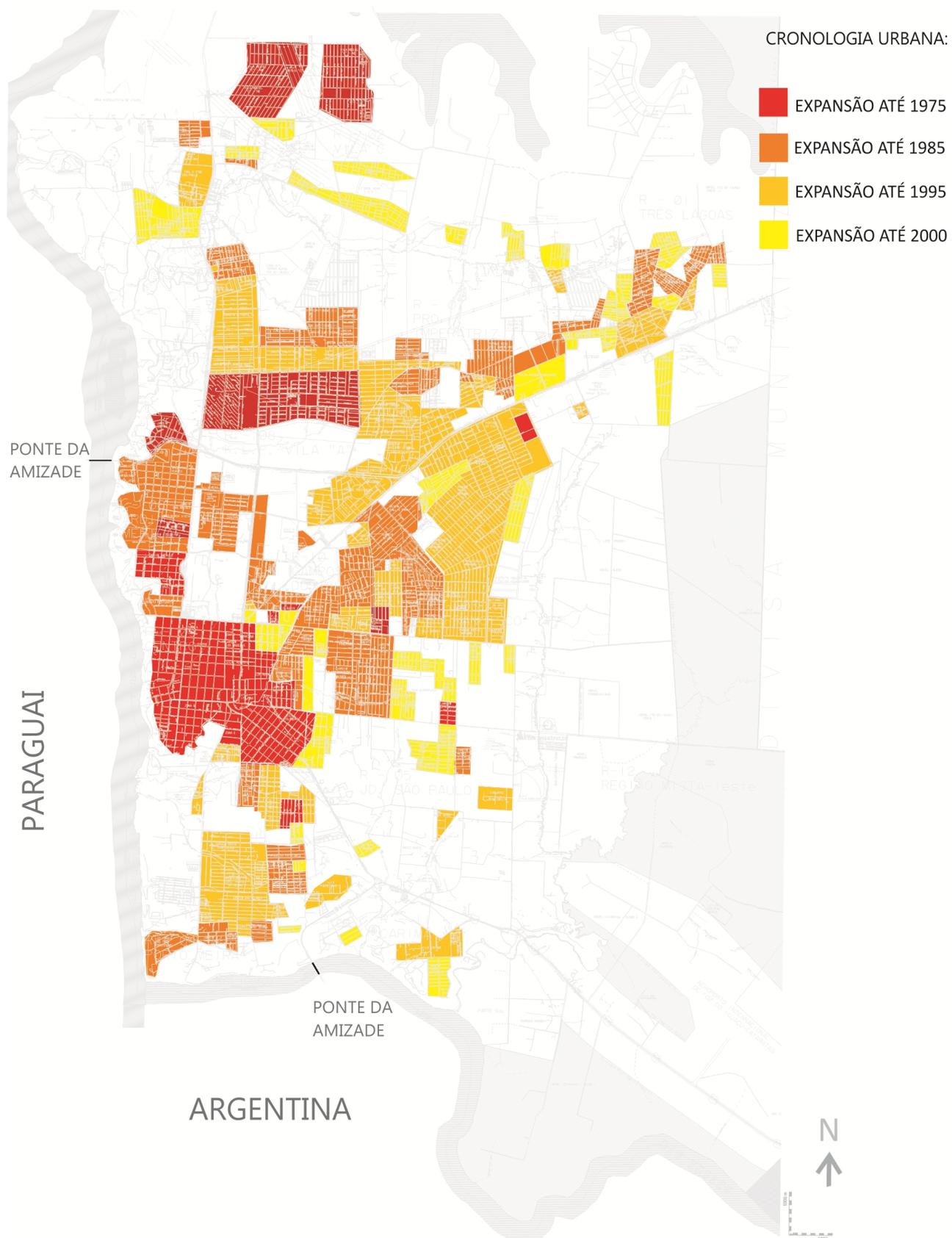
Elaboração: Pinto, 2011.

A cidade não absorveu todo o impacto das transformações decorrentes de tantas mudanças físicas, sociais e econômicas tomadas à revelia de sua população, entrando para a história de forma compulsória. Não houve uma sucessão de fases de desenvolvimento espontâneo, mas uma sequência de mudanças abruptas que deixaram suas repercussões no urbano, nas suas fragmentações, na infraestrutura deficitária, nos bolsões de pobreza e na ausência de uma identidade clara da cidade que reflita sua sociedade.

Na figura 6 (p. 66) é possível observar que a estrutura viária da cidade gerou fragmentação do espaço urbano na qual as áreas entre as principais vias encontram-se isoladas umas das outras, dificultando a integração e a construção de um ambiente urbano com maior intercâmbio social. A partir da década de 1970 o crescimento da cidade se desenvolveu tanto radialmente a partir do seu núcleo central, quanto acompanhando os eixos viários estruturais no sentido periférico, com predomínio da ocupação em torno da BR-277. As avenidas que fazem um movimento radial unindo as vias do sentido periferia centro são de curta extensão e não conectam, por exemplo, a BR-277 à BR-469. Estas ausências de comunicação contribuem para a fragmentação do urbano e para a manutenção das segregações espaciais. Os bairros periféricos, localizados mais ao norte (Vila C), ao sul (Porto Meira) e a leste da cidade (região de Três Lagoas) estão entre as áreas consideradas de população de baixa renda, com menor nível de desenvolvimento socioeconômico. Um pouco mais ao sul, é possível observar uma pequena ocupação recente, praticamente isolado do restante da cidade que é ocupada por trabalhadores do setor hoteleiro, situado ao longo da BR 469, uma região carente de infraestrutura e serviços. (PMFI, 2006)

Outro fator de isolamento urbano são os condomínios residências horizontais fechados, uma realidade na ocupação da cidade. Estas ocupações são fechadas para seu entorno e normalmente geram segregações sócio-espaciais de difícil reversão. Nos últimos cinco anos, este tipo de empreendimento imobiliário passou a ser bastante difundidos e voltados não apenas para a classe alta, como é mais frequente, mas voltados para a classe média, a partir dos incentivos do programa habitacional do governo federal e de um marketing bem direcionado.

**Figura 7.** Evolução da ocupação urbana de Foz do Iguaçu: 1975 – 2000.



Fonte: UDC, *apud* PDMFI, 2006.  
Modificação: Pinto, 2011.

Na produção e reprodução do espaço urbano, a especulação imobiliária se faz presente na medida em que se observa a ocupação do solo em saltos e dos inúmeros vazios urbanos presentes na cidade. A Secretaria de Planejamento Urbano identificou estes terrenos não ocupados, parcelados ou loteados, dentro de uma área de cinco quilômetros de raio, a partir do quadrilátero central formado pelas avenidas JK e Jorge Schimmelpfeng, República Argentina e Paraná, verificando que 25% das áreas são ocupadas por terrenos vazios privados mantidos apenas com o propósito de valorização venal, considerando as áreas públicas, este índice sobe para 30%. (PMFI, 2006). O baixo índice de verticalização da área central onera o valor da infraestrutura da região e a alta dos preços dos terrenos centrais acaba por afastar os agentes produtores do espaço urbano para outras regiões, com menor custo da terra.

As vias de acesso às principais atrações turísticas da cidade também formam um corredor de especulação imobiliária, resultando em um baixo adensamento urbano, horizontalizado e de baixo coeficiente de aproveitamento. Entretanto, algumas áreas não urbanizadas estão localizadas em áreas centrais da cidade e são destinadas a usos especiais, como é o caso da área do 14º Batalhão do Exército e do Colégio Agrícola. Outras delas são impossibilitadas para a ocupação como a área de reserva de mata de Itaipu e áreas de passagem de linhas de transmissão de energia localizadas ao lado da Vila A, ou com usos específicos, como os setores especiais da Receita Federal e o Eadi Sul - Porto Seco de Foz do Iguaçu.

As áreas comerciais e de serviço estão situadas da seguinte forma: no centro comercial concentram-se o comércio varejista, hotéis, restaurantes, serviços bancários, agências de turismo e de câmbio, entre outros; na região próxima a ponte da amizade (Vila Portes e Jardim Jupira) consolidou-se o comércio atacadista; na saída da BR-277, a noroeste da cidade, ficam a incipiente área industrial e a zona de serviços de transportadoras e outros serviços e comércio pesados com depósito; no eixo da av. das Cataratas/BR-469 se encontram os principais hotéis e resorts de categoria quatro e cinco estrelas, distantes uns dos outros e dos demais serviços da cidade. As demais áreas são de uso predominantemente residencial. (PMFI, 2009)

O intenso crescimento desencadeado pelas obras da Hidrelétrica de Itaipu, a partir de 1974, trouxe consigo o incremento nos índices de pobreza do município com a chegada de mais de 30 mil trabalhadores, com suas famílias, num período de menos de 10 anos. Após o término da construção da hidrelétrica, estes trabalhadores e suas famílias ficaram desempregados em meio a uma crise econômica nacional,

recorreram então às atividades informais com objetivo de garantir a sobrevivência, impulsionadas principalmente pelo comércio paraguaio. Hoje, o número de pessoas vivendo em condições de pobreza ainda é grande e contrasta com a riqueza apresentada pelos dados do município.

A paisagem urbana não contribui para a compreensão de Foz do Iguaçu, seus espaços são fragmentados por barreiras naturais e vias urbanas de médio e grande porte, que dificultam a circulação entre as regiões e conseqüente interação entre a população. Tal condição contribui para a formação de uma imagem fragmentada da cidade, com pouca visão de conjunto, prejudicando o surgimento de uma identidade clara do Município. A falta de identidade se soma às interações transfronteiriças que acabam por reforçar a mescla entre as cidades. Um exemplo deste processo ocorre quando se chega à Foz do Iguaçu pela BR 277. Já no perímetro urbano da cidade, é possível visualizar ao longe um núcleo urbano verticalizado (ver foto 5) que aparenta ser Foz do Iguaçu, contudo o que se observa na realidade, são as edificações da Ciudad del Este, continuação da paisagem natural da BR-277. Uma confusão comum para aqueles que chegam à região pela primeira vez.

**Foto 5.** BR 277: chegada a Foz do Iguaçu. Visão dos prédios de Ciudad del Este.



Fonte: Pinto, 2011.

A ausência de praças e espaços públicos, diversificados, interessantes e seguros para a convivência comunitária apenas contribui para a dificultar a apropriação cotidiana dos espaços públicos da cidade por parte de seus habitantes. O mesmo vale para a sinalização urbana deficitária, a falta de equipamentos adequados ao seu bom funcionamento que prejudicam a legibilidade urbana. Tais deficiências não são exclusividades de Foz do Iguaçu, elas ocorrem em grande parte dos municípios brasileiros. Entretanto, neste caso específico, a infra-estrutura inadequada acaba por reforçar a tendência da cidade de se voltar para fora, para o que lhe é externo e origem de sua fonte de renda: os turistas, e negligencia assim, sua própria construção social.

Mas a cidade, segundo Lynch (1997, p. 101) “é uma organização mutável e polivalente, um espaço para muitas funções, erguido por muitas mãos num período de tempo relativamente rápido”. Espera-se que as recentes mudanças e incrementos na educação feitas no município possam influenciar positivamente sua população e ajudá-la na construção de um significado próprio à cidade, uma identidade que não seja dependente dos países vizinhos, mas que tenha personalidade, gerada a partir da vontade de seus cidadãos, com uma relação saudável de interdependência com os países fronteiriços e construída a partir de ações concretas e contínuas de qualificação do espaço urbano e diminuição das distâncias sócio-culturais. Um trabalho grande, para as próximas décadas.

Uma noção de como a população se encontra atualmente espacializada e caracterizada na cidade é apresentado pela Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu a partir do perfil das doze regiões criadas para efeitos administrativos, mas estruturadas segundo uma aproximação entre elementos físicos, econômicos e sociais. A tabela 9 apresenta a relação entre o número de habitantes por região e sua correspondência percentual. Além de indicar os equipamentos públicos em suas respectivas regiões e auxiliar no entendimento das características de cada uma a partir das relações estabelecidas entre os indicadores. Os dados apresentados são úteis na formação da visão de conjunto dos aspectos gerais de cada uma das doze regiões nas quais o Município foi subdividido uma vez que tal subdivisão se tornou a base para a elaboração dos questionários e na conseqüente estruturação dos mapas de deslocamentos.

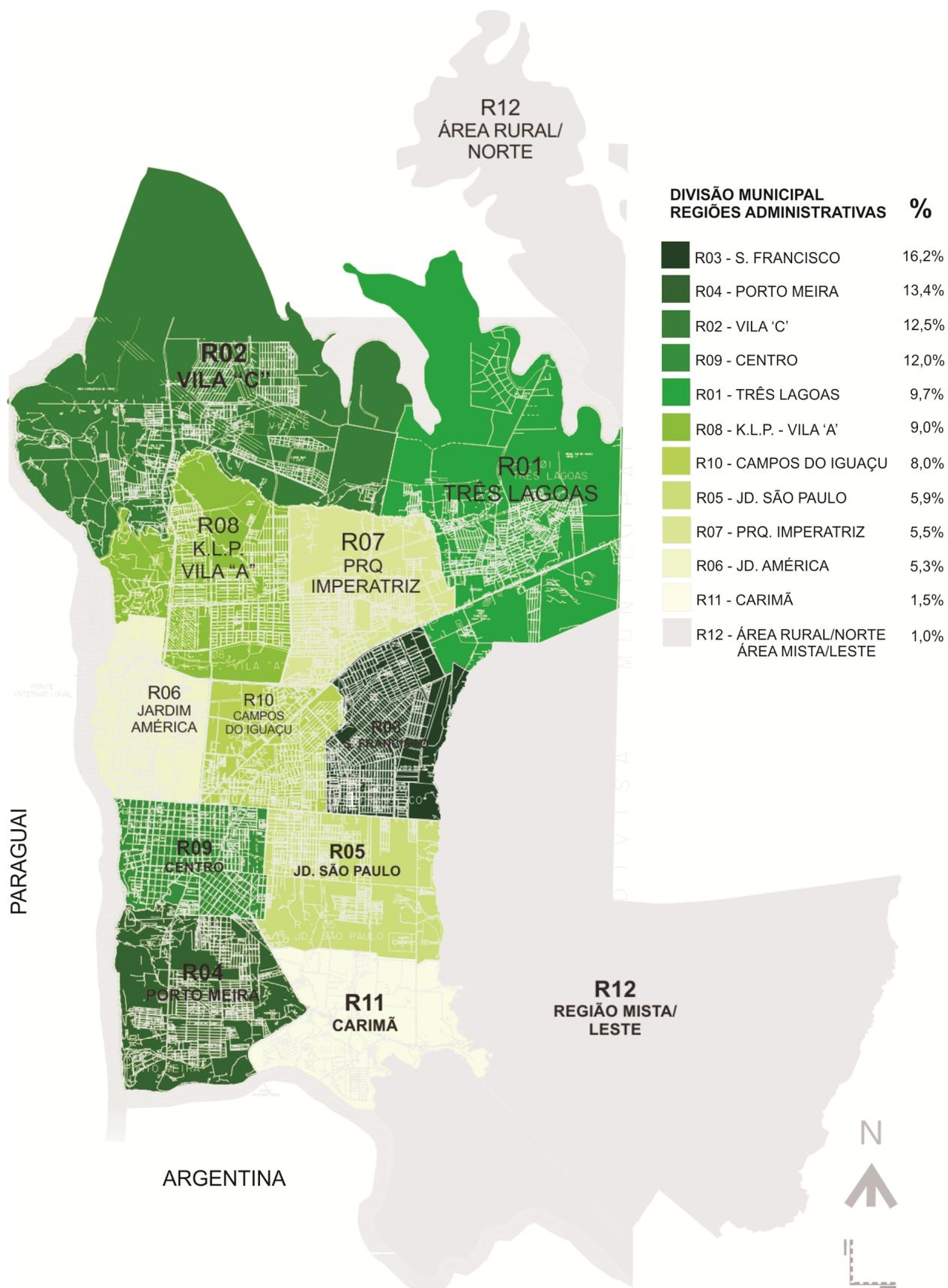
**Tabela 9.** Regiões administrativas e respectivos dados sócio-culturais.

Região		No Bairros	No hab.	% Pop.	No escolas	Total alunos/ escolas	Creches	Unid. saúde	Unid. Esportes	Praças
R01	Região de Três Lagoas	40	27.124	9,70	8	6.946	5	3	10	2
R02	Região da Vila "C"	33	34.952	12,50	13	13.964	5	3	11	2
R03	Região do São Francisco	25	45.298	16,20	15	11.469	7	4	25	3
R04	Região do Porto Meira	32	37.569	13,40	10	7.775	10	7	18	5
R05	Região do JD São Paulo	26	16.498	5,90	7	4.560	1	7	1	1
R06	Região do JD América	20	14.820	5,30	10	4.287	2	5	22	6
R07	Região do Imperatriz	24	15.378	5,50	7	3.888	1	2	9	0
R08	Região AKLP	22	25.166	9,00	13	6.938	3	5	29	2
R09	Região Central / V. Yolanda	20	33.554	12,00	14	32	19	4	40	13
R10	Região do Campos do Iguaçu	32	22.370	8,00	10	5.134	2	2	24	7
R11	Região do Vila Carimã	10	4.194	1,50	2	455	1	1	6	0
R12	Região Rural (Mista) // Região Rural (Norte) // Região Rural (Bananal)	0	2.729	1,00	8	286	0	0	9	0

Fonte: PMFI, 2005.  
Adaptação: Pinto, 2011.

As áreas urbanas mais desenvolvidas são as regiões centrais (R08, 09 e 10) no eixo Itaipu – Parque Nacional. As periféricas (R01, 02, 04 e 11) são compostas por população de baixa-renda, vivendo com pouca ou nenhuma infraestrutura urbana. Já a região 03 é de renda media-baixa, tendo sido um dos primeiros loteamentos (na época, periféricos) da cidade. A R07 também é de moradores de baixa-renda e conhecida por abrigar pessoas ligadas ao comércio ilegal de mercadorias e mesmo drogas, por estar na parte lindeira da BR-277 e fazer limite com o lago de Itaipu.

**Figura 8.** Regiões administrativas do Município de Foz do Iguaçu.



Base cartográfica: SMPU, 2010.  
Elaboração: Pinto, 2011.

**Tabela 10.** Descritivo das doze regiões administrativas de Foz do Iguaçu.

	Região	Perfil Socioeconômico da Região	Características gerais da região	Vias de acesso
R01	Região de Três Lagoas	Espaço Cultural da Fundação Cultural, Estádio Gustavo, Ponte Tancredo	Localiza-se clubes de camping praia artificial de Três Lagoas. Base Náutica.	BR-277, Avs. Gamado e Tarquínio Santos.
R02	Região da Vila "C"	Conjunto habitacional construído para os trabalhadores braçais de Itaipu, Polícia Militar.	Centro de Recepções de Visitantes; Subestação de Furnas; Campus das Faculdades da Unioeste e Uniamérica, Ecomuseu de Itaipu e Templo Budista.	Avs. Tancredo Neves e Tarquínio Santos.
R03	Região do São Francisco	Um dos primeiros grandes loteamentos do Município. Moradores são ex-funcionários de mão-de-obra de Itaipu e da construção civil do município. Hoje prestam serviços no setor terciário.	Região mais populosa do Município, estão localizados: o mini-distrito industrial, subestação da Copel, região de pequenos agricultores.	BR-277. Av. Mário Filho. Av. Rep. Argentina. Rua Mané Garrincha e Av. Ayrton Senna.
R04	Região do Porto Meira	Região comercial de integração com a fronteira da Argentina, primeiro local de conexão entre os dois países. Área de invasões e grande densidade populacional.	Clubes de Pesca. Espaço das Américas, Marco das Três Fronteiras, Espaço Cultural da Fundação Cultural, Estádio Gustavo, Ponte Tancredo Neves e Polícia Militar.	Av. General Meira, Av. Morenitas e Av <sup>a</sup> dos Imigrantes.
R05	Região do JD São Paulo	População de trabalhadores do comércio e da economia informal.	Região densamente povoada;	Avs. Rep. Argentina, F. Wandscheer, João Paulo II e Por do Sol.
R06	Região do JD América	Região de hotéis/ dormitórios para compristas. Moradores trabalham no setor de turismo e compras.	Grande concentração comercial (import./export.); Delegacia da Receita Federal; Delegacia da Receita Federal de Julgamento; 34° BIMTz; IML; INSS; Procuradoria da Fazenda Nacional; Min. do Trabalho; Ceasa, Albergue Noturno e Ponte da Amizade.	Av. JK, Av. Beira Rio, Av. Paraná, BR-277 e Av. Venezuela
R07	Região do Imperatriz	Basicamente são ex-funcionário da Itaipu. Trabalhadores no comércio, hotelaria e da economia informal.	Região onde está localizada o Distrito Industrial I, hotéis, casas noturnas, transportadoras.	Av. Garibaldi, BR-277, Av. Gramado e Av <sup>a</sup> Paraná
R08	Região AKLP	Região com toda infraestrutura comercial. Localizam-se a administração executiva da Itaipu. A grande parte da população são trabalhadores da hidrelétrica de Itaipu.	Localiza-se o Centro Executivo da Itaipu; Polícia Rodoviária Federal; Fundação Nacional de Saúde; Codapar; Senai; IAP; e CTG Charrua, Espaço Cultural da Itaipu.	Avs. Tancredo Neves, Costa e Silva, BR-277, Avs. Garibaldi, Paraná e JK.
R09	Região Central / V. Yolanda	Centro financeiro e comercial, administrativo e gastronômico.	Localiza-se a Capitania Fluvial do Rio Paraná (Marinha), Prefeitura Municipal, Polícia Federal; Igreja Matriz.	Avs. Beira Rio, Paraná, Rep. Argentina, JK, Cataratas, General Meira e Costa Silva.
R10	Região do Campos do Iguaçu	Trabalhadores da área educacional, comercial, pública e bancária. Região de conjuntos habitacionais para classe média. Av. Rep. Argentina (pólo comercial).	Teatro Barracão, Núcleo Regional de Ensino, DETRAN, FÓRUM, Rodoviária Internacional de Foz do Iguaçu, Fórum eleitoral e Ginásio de Esporte Costa Cavalcante.	Avs. República Argentina, João Paulo II, Costa e Silva e Paraná.
R11	Região da Vila Carimã	Região de concentração hoteleira. Composta por trabalhadores das atividades voltadas ao turismo e a hotelaria. Região com pouca concentração de população.	Maior número de hotéis do Município, Avenida que dá acesso ao atrativos turísticos. Parque, Aquático Acquamania, Golf Club e o Club Hípico.	Av. das Cataratas e a Morenitas.
R12	Região Rural (Mista) Região Rural (Norte) Região Rural (Bananal)	Predomina na região trabalhadores da área rural e infraestrutura de turismo. Local com maior no de atrativos turísticos do município,	Cataratas do Iguaçu, Aeroporto Internacional, Centro de Convenções, Pq. Nacional do Iguaçu, Pq. das Aves, Parque Aquático Cataratas, Infraero, IBAMA, Clube Hípico. Estação da Sanepar. Maior concentração de hotéis e a Usina de A1:E13 de Itaipu.	Avs. das Cataratas, BR. 277, República Argentina e Estrada Velha de Guarapuava

Fonte: PMFI, 2006.  
Adaptação: Pinto, 2011.

Esta subdivisão administrativa e perfil socioeconómico foram utilizados como referencial para o estabelecimento da metodologia da pesquisa de campo no intuito de conseguir uma amostragem mais distribuída das perguntas na malha urbana da cidade.

Um dado importante utilizado a partir desta análise foi o percentual de população distribuído por região para a distribuição dos questionários da pesquisa *fast-interview* com os autóctones. A proposta é conseguir esta mesma proporção percentual com os questionários aplicados, de modo a ter uma representatividade significativa da cidade.

**2. A NOÇÃO DE MOBILIDADE HUMANA  
E AS TRAJETÓRIAS DE MOBILIDADE NA MALHA URBANA  
DE FOZ DO IGUAÇU**

## Introdução ao Capítulo 2

Toda a natureza física está em permanente e contínuo movimento e os deslocamentos marcaram a evolução da vida humana ao longo da sua história. As causas destas movimentações são de diferentes naturezas que vão desde a busca por alimento, água, condições climáticas mais favoráveis, fuga de guerras, de doenças, busca por trabalho e por melhores condições de vida, desta forma podemos considerar que nenhuma sociedade é estática.

Os deslocamentos humanos acabam por provocar transformações de toda ordem, de conhecimento, de hábitos, tecnologias, costumes, mudanças de classes e grupos sociais, mudanças políticas e técnico-científicas. No Brasil, as migrações da população rural para os centros urbanos marcaram de forma definitiva o desenvolvimento brasileiro até o presente.

O êxodo rural-urbano aconteceu a partir de uma política de modernização implantada pelo Governo Federal no final da década de 1960, que teve entre suas consequências, a ampliação do parque industrial brasileiro e a diminuição do parque cafeeiro brasileiro, principal atividade comercial da época. A geada de 1975 destruiu grande parte das plantações de café, e acabou por influenciar nos processos de modernização agrícola pretendidos pelo Estado. Tal movimento por sua vez, desencadeou o êxodo da população rural, que sem empregos, rumou para os centros urbanos em formação. Esta reestruturação produtiva provocou uma intensa urbanização brasileira neste período e também desencadeou uma série de mudanças nos hábitos, nos costumes e na vida cotidiana, alterando toda a dinâmica da sociedade brasileira. (ROCHA, 1998; IPARDES/IPEA, 2010)

A sociedade humana e o indivíduo, em constante adaptação, ao se relacionar com o meio quer seja físico, quer social, interage com ele de modo recíproco, numa contínua e mútua interconexão. Por isto, o estudo sobre os deslocamentos humanos não faz sentido a partir de uma abordagem reducionista, de pensamento binário, ao contrário, ele encontra seu verdadeiro sentido a partir de uma visão abrangente, transdisciplinar na qual se possa abordar o assunto de forma dialógica, levando em conta toda sua complexidade.

## 2.1. A noção de Mobilidade Humana

O termo mobilidade é estudado por diversas disciplinas e cada uma delas desenvolveu seus próprios conceitos e interpretações deste complexo fenômeno. Mas é no campo das Ciências Humanas, segundo Rocha (1998), que sua conceituação está plenamente estruturada, pois os deslocamentos humanos, embora apresente aspectos de abordagens individuais, de ordens afetivas, morais, políticas, manifesta-se de forma mais abrangente nos processos sociais, envolvendo grandes contingente populacionais. “As migrações aparecem como característica permanente da espécie humana”, segundo Damiani (2009), e por isto ocupam lugar importante nos estudos geográficos e neste sentido o fenômeno da mobilidade espacial é considerado como sinônimo de migração, como explica a seguinte definição:

a migração pode ser definida como mobilidade espacial da população. Sendo um mecanismo de deslocamento da população, reflete mudanças nas relações entre as pessoas (relações de produção) e entre essas pessoas e seu ambiente físico. (BECKER, 1997, p. 323, *apud* GHIZZO, 2006).

Antes do século XX, os estudos da mobilidade na Geografia eram tratados de modo quantitativo e descritivo, sua abordagem interpretativa surge somente a partir da década de 1970, com a chamada geografia crítica e o estudo da mobilidade forçada estruturada no pensamento marxista. A mobilidade social nasce da sociologia americana, a partir dos estudos da estratificação social e também são tratadas por pesquisadores ao fazerem críticas aos conceitos de classe social e polarização de classes. (ROCHA, 1998)

a mobilidade enquanto categoria científica é utilizada constantemente para explicar os movimentos dos homens em suas mais diversas instâncias. Os estudos populacionais, as migrações e as mobilidades são noções que tratam de investigar a dinâmica do desenvolvimento das sociedades. No que concerne à Geografia, busca-se o nexo territorial deste fenômeno tão amplo e complexo. (ROCHA, 1998, p. 16-17).

A transdisciplinaridade no estudo dos deslocamentos humanos evita a reflexão reducionista das especialidades e possibilita uma abrangência maior e mais rica do estudo dos fenômenos. É a partir desta visão de análise que Rocha

desenvolve a noção de Mobilidade Humana entendida como a “chave interpretativa” que propicia um entendimento mais amplo do fenômeno de mobilidade, a partir das conceituações contidas nas ordens estudadas e cuja definição é produto da “interação de três ordens de mobilidade, quais sejam: a mobilidade física, subdividida em macromobilidade física e micromobilidade física; mobilidade centrada no trabalho (da força de trabalho) e mobilidade social”. (ROCHA, 1998, p.06).

Para chegar à noção de Mobilidade Humana, o autor partiu da reflexão das três ordens interpretativas que explicam os deslocamentos populacionais, considerando suas interpretações à luz das teorias do materialismo histórico. O entendimento dos deslocamentos populacionais foi analisado como força de trabalho, mercadoria submetida ao capital e, portanto, sujeita à mobilidade forçada. A mobilidade social é vista a partir do conceito de classes sociais sujeitas à polarização. Na mobilidade social os deslocamentos ocorrem com os indivíduos que se movimentam de uma classe social para outra, num sentido vertical, dentro de uma estrutura social.

Já a mobilidade física é analisada pela percepção quantitativa de fluxo de contingentes de população, porém, numa compreensão mais abstrata e pela abordagem da geografia social. A mobilidade física é subdividida em micromobilidade - entendida aqui como os deslocamentos horizontais realizados no cotidiano, em escala temporal curta - diz respeito aos fluxos demográficos e macromobilidade física - deslocamentos físicos realizados em escala: municipal, estadual, nacional ou internacional, cuja temporalidade não é cotidiana. (ROCHA, 1998)

**Tabela 11.** Ordens de Mobilidade.

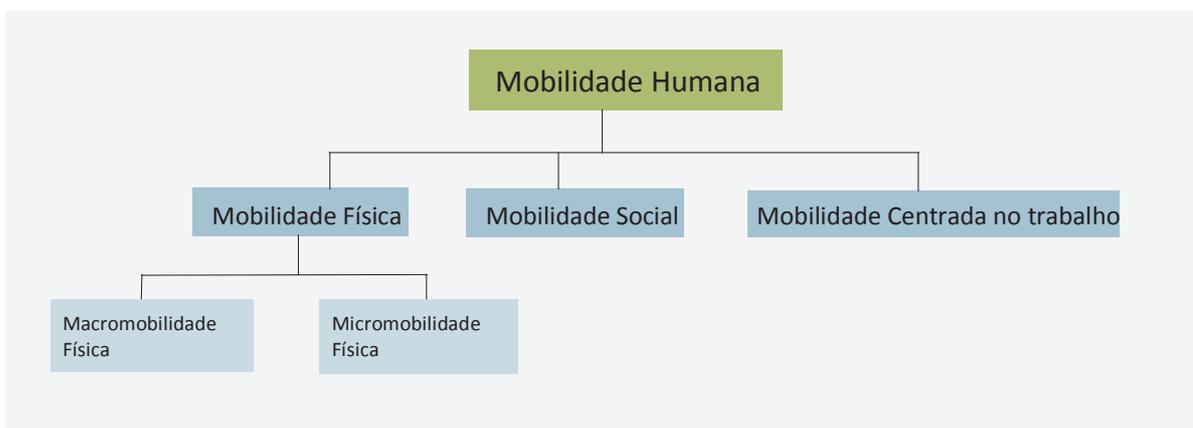
ORDENS DE MOBILIDADE	DESLOCAMENTOS	PERFIL	CARACTERÍSTICAS
Mobilidade física	Horizontal	Histórico-geográfico	<b>Macromobilidade:</b> fluxos migratórios Escala do internacional ao estadual Temporalidade não cotidiana <b>Micromobilidade:</b> Escala local Temporalidade cotidiana
Mobilidade centrada no trabalho	Horizontal	Econômico (marxista)	Estuda o deslocamento que ocorre através da qualificação dos indivíduos, de seu status profissional. Força de trabalho é entendida como uma mercadoria especial que se desloca em função da dinâmica do mercado
Mobilidade social	Vertical	Sociológico (marxista)	Interpreta a mudança de status social dos indivíduos, sua posição e estrutura de classes e o movimento de polarização das classes sociais.

Fonte: ROCHA, (1998, p. 11).

Em geral, o estudo das mobilidades é realizado a partir das ordens em separado, de modo individualizado, porém o estudo destas ordens em separado, sem a interconexão entre elas, segundo o autor, não daria conta de explicar o complexo fenômeno dos deslocamentos humanos e em sua tese: *As Espacialidades das Mobilidades Humanas – um olhar para o norte central paranaense*, pôde verificar a interconexão entre estas ordens de mobilidade.

A partir da pesquisa empírica desenvolvida, foi possível observar o interrelacionamento das categorias e sua coerência interna, pois nas respostas obtidas verificou-se que muitos do conteúdo de uma das ordens remetiam a explicações teóricas fornecidas por outra, demonstrando com isso, o grau de interação existente entre as diferentes ordens de mobilidade. A interação das ordens se mostrou eficiente ao oferecer um espectro maior de variáveis que se interrelacionam correlacionadas durante a pesquisa.

**Figura 9.** Mobilidade Humana – interação das ordens



Fonte: ROCHA, 1998 a.

Org: Nemo- Núcleo de Estudos de Mobilidade e Mobilização

Elaboração: GHIZZO, M.R.

Segundo Ghizzo (2006), “a mobilidade se manifesta de forma complexa numa dimensão espaço-temporal, ocasionada por uma série de fatores que atuam como forças sobre os homens, sejam elas atrativas e/ou repulsivas”, a partir deste entendimento o autor desenvolveu a noção de *Mobilidade do Consumo*, um fenômeno comum aos processos sociais, mas que têm ganhado novas dimensões no momento contemporâneo. A Mobilidade do Consumo é definida por Ghizzo (2002, p.116) como sendo “deslocamento que um indivíduo realiza de seu habitat até um outro lugar com a intenção de comprar e/ou consumir mercadorias” e

inicialmente é entendida a partir da mobilidade física e do entendimento do consumo do espaço, tema cada vez mais abordado pela Geografia e pelo turismo.

Tendo como referência o conceito de Mobilidade Humana, o estudo das trajetórias de deslocamentos na malha urbana de Foz do Iguaçu será iniciado a partir da abordagem dos da macromobilidade e micromobilidade físicas. As mobilidades do trabalho e do consumo do espaço e de mercadorias também são trabalhados, e também poderemos observar a interconexão entre as ordens de mobilidade.

## **2.2. Macromobilidade física para o consumo do espaço e de mercadorias /produtos**

A macromobilidade física é o deslocamento físico realizado em diferentes escalas e marcados por uma temporalidade não cotidiana e de acordo com Ghizzo, “o fator relevante não é o espaço percorrido, mas o tempo a que se destina este deslocamento”. Este tipo de deslocamento é um dos processos caracterizadores e catalizadores do espaço urbano na tríplice fronteira e se manifesta a partir da intensa atividade turística e comercial que se processa entre as cidades fronteiriças.

Compreender alguns aspectos do processo turístico vai ajudar no entendimento das trajetórias de macromobilidade física para o consumo do espaço e para o consumo de mercadorias Segundo Cruz (1999, p. 14), “nenhuma outra atividade consome, elementalmente, espaço, como faz o turismo. (...) Esse consumo se dá através do consumo de um conjunto de serviços, que dá suporte ao fazer turístico”. O diferencial do consumo do espaço pelo turismo é que “não se comercializa a terra, o recurso natural ou o local de qualidade singular, mas a mercadoria ou serviço produzido por meio de seu uso”. (HARVEY, 2005, p. 28).

O consumo da natureza, do espaço já faz parte das sociedades europeias desde o final do século XVII e início do século XVIII, quando os banhos de mar se tornaram forma de terapia e passaram a ser consumidos paulatinamente pela aristocracia inglesa e depois europeia, “via-se a ideia de tratamento como a possibilidade de deslocamento para um determinado local. O que interessava para o viajante era a possibilidades de consumo, isto é, consumir o lugar”. (BARBOSA, 2006, p. 45)

A prática do turismo ganhou maior fôlego com a sociedade pós-industrial, voltada para o consumo e para o ócio, de acordo com Barbosa (2002, p. 84), quando o tempo livre se torna “[...] um tempo de consumo e de serviços, então, o lazer no turismo é um tempo de consumo de produtos turísticos”.

Por ser o fator desencadeante de todo o processo, o marketing na indústria do turismo tem papel de destaque exatamente por ser um forte indutor do consumo. Os produtos turísticos por sua vez, se sujeitam às forças econômicas, às regras da globalização e à ótica de mercado:

A sociologia empírica mostra que pelos bens e serviços de lazer (férias), as agências comerciais vendem o sol, a praia, o mar, a neve, a aventura, a fim de atrair o máximo de clientes. Os bens e serviços de lazer estão, pois, submetidos às mesmas leis de mercado que movimentam outros bens e serviços. (BARBOSA, 2002, p. 70)

A sociedade humana, globalizada, vivencia o consumo de forma tão intensa que viver parece ter se tornado sinônimo de consumir alguma coisa, não importa se o produto a ser consumido é necessário ou não. O tempo e o consumo parecem ter se entrelaçado de forma ampla e extrema, como afirma Portuguez (2001, p. 8 e 9):

A deturpação da idéia de tempo livre chegou a tal ponto de as pessoas não saberem diferenciá-lo do tempo de “não atividade-econômica” e que “[...] a apropriação do tempo livre é fruto do próprio processo de consolidação do modelo pós-moderno de vida urbana”.

A aquisição dos objetos de desejo pode significar uma ascensão social, e o esforço para sua concretização pode ser forte motivador para o deslocamento do consumidor até um determinado local para efetuar sua compra, se este apresentar vantagens na relação custo-benefício. Neste contexto, fica explícita a interconectividade entre as ordens de mobilidade física e social, pois o deslocamento físico objetiva a aquisição de produtos que vão lhe permitir um *status* diferenciado junto ao seu grupo social.

Segundo Ghizzo (2006), na dinâmica da sociedade pós-moderna houve uma mudança dentro do processo de compra, quando o consumidor passou consumir segundo seu próprio estilo de vida e interesses, passando de consumo homogêneo e massificado para um consumo individualizado e segmentado. Locais que apresentam uma diversidade de produtos e de valores ampliam sua capacidade de atendimento e se torna atrativo para uma quantidade maior de pessoas.

Segundo Portuguese (2001) o mundo pós-moderno está cheio de incertezas e sujeito a mudanças em velocidade cada vez mais acelerada, isto ao mesmo tempo ameaça e fascina pela avalanche de novidades. Neste contexto, consumir se torna um ato de existir, uma fonte de prazer e de *status* social, como afirma Ghizzo (2006, p.73).

O status já faz parte do ser e o consumo é uma das formas de manifestar esta essência do homem do século XXI. Quando o consumidor consegue atingir este objetivo é que ele alcança o prazer, e [...] nesta perspectiva, o que temos vivenciado é um verdadeiro consumo cultural, realizado não necessariamente pelo valor de uso de determinado bem, mas principalmente pelo valor do signo. Desta forma, a sociedade de consumo pós-moderna tem encontrado sua essência no ter e não no ser.

O consumo também tem uma relevância a ser considerada na sua relação espaço-tempo de acordo com Portuguese (2001, p. 7), uma vez que “realiza sonhos e desejos em lugares específicos, lidando com a satisfação momentânea dos indivíduos. Momentânea por causa da necessidade de reformulação constante do universo de ofertas”. Sob este ponto de vista, a satisfação nunca estará completa, havendo sempre um nível de carência que irá gerar a busca por um novo objeto de desejo para consumir, este processo é bastante adequado à lógica de expansão capitalista.

Esta condição de insaciabilidade pelo consumo abarca todos os estratos sociais, mas parece especialmente presente justamente na camada social de menor poder aquisitivo que durante muito tempo esteve à margem do processo de consumo. Atualmente, em função de uma relativa estabilidade econômica do país associados a outros incentivos do governo, as camadas C e D da população conquistaram uma condição de novo mercado consumidor de toda sorte de produtos, inclusive turísticos. O consumo do próprio turismo também é um marcador de mobilidade social assim como a aquisição de mercadorias.

No turismo o consumidor é quem se desloca para encontrar seu lugar/mercadoria ou mesmo sua mercadoria/foco de interesse e este deslocamento repercute no espaço urbano por onde ele transita. Cruz (1999) afirma que as alterações do turismo sobre o espaço se sustentam nos deslocamentos necessários também à prática do turismo, provocando modificações tanto nos espaços emissores e quanto nos receptores, e também nos próprios espaços de deslocamento. As desigualdades territoriais também aparecem dentro deste

contexto, explicitando segregações sócio-econômicas do lugar turístico. Neste sentido, Clarino (2009, p. 23) coloca que,

A circulação apresenta-se como uma das bases da diferenciação espacial e da hierarquização e guerra dos lugares, e esta ideia de movimento, associada ao turismo, não diz respeito somente ao fluxo de mercadorias, força de trabalho e serviços, mas também ao fluxo de pessoas, consumidores de uma mercadoria produzida: o espaço, na forma de territórios turísticos.

A macromobilidade para o consumo do espaço e de mercadorias tem suas trajetórias bem delimitadas no espaço urbano de Foz do Iguaçu, uma vez que as mesmas se estruturam a partir das principais vias de acesso à cidade. A partir do interesse das classes dominantes, a ação pública atua (nem sempre de modo eficaz) no sentido de atender às necessidades de infraestrutura destas vias urbanas, mantendo-as em boas condições e com a melhor aparência possível, para criar uma boa imagem aos visitantes e garantindo o bom funcionamento do setor.

Os deslocamentos realizados na cidade acontecem a partir de pelo menos duas variáveis: o meio de transporte utilizado para se chegar à região se por via terrestre ou via aérea (aqui não contabilizamos os acessos via navegação por ser pouco utilizada para fins de deslocamentos populacionais); e o local escolhido para hospedagem, que normalmente se localizam ao longo das principais vias de acesso à cidade.

Esta atratividade populacional para a região está relacionada, sobretudo ao lazer nas Cataratas do Iguaçu localizada no Parque Nacional do Iguaçu, à Usina Hidrelétrica de Itaipu e ao comércio da Zona Franca em Ciudad del Este. Os responsáveis pelo deslocamento dos turistas estrangeiros à região da tríplice fronteira são os atrativos naturais da região que aliados a uma boa infraestrutura voltada aos serviços turísticos, tornam Foz do Iguaçu, o segundo pólo mais visitado por estrangeiros no Brasil de acordo com os dados do Ministério do Turismo, ficando atrás apenas do Rio de Janeiro, como podemos observar na tabela 12.

**Tabela 12.** Destinos nacionais de lazer mais visitados por estrangeiros.

LAZER	% 2008	% 2009
1. Rio de Janeiro – RJ	29,1	30,0
2. Foz do Iguaçu – PR	19,0	21,4
3. Florianópolis - SC	16,9	16,7
4. São Paulo - SP	14,9	11,5
5. Armação de Búzios – RJ	6,2	7,9

Fonte: Anuário Estatístico de 2010 – ano base 2009 do Ministério do Turismo.  
Adaptação: Pinto, 2011.

Ressalta o fato de que a cidade do Rio de Janeiro é uma metrópole mundialmente conhecida, presente constantemente na mídia internacional. Por isto, o segundo lugar dos dados estatísticos é significativo para uma cidade de médio porte dentro cenário nacional turístico. Já no que diz respeito ao turismo de negócios, eventos e convenções Foz do Iguaçu não se destaca, prevalecendo nestes casos, a busca pelas capitais mais desenvolvidas. Neste caso, mas é possível observar pelos dados na tabela 13, que Foz do Iguaçu ocupa uma nona posição entre os destinos de negócios, mas que houve ligeiro ganho percentual, mostrando um possível potencial de crescimento do segmento.

**Tabela 13:** Destinos nacionais para negócios mais visitados por estrangeiros.

DESTINO MAIS VISITADO POR ESTRANGEIROS NO BRASIL		
PARA NEGÓCIOS, EVENTOS E CONVENÇÕES	% 2008	% 2009
1. São Paulo - SP	53,8	48,8
2. Rio de Janeiro - RJ	29,12	24,9
3. Porto Alegre - RS	5,0	4,9
4. Campinas - SP	3,9	3,8
5. Belo Horizonte - MG	4,7	3,7 (...)
9. Foz do Iguaçu	2,3	2,9

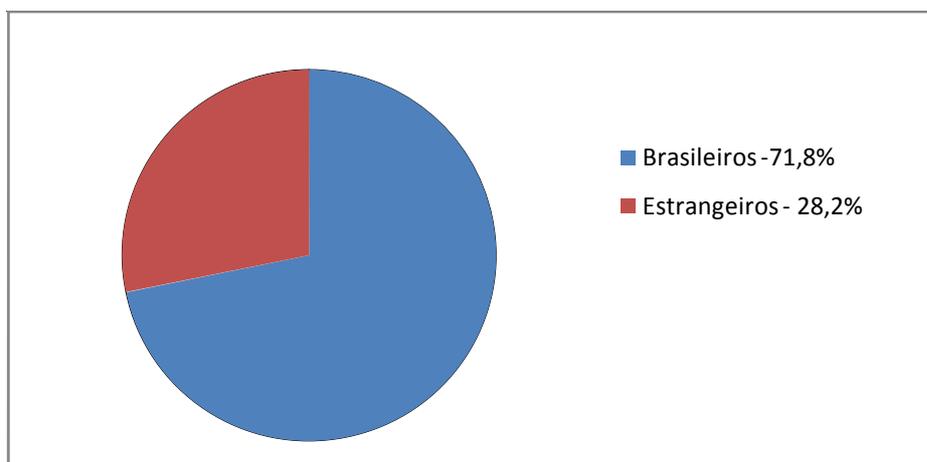
Fonte: Ministério do Turismo. Anuário Estatístico de 2010 – ano base 2009.

<http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/dadosefatos/home.html>

Adaptação: Pinto, 2011.

O perfil dos hóspedes de Foz do Iguaçu nos ajuda a compreender um pouco mais quem são os visitantes da região com a ressalva de que a pesquisa feita pela STFI foi realizada no mês de julho, período de verão no hemisfério norte quando os estrangeiros tendem a ficar em seus países ou viajar para outros no próprio hemisfério. Por isto o percentual de visitantes hospedados na cidade ficou teve 71,8% da ocupação feita por brasileiros e 28,2% por estrangeiros. Seria importante que a mesma pesquisa fosse feita em períodos distintos, para uma maior visão de conjunto destes movimentos turísticos.

**Gráfico 7.** Percentual de brasileiros e estrangeiros em Foz do Iguaçu: julho de 2009.



Fonte: SMTFI, 2009.  
Adaptação: Pinto, 2011.

Do total de estrangeiros hospedados na cidade, as origens mais citadas foram: Argentina (15%); Alemanha (5%); Paraguai (4,7%); Itália (4,2%) e França (3,9%), Espanha (3,6%), EUA (3,6%) e Inglaterra (3,3). Destaca-se aqui a presença dos argentinos, pois eles possuem um ótimo parque hoteleiro em Puerto Iguazú, mas algumas agências de turismo fazem acordos com alguns hotéis da cidade, tornando o preço atrativo os grupos de turistas argentinos que acabam por uma boa relação de custo/benefício, se hospedando em Foz do Iguaçu. (SMTU, 2009)

Quanto aos hóspedes brasileiros, as origens estaduais mais expressivas foram: São Paulo (20,9%); Santa Catarina/ Paraná (17,5%); Rio Grande do Sul (17,3%); Rio de Janeiro (8,5%) e Minas Gerais (8%). Partindo das cidades paranaenses, as cidades mais citadas foram: Curitiba (28,4%); Londrina (15,2%); Maringá (13,2%); Cascavel (7,4%) e Ponta Grossa (4,4%). (SMTU, 2009)

Quanto à hospedagem, os estrangeiros ficaram em hotéis de custo mais elevado ou em hospedagens alternativas, em pousadas e albergues. Já os brasileiros se hospedam em hotéis de todos os segmentos, mas das hospedagens de baixo custo há o predomínio de hóspedes brasileiros. Fazendo uma analogia com a localização dos hotéis nas principais trajetórias de mobilidade do turista é possível observar como estes hóspedes se distribuem na malha urbana da cidade, havendo, uma segmentação deste espaço de ocupação.

**Tabela 14:** Ocupação hoteleira de Foz do Iguaçu por segmento.

Percentual por Segmentação	% total	% brasileiros	% estrangeiros
Hotéis a partir de R\$ 101,00	45,3	57,1	42,9
Hotéis de R\$ 51,00 a R\$ 100,00	47,7	79,5	20,5
Hotéis até R\$ 50,00	46,1	95,5	4,4
Pousadas e Albergues	56,2	55,2	44,8

Fonte: SMTFI, 2009.  
Adaptação: Pinto, 2011.

A permanência dos turistas na cidade é entre 2,5 a 3,0 dias e tanto o Município quanto os envolvidos no setor turístico procuram criar novas atrações e promoções de modo a “segurar” o turista na cidade por pelo menos mais um dia, mas as medidas até o momento não conseguiram reverter os dados da tabela 15.

A Organização Mundial do Turismo – OMT, em conferência internacional em 1963, recomendou a seguinte definição: “o visitante seria qualquer pessoa em visita a um país que não fosse o seu local de residência habitual, por um período de no máximo 12 meses”, de acordo com Barbosa (2002, p. 72) e fez ainda uma distinção entre os visitantes que permanecem por um mínimo de 24h no destino visitado, cujo propósito seria lazer, negócio, família, ou eventos; e o visitante excursionista que permanece menos de 24h em seu destino, sem pernoitar.

Segundo Burns (2002), esta definição de turista da OMT é bastante abrangente e outras tipologias foram criadas para compreender os turistas, a exemplo de Cohen que classificou quatro tipos: turista de massa organizado, turistas de massa individuais, exploradores e alternativos. As tipologias criadas por este e outros autores são hoje consideradas muito deterministas, pois os turistas podem ser mais de um tipo de turista, dependendo das circunstâncias e da sua experiência com viagens e elas podem ser classificadas de variadas formas partindo dos tipos de personalidade ou dos objetivos de viagem.

**Tabela 15.** Tempo de permanência do turista na cidade de Foz do Iguaçu.

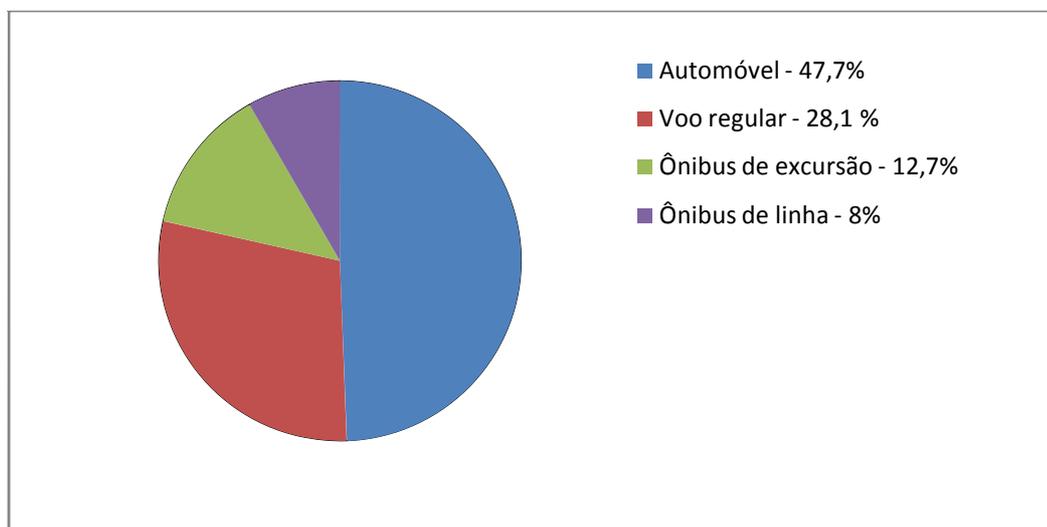
Permanência por Segmentação	Dias
Hotéis a partir de R\$ 101,00	3,0
Hotéis de R\$ 51,00 a R\$ 100,00	2,5
Hotéis até R\$ 50,00	2,2
Pousadas e Albergues	2,5

Fonte: SMTFI, 2009.  
Adaptação: Pinto, 2011.

Quanto ao meio de transporte utilizado, a maioria vem de automóvel, portanto, via BR-277, em seguida vieram os voos regulares via Aeroporto Internacional do Iguazu e BR- 469. Hóspedes que chegam em ônibus de excursão representa 12%, o que é um número baixo para a quantidade de ônibus que chegam à cidade, e o restante chegam em ônibus de linha, interestaduais ou intermunicipais. Neste item não há distinção entre brasileiros e estrangeiros.

O meio de transporte utilizado por segmento de hotéis acontece da seguinte forma: os de hotéis mais caros chegam em automóvel (37,2%), voo regular (32,1%) e ônibus de excursão (23,1%); nos hotéis intermediários, a frequência maior de chegada é por meio de automóvel (48,8%) e voo regular (27,9%); nos hotéis mais simples a chegada é via automóvel (65,5%); já nas pousadas e albergues, o meio de transporte é voo regular e ônibus de linha na mesma proporção (38,1%) e automóvel (23,8%). (SMTFI, 2009)

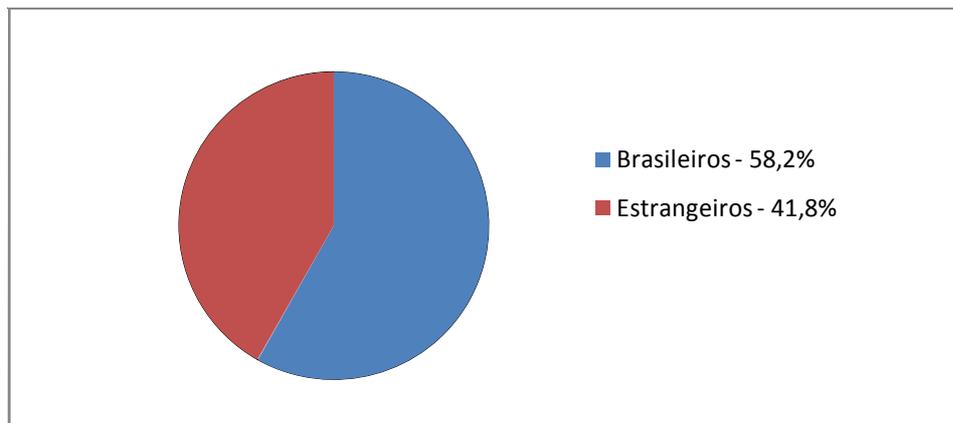
**Gráfico 8.** Meios de transporte mais utilizados pelos turistas.



Fonte: SMTFI, 2009.  
Adaptação: Pinto, 2011.

Por estes dados apresentados é possível observar que há uma boa distribuição dos visitantes entre os vários segmentos de hospedagem, sugerindo que a cidade atende a expectativas de grupos com poder aquisitivo diferentes. No caso da visita às Cataratas do Iguazu em pesquisa realizada pela Secretaria Municipal de Turismo de Foz do Iguazu, o perfil do turista se estabeleceu da seguinte forma

**Gráfico 9.** Percentual de brasileiros e estrangeiros no Parque Nacional de Itaipu: novembro de 2009.



Fonte: SMTFI, 2009.  
Adaptação: Pinto, 2011.

Quanto à origem dos estados dos visitantes brasileiros no Parque: do Paraná (21,6%); de São Paulo (11,6%); do Rio Grande do Sul (6,6%); de Santa Catarina (6,4%); do Rio de Janeiro (2,4%) e de Minas Gerais (1,9%). No caso de visitantes brasileiros, também há uma coerência de percentuais se comparados aos dos hóspedes de Foz do Iguaçu.

Entre os entrevistados a maioria eram mulheres (64%) e homens (36%), com média de idade entre 25 a 34 anos (32,3%); o grau de escolaridade predominante foi o superior completo (52,9%). Quanto à média de permanência indicou 3,2 dias e gasto diário em torno de 219,15 dólares, entre hospedagem e outros gastos. A renda média dos entrevistados foi de 1.197,86 dólares e a ocupação foi de: funcionário de empresa (18,8%); profissional liberal (18,4%); profissional de Educação (11,1%); dona de casa (9%) e aposentado (7,1%). Outro dado importante é que 48,45% dos entrevistados viajavam com a família.

Quanto à motivação para a viagem os resultados foram: turismo (85,3%), a negócios (5,3%); visitar parentes e amigos (3,7%); para eventos (2,5%); para cursos (0,8%) e para compras (0,8%). É interessante observar que o motivo da grande maioria foi o turismo e uma minoria teve sua viagem motivada pelas compras. No aspecto do fator motivacional para a vinda à cidade, podemos levantar algumas hipóteses: que um número pequeno de pessoas motivadas pelo fator compras costuma visitar as Cataratas; que o fator compras pode já estar incluído na motivação turismo, afinal, fazer compras já faz parte do processo turísticos da nossa

sociedade de consumo; que as pessoas podem ter dificuldade de assumir o fator compras como principal motivador de sua viagem e por fim que os turistas que visitam as Cataratas tem no turismo lazer sua principal motivação.

Na análise da pesquisa das mobilidades foi feita uma diferenciação entre o turista de lazer e o turista de lazer/compras, isto se deu em função do objetivo da viagem, pois poucos turistas admitem o consumo como fator motivador para sua viagem à região. Dos turistas estrangeiros que vêm à Foz do Iguaçu, metade é argentino e a outra parte é composta por turistas alemães, italianos, franceses, espanhóis, ingleses, americanos, cuja motivação maior para sua vinda é o lazer, isto é o consumo do espaço, da natureza exuberante do Parque Nacional do Iguaçu, e não têm interesse em realizar compras já que têm acesso aos produtos ofertados em Ciudad del Este no seu país de origem, com preços até mais acessíveis.

Já para os argentinos, lazer e compras nesta região, caminham juntos e o mesmo se passa com o turista brasileiro de modo em geral, pois se interessam tanto pelos passeios junto à natureza quanto pelas compras nas cidades vizinhas de Puerto Iguazú (*Duty Free*) e Ciudad del Este. Há também turistas brasileiros que vêm à cidade para fazer compras no Paraguai, sobretudo os que moram no estado do Paraná ou em cidades relativamente próximas de Foz do Iguaçu. Estes se hospedam na cidade e vão fazer compras no Paraguai, na Argentina e depois voltam para seus locais de origem, mas o que diferem estes visitantes dos compristas é a frequência esporádica destas vindas e a compra de produtos para uso pessoal e de familiares, sem intenção de revenda.

Os turistas entrevistados no Parque Nacional de Foz do Iguaçu se hospedam na região da seguinte forma: em hotéis de Foz do Iguaçu (61%); na Argentina (9,9%); em casa de parentes e amigos (3,6%); em pousadas (2,6%); em albergues (1,5%); em Ciudad Del Leste (0,9%); em campings (0,6%); em outros locais (7,3%) e não responderam 12,6%). O que significa que 70,9% destes visitantes estavam hospedados em hotéis no parque hoteleiro de Foz do Iguaçu e Puerto Iguazú, na Argentina.

O que predomina em Foz do Iguaçu é o turista de massa conforme aponta Burns (2002), ao colocar que este tipo de turismo, de fluxo constante, é realizado por pessoas com rendimento de classe média que esperam encontrar nos locais onde ficam o conforto de padrão ocidental e facilidades de todos os tipos de modo a ter suas necessidades atendidas.

O conceito de turista de massa envolve, portanto, um consumo a partir de um padrão de repetição do que já é conhecido, mantendo uma sensação de segurança e conforto. Neste contexto e dentro da lógica da globalização, as grandes redes hoteleiras acabam por exercer um papel importante para este turista uma vez que a padronização de seus ambientes propicia a ele a tranquilidade daquilo que já é conhecido, independente de em qual parte do mundo esteja, numa espécie de garantia de saber de antemão, o que vão vivenciar e consumir. De acordo com Barbosa (2002, p. 80),

As maiores companhias aéreas do mundo e os hotéis de bandeira (grandes cadeias) sinalizam, por meio de uma rede de distribuição, o controle do turismo globalizado, ou seja, passam a promover a padronização do atendimento, da gastronomia e, conseqüentemente, do próprio treinamento.

A estrutura turística de Foz do Iguaçu possui hotéis de bandeira que expressam esta condição global e atendem ao turismo de massa: o Hotel das Cataratas, pertencente ao grupo Orient-Express que administra o Hotel Copacabana Palace - RJ; o Hotel Mabu Thermas & Resort, da rede Mabu de Curitiba; o Bourbon Convention Resort Cataratas do Iguaçu, da rede de hotéis Bourbon; o Hotel Bristol Viale da Rede Bristol; e o Golden Tulip Internacional Foz, da rede Golden Tulip.

Os principais trechos de localização dos hotéis podem ser subdividido em quatro áreas: a primeira área seria da BR-277, no trecho próximo à cidade; a segunda área seria no trecho da BR-469 tanto no sentido Parque Nacional quanto no sentido centro - Avenida das Cataratas; a terceira área seria na região central da cidade e uma quarta área seria da região próxima à rodoviária.

Na BR-469 fica a maioria dos resorts e hotéis com maior infraestrutura, com foco em turistas de maior poder aquisitivo voltados ao lazer e de lazer/compras e também a maior parte das redes para turismo de massa. Sua localização é mais próxima tanto do Parque Nacional de Itaipu e passeios correlatos, quanto do acesso à Argentina.

Figura 10. Distribuição de hotéis nas principais vias de acesso de Foz do Iguaçu.



Base cartográfica: SMPU, 2010.  
Elaboração: Pinto, 2011.

Sendo dotados de uma completa infraestrutura para atendimento das necessidades dos hóspedes, estes hotéis procuram fazer de tudo para que os turistas façam o máximo de atividades dentro de seu complexo, saindo apenas para ir às atrações turísticas principais, e desta forma, muitos grupos turísticos nem chegam a ter contato com a cidade de Foz do Iguaçu. Segundo Burns (2002), o perfil de turista de massa em geral não tem interesse na interação com a cultura local, consomem seu objeto de interesse e seguem seu caminho.

Os principais acessos à cidade de Foz do Iguaçu acontecem pelas rodovias federais, a BR-277 e a BR-469. A BR-469 conecta o Parque Nacional do Iguaçu e o Aeroporto Internacional ao centro da cidade e no seu trecho mais urbanizado, passa a se denominar Avenida das Cataratas até chegar ao centro da cidade, e apesar de ser uma rodovia federal, possui atividade local, não é duplicada, e recentemente, tem passado pela implantação de trechos em 3ª pista, de modo a amenizar o tráfego intenso de devido ao aumento das viagens aéreas via aeroporto internacional.

**Foto 6.** Trecho com estruturação da 3ª faixa na pista da BR 469.



Fonte: Pinto, 2011.

Já a BR-277 é o principal acesso terrestre à cidade a partir do território brasileiro, e cruza o estado do Paraná no sentido leste – oeste, conectando o Porto de Paranaguá à Foz do Iguaçu. Por esta condição, possui tráfego intenso de todo tipo de veículo automotivo, desde caminhões com mercadorias destinadas ao comércio exterior, ônibus de linha, interestaduais, intermunicipais, ônibus fretados, veículos de pequeno porte, motos, bicicletas e pessoas que por vezes tentam atravessá-la a pé.

**Foto 7.** Trecho da BR 277. Hotel Rafain.



Fonte: Pinto, 2011.

Apesar de ser mantida em ótimo estado e bem sinalizada, é duplicada em pouquíssimos trechos e por isto se torna uma rodovia bastante perigosa. Ao longo do trecho da BR-277, na área próxima à cidade, também há uma concentração de hotéis ao longo de seu eixo destinados a diferentes públicos alvo, a exemplo do que pode ser observado na foto 6 onde vemos a entrada do Hotel Rafain, e a foto 7 que mostra o Hotel Sambambaia localizados a poucos metros um do outro.

**Foto 8.** Trecho da BR 277. Hotel Samambaia.



Fonte: Pinto, 2011.

Para a elaboração dos mapas de trajetórias (figura 10, p. 96), a variável utilizada foi a partir das vias de acesso e não a partir dos locais de hospedagem, o que permitiu um mapa de com melhor leitura visual dos fluxos realizados, qualificando o entendimento dos movimentos dos que chegam e saem da cidade.

A partir das variáveis “atividade de interesse” e “local de hospedagem” são estabelecidas diversas trajetórias de deslocamentos possíveis dentro da malha urbana de Foz do Iguaçu, e em função desta gama de possibilidades é que foi delimitada apenas a variável “via de acesso” e “local de interesse” para mapear as principais trajetórias.

Estaremos considerando apenas um dos sentidos nesta espacialização para favorecer o melhor entendimento dos fluxos estabelecidos.

A partir dos acessos à cidade de Foz do Iguaçu foram estruturadas as principais trajetórias de deslocamentos relacionados à macromobilidade física voltada ao consumo do espaço/mercadorias. A partir do critério mobilidade do consumo, as principais trajetórias partem da: BR-277, Aeroporto Internacional/BR-469; Ponte Tancredo Neves/Puerto Iguazú Ponte da Amizade/Ciudad del Este.

Os locais de destino são: Parque Nacional do Iguaçu (e atrações próximas), Itaipu, Ciudad del Este e Puerto Iguazú (*Duty Free*).

Na tabela 16 seguem as trajetórias de macromobilidade que foram mapeadas na figura. É possível verificar que a partir da BR-277 chega-se com muita facilidade tanto na av. Tancredo Neves com destino a Itaipu, quanto na Ponte da Amizade, com destino ao Paraguai e podemos concluir que esta rodovia tem como principal interesse o acesso a estes dois locais, sendo planejada já como parte da estratégia geopolítica do governo militar para a região.

Todas as trajetórias que passam pelo centro da cidade, podem pegar uma das duas principais vias que cortam o centro no sentido norte-sul, a Av. Paraná ou a Av. JK, porém esta última possui trânsito mais intenso por sua atividade comercial.

**Tabela 16.** Trajetórias de macromobilidade para o consumo de lazer/ mercadorias – acesso pelo território brasileiro.

TRAJETÓRIA 1	DESTINO	VIAS
Aeroporto Internacional do Iguaçu	Parque Nacional do Iguaçu e Usina de Itaipu e demais atrações relacionadas.	BR-277
	Argentina	BR-469 Av. Mercosul Pte. Tancredo Neves
	Paraguai	BR-469 Av. das Cataratas Av. J. Schimmelpfeng Av. JK Trecho BR-277 Pte. da Amizade
	Itaipu e demais atrações relacionadas	BR-469 Av. das Cataratas Av. J. Schimmelpfeng Av. JK Trecho BR-277 Av. Tancredo Neves
TRAJETÓRIA 2	DESTINO	VIAS
BR-277	Parque Nacional do Iguaçu e Iguaçu e demais atrações relacionadas.	BR-277 Av. Costa e Silva Av. Paraná Av. das Cataratas BR-469
	Argentina	BR-277 Av. Costa e Silva Av. Paraná Av. das Cataratas Av. Mercosul Pte. Tancredo Neves
	Paraguai	BR-277 Pte. da Amizade
	Itaipu e demais atrações relacionadas	BR-277 Av. Tancredo Neves

Elaboração: Pinto, 2011.

Ao analisarmos estas trajetórias constata-se que o acesso à cidade é muito limitado, o que não favorece os deslocamentos dentro da cidade. A quantidade de veículos que circulam por estas mesmas vias vai torná-las em pouco tempo um problema urbano grave, por isto outras alternativas de vias de contorno da cidade estão sendo projetadas para resolver este problema de deslocamento.

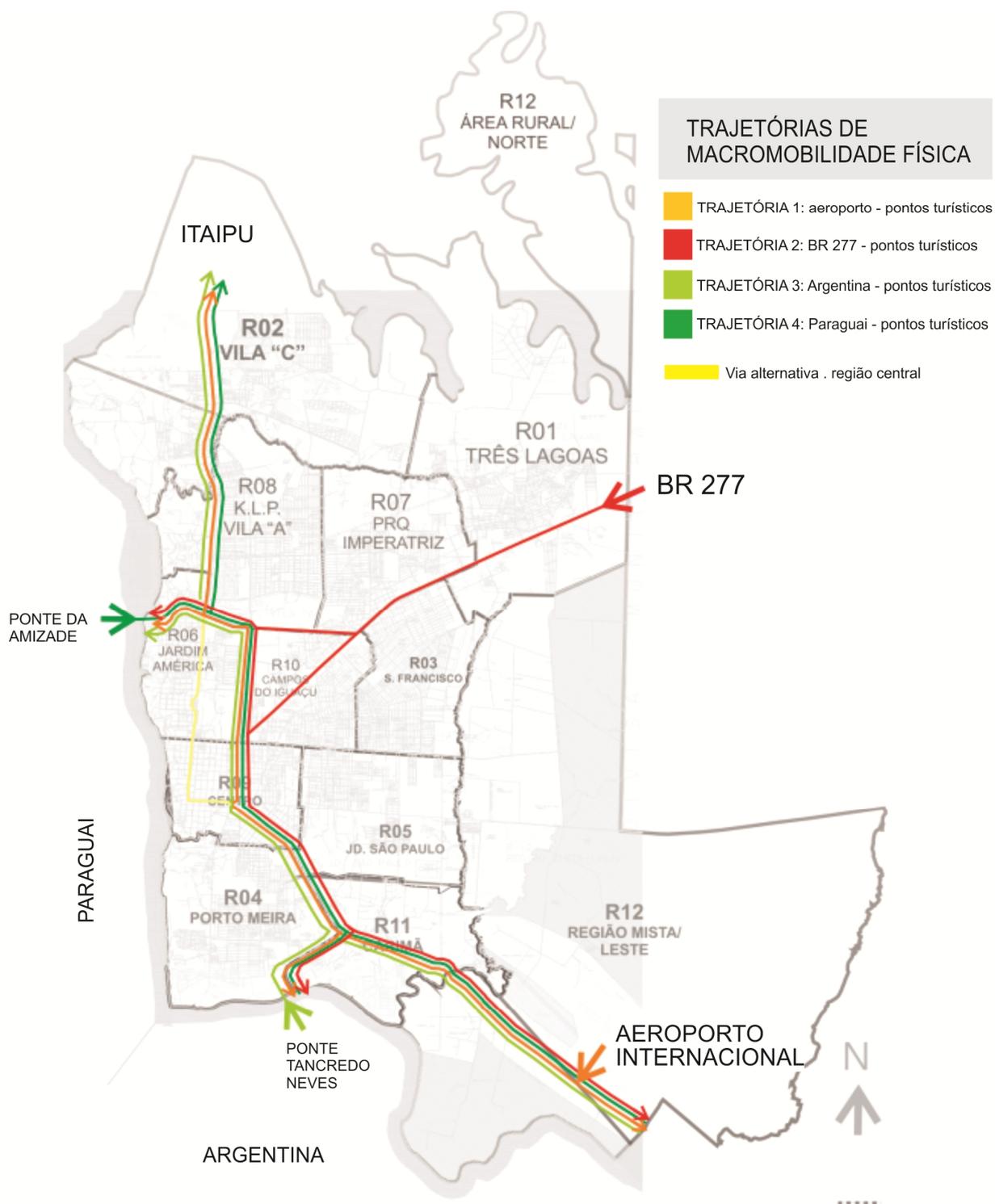
Quanto às trajetórias relacionadas à comunicação entre Brasil e Argentina, a principal questão urbana a ser resolvida diz respeito à fiscalização. Hoje há uma dupla fiscalização realizada tanto na aduana brasileira quanto na aduana argentina e as duas estruturas estão subdimensionadas com relação à quantidade de usuários do serviço, fato que provoca filas grandes na entrada e na saída de cada um dos países. As pessoas não têm local adequado para aguardar a lentidão dos trâmites e a situação acaba por ser desgastante para todos. Este é um problema de infraestrutura que compromete tanto as atividades turísticas, quanto as atividades dos moradores locais, atrapalhando a livre circulação entre as localidades vizinhas.

**Tabela 17.** Trajetórias de macromobilidade para o consumo de lazer/ mercadorias – acesso pelos países vizinhos.

TRAJETÓRIA 3	DESTINO	VIAS
Argentina	Parque Nacional do Iguaçu e demais atrações relacionadas	Pte. Tancredo Neves Av. Mercosul BR-469
	Itaipu e demais atrações do complexo	Pte. Tancredo Neves Av. Mercosul Av. das Cataratas Av. Paraná Trecho da BR-277 Av. Tancredo Neves
	Paraguai	Pte. Tancredo Neves Av. Mercosul Av. das Cataratas Av. Jorge Schmmelpfeng Av. JK Trecho da BR-277 Pte. da Amizade
TRAJETÓRIA 4	DESTINO	VIAS
Paraguai	Parque Nacional do Iguaçu e demais atrações relacionadas.	Pte. da Amizade Trecho da BR-277 Av. Paraná Av. das Cataratas BR-469
	Argentina	Pte. da Amizade Trecho da BR-277 Av. Paraná Av. das Cataratas Av. Mercosul Pte. Tancredo Neves
	Itaipu e demais atrações do complexo	Pte. da Amizade Trecho da BR-277 Av. Tancredo Neves

Elaboração: Pinto, 2011.

**Figura 11.** Trajetórias de macromobilidade física – turismo lazer/compras.



Base cartográfica: SMPU, 2010.  
Elaboração: Pinto, 2011.

As mercadorias de importação e exportação comercializadas entre os países do Cone Sul, e que passam pela tríplice fronteira de Foz do Iguaçu, passam em sua maioria pela ponte Tancredo Neves, e para seguir sua trajetória relacionada aos compristas tem acesso direto entre a BR-277, via de acesso principal à cidade e a Ponte da Amizade. Estes compristas, quando se hospedam na cidade, ficam nos hotéis linderos à BR, à Av. JK e também da região central da cidade.

A ação planejada no urbano se faz necessária para promover seu desenvolvimento, qualificação e atende-se as necessidades da população como um todo, neste aspecto, o Estado tem um papel decisivo como agente promotor do espaço urbano. Contudo, de acordo com Mendes (2000, p. 218), “a ação pública sobre o espaço urbano (entre a sua intenção e a sua atuação) ocorre na promoção da valorização diferenciada do espaço.

A indústria do turismo em Foz do Iguaçu tem papel importante para a economia da região e acaba sendo privilegiada nas ações das políticas públicas, como é o caso da criação pelo Município dos chamados “Corredores turísticos” através da lei de nº 2.262 instituída em 25 de novembro de 1999. Nela corredor turístico é definido como sendo “as vias através das quais circulam fluxos turísticos no cumprimento de seus itinerários, e fazem a conexão entre, as áreas, complexos, atrativos turísticos, as portas de entrada do turismo receptivo e os locais emissores do turismo local”.

De acordo com esta lei, as vias que compõem os corredores turísticos deverão ter seus equipamentos e mobiliário urbanos padronizados, possuir sinalização em três idiomas de acordo com os padrões da OMT e EMBRATUR e ter serviços e informações necessários ao atendimento turístico. Ela também coloca que o Poder Executivo Municipal regulamentará uma "faixa de proteção" (faixa de ampliação do campo de ação) e uma "faixa de proteção visual" (faixa criada para impedir a degradação dos aspectos paisagísticos da cidade, seus panoramas naturais, monumentos típicos, históricos e tradicionais). PMFI (2011)

Os acréscimos ocorridos nesta lei, para a inclusão de trechos de vias ou mesmo de vias inteiras tais como a av. Morenitas e av. Mário Filho, aconteceram em vários momentos, entretanto algumas destas vias não têm relação com as vias de deslocamento para os atrativos turísticos da cidade. Observa-se, neste caso, um interesse maior por trás de tais ações, de modo a participar dos investimentos a serem feitos pelo poder público na melhoria da infraestrutura destes corredores que beneficiarão proprietários da terra e estabelecimentos instalados ao longo destes eixos.

A preocupação pública e privada voltada ao setor turístico não impede que o mesmo tenha carência de infraestrutura, pois não apenas o aumento do número de turistas impacta a cidade e coloca em cheque as atuais estruturas da cidade, quanto o despreparo para atender ao aumento da demanda conquistada também pode trazer prejuízos significativos para esta atividade tão dependente de sua imagem e de um marketing positivo. De acordo com Clarino (2009, p. 28),

Num primeiro momento, uma política pública de turismo é fruto do processo de planejamento governamental para o setor turismo, e em outro momento passa a orientar este processo de planejamento, que assume a forma de projetos, programas, planos, entre outros.

O fato das vias principais dos deslocamentos turísticos serem as mesmas que as usadas pela população local indica que os problemas que atingirem um grupo, certamente irão impactar o outro. Portanto, há que se pensar na cidade como um todo, na sua complexidade e não de forma setorializada e especializada.

A atual infraestrutura de Foz do Iguaçu é limitada em diversos setores, tais como aeroporto, rodovias de acesso, estrutura de circulação de ônibus para atender aos turistas e aos trabalhadores do setor, números de vagas nas hospedagens, ausência de serviços em horários diferenciados, qualificação da mão de obra para atendimento ao turista. Para um planejamento eficiente é necessário observar a atividade nas suas diferentes escalas compreendendo o que pode afetar sua prática local tanto sob o aspecto positivo quanto negativo e o preparo antecipado se faz necessário para agir nestas diferentes circunstâncias.

As vias de trajetórias de deslocamento turístico são dotadas de melhor infraestrutura que as demais, sobretudo se consideramos a análise das vias fora da região central da cidade, mas o bom aspecto da via não deixa transparecer a segregação social típica da lógica capitalista materializada na área próxima aos hotéis, a exemplo da instalação de comércios informais que buscam o público dos hotéis e de seus funcionários para vender seus produtos.

A própria mão-de-obra empregadas nestes estabelecimentos se instalada nas proximidades dos locais de trabalho como forma de facilitar seu acesso no cotidiano, e diminuir custos com o transporte público. Tais ocorrências são frequentes, e formam aglomerações residenciais com infraestrutura precária que contrastam com as instalações sofisticadas dos hotéis onde trabalham, reproduzindo as relações sociais produtoras dos espaços urbanos. Segundo Carlos (2004, p. 19),

O homem se apropria do mundo, enquanto apropriação do espaço-tempo determinado, aquele da sua reprodução da sociedade. [...] neste contexto a reprodução continuada da cidade se realiza enquanto aspecto fundamental da reprodução ininterrupta da vida.

**Foto 9.** Hotel San Juan, na BR 469.



Elaboração: Pinto, 2011.

**Foto 10.** Comércio informal de redes e de água de coco ao lado do Hotel San Juan.



Elaboração: Pinto, 2011.

### 2.3. Macromobilidade física e a mobilidade forçada

A macromobilidade física é o deslocamento realizado em diferentes escalas espaciais, cuja temporalidade não é cotidiana. No contexto de Foz do Iguaçu, esta ordem de mobilidade voltada para o trabalho, tem sua representação mais significativa nos deslocamentos realizados pelos “sacoleiros” que segundo Davi (2008, p. 14), “são pessoas que trabalham em Ciudad del Este, revendendo e distribuindo mercadorias adquiridas no país vizinho nas mais variadas regiões do Brasil”. Esses sujeitos podem atuar sozinhos ou com a ajuda de outras pessoas, como atravessadores e distribuidores em todo o país.

Os “sacoleiros” se deslocam para fazer compras nas cidades da tríplice fronteira e se diferenciam dos turistas por pelo menos dois aspectos: o primeiro diz respeito ao objetivo de sua viagem que é a obtenção do lucro alcançado através da venda das mercadorias compradas em Ciudad del Este nas suas cidades de origem; o outro motivo diz respeito à frequência de suas viagens à região, podendo ser semanal, quinzenal ou em outras temporalidades, a depender da distância a ser percorrida, das encomendas e da necessidade da reposição de seu estoque de produtos.

Os sacoleiros fazem parte do mercado informal de trabalho e exercem suas atividades como forma alternativa para sobrevivência deixando de usufruir dos benefícios adquiridos pelo mercado formal. Estes sujeitos sociais estão expostos à longas jornadas de trabalho, em condições precárias, sem a certeza da remuneração no final de um dia de expediente, agravadas pela insegurança e sujeito à violências diversas, geradas pela ilegalidade das atividades exercidas. Sofrem fiscalização e discriminação tanto no local de compras quanto nos lugares de origem onde vendem sua mercadoria, nas suas cidades, pois muitos continuam na atividade comercial informal, como camelos e ambulantes. Neste aspecto, a análise da mobilidade deste grupo populacional faz sentido a partir do entendimento da mobilidade forçada:

Essa forma de mobilidade, vista a partir do sistema de produção capitalista, é regida por uma lógica própria, onde capital e trabalho se articulam, dando a forma de uma mobilidade da força de trabalho, determinada pela luta de classe e pela exploração capitalista do trabalho; portanto, é uma mobilidade forçada. O indivíduo, nessa análise, é visto como uma mercadoria a serviço do capital. O seu deslocamento, tanto espacial como funcional, é determinado pelas leis gerais de acumulação capitalista. (ROCHA, 1999, p. 161)

O processo de mobilidade forçada ocorre a partir da mercantilização do homem, da sua submissão aos ditames do modo de produção capitalista, do conceito de força de trabalho enquanto mercadoria, do processo de alienação e da dimensão de luta de classe. Em Foz do Iguaçu a mobilidade forçada pode ser entendida a partir do processo de ilegalidade e marginalização na qual vivem os compristas que se submetem a este trabalho, de riscos diversos, por falta de oportunidades no mercado formal. Apesar desta mobilidade forçada não incorrer na mudança de domicílio dos compristas ela tem impacto profundo na vida destes e na cidade, pois o deslocamento para o trabalho é recorrente e estes sacoleiros têm um vínculo frequente e muitas vezes duradouro com a cidade. Estes sujeitos sociais movimentam a cidade de uma maneira diferente da promovida pelos turistas de lazer/compras e causam um impacto diferenciado no entorno onde realizam suas atividades. Sua presença desencadeia uma série de outros serviços locais, tais como aluguel para depósito de mercadorias. Também, movimentam hotéis próximos à ponte, contratam serviços de moto-táxi, de vans, consomem nas lanchonetes e restaurantes populares, e são eles que na maioria das vezes “empregam” os chamados “laranjas”, trabalhadores do comércio informal.

Há compristas que procuram gastar o menos possível na cidade, pois o objetivo é maximizar os lucros, diminuindo as despesas e para isto, dormem no próprio ônibus, ou mesmo ficam na região o tempo suficiente para comprar os produtos desejados e pegar a estrada novamente, sem sequer pousarem na cidade. Normalmente viajam à noite, chegam de madrugada em Foz do Iguaçu e se dirigem diretamente para Ciudad del Este, já com todo o esquema de compras planejado, sabendo quais são os fornecedores de seus produtos e com os preços das mercadorias pela internet. Há compristas que deixaram de vir pessoalmente à região, pois possuem uma rede estruturada de fornecedores e recursos para contratar “laranjas” encarregados de atravessar com a mercadoria pela Ponte da Amizade e não raro as levam até as cidades de seus “patrões”.

Este movimento de mercadorias abastece todo um mercado informal brasileiro cuja atividade está cada dia mais estruturada. Há uma rede de ações organizada para efetivar a compra, realizar a travessia entre o Paraguai e o Brasil, e fazer com que ela chegue a seu destino final. Porém, como afirma Portuguesez (2001, p. 23), “o mercado informal não é homogêneo, pois engendra-se a partir de

diversas lógicas, em diversos lugares, com diversas estratégias de sobrevivência e diversas articulações de fornecimento e comercialização”.

Os compristas chegam à cidade pela BR-277 em carros, ônibus fretados ou em ônibus intermunicipais e interestaduais. Caso passem pela rodoviária, eles são contabilizados pelas estatísticas oficiais, tabela 18, como aponta o movimento rodoviário de 2009 quando foram registrados 465.154 desembarques. O que dá uma média de desembarque de 38.752 pessoas ao mês ou de 1.292 pessoas ao dia chegando à cidade. O movimento na rodoviária da cidade considera somente o embarque e o desembarque, independente se é morador de Foz do Iguaçu ou de outras localidades do país. Na tabela 18 é possível observar que em 2006, ano de inauguração da nova aduana da Receita Federal, o número de embarque e desembarque diminuiu, voltando ter um crescimento positivo, porém baixo, nos anos seguintes.

**Tabela 18.** Movimento de embarque e desembarque em Foz do Iguaçu.

MOVIMENTO DE EMBARQUE E DESEMBARQUE							
AEROPORTO				RODOVIÁRIA			
ANO	EMBARQUE	DESEMBARQUE	% CRESC.	ANO	EMBARQUE	DESEMBARQUE	% CRESC.
2005	412.972	404.765		2005	712.766	648.707	-
2006	368.864	361.040	- 12%	2006	576.052	566.520	- 12,5%
2007	358.743	362.270	0,5%	2007	528.014	468.626	- 17,3%
2008	385.989	379.980	4,7%	2008	526.245	441.747	- 5,8%
2009	406.631	401.088	5,7%	2009	579.721	465.154	5,4%

Fonte: SMTFI/ Departamento de Informações Institucionais.  
Adaptação: Pinto, 2011.

A mescla de autóctones e compristas torna a viagem de ônibus intermunicipal ou interestadual partindo ou chegando de Foz do Iguaçu, uma experiência tensa e perigosa. Invariavelmente há presença de pessoas transportando ilegalmente mercadorias diversas, e sempre com a possibilidade do ônibus ser fiscalizado pela Polícia Federal. Além disso, existe sempre o perigo real do ônibus ser assaltado durante o trajeto pelas rodovias. Assaltos a ônibus, no trajeto de ida ou de volta de Foz do Iguaçu são corriqueiros. Segundo reportagem do site do jornal O Globo (G1/PR), em 26 de maio de 2011, já haviam sido registrados 20 casos de assaltos a ônibus sendo a maioria deles com relativa violência.

Em realidade, toda a atividade das pessoas envolvidas na circulação de mercadorias contrabandeadas do Paraguai é repleta de violência. O fato da legislação brasileira não permitir que pessoas físicas entrem no país com mercadorias destinadas à revenda, torna praticamente toda a atividade de movimentação de mercadorias do Paraguai para o Brasil uma infração à lei. As leis brasileiras são rígidas e impõe limites de cotas aéreas, fluviais e terrestres, restringem a quantidade de produtos liberados de cada item, proibem a entrada de determinados tipos de produtos no país, dentre outros. As principais leis de referência utilizadas sobre a entrada de mercadorias do estrangeiro para o Brasil segundo a Receita Federal são: a Portaria MF nº 440, de 30 de julho, de 2010; a Instrução Normativa da RFB nº 1059, de agosto de 2010 e o Decreto nº 6.759/2009 (arts. 87, 101, 102, 155 a 168, 681, 702 e 713).

A partir do momento em que esta atividade informal infringe a legislação federal, as tensões e polarizações se instalam nas relações cotidianas entre os sujeitos sociais envolvidos. De um lado, uma imensa quantidade de pessoas exercendo uma atividade como alternativa para a falta de emprego do mercado formal, de outro lado fiscais federais cujo trabalho consiste em impedir que mercadorias ilegais entrem no país e também que mercadorias autorizadas entrem de forma ilegal, isto é, sem pagamento de impostos.

Na busca pela sobrevivência os trabalhadores utilizam estratégias e mecanismos diversificados para esconder a mercadoria e fazer a travessia pela ponte, desafiando permanentemente a fiscalização. Um depoimento colhido por Davi (2008), fala sobre um trabalhador informal que vendia CDs e DVDs, no centro de Foz do Iguaçu, e que todos os dias ia ao Paraguai comprar seus produtos às cinco da manhã, pois sabia que às cinco e meia, não haveria fiscalização na aduana brasileira devido à troca de turno dos fiscais que sempre acontecia neste horário.

As mercadorias são atravessadas na ponte com a ajuda de “laranjas” que de acordo com a definição de Davi (2008, p. 14) “são trabalhadores contratados para transportar as mercadorias importadas, previamente estabelecidas, em troca de uma determinada quantia de dinheiro”, numa atividade chamada bate-e-volta, isto é, fazem o trajeto da ponte várias vezes para dar conta de passar com toda a mercadoria necessária. Esta travessia pode ser realizada a pé, em motos, ou vans. Uma vez reunida toda a encomenda, os “laranjas” ou os próprios “sacoleiros” se encarregam de vencer mais uma etapa do processo que é o transporte da

mercadoria para sua cidade de destino. Uma das questões importantes que envolvem as relações do circuito dos sacoleiros é a constante tentativa de criminalização dos trabalhadores informais que exercem suas atividades na região da Ponte da Amizade. Estes sujeitos sociais estão sempre sendo associados pelos veículos de comunicação, a ladrões, falsificadores, traficantes e contrabandistas de drogas e armas, como afirmam Davi (2008) e Cardin (2010).

Isto ocorre em função da quantidade de pessoas atuando em diferentes atividades legais e ilegais que transitam pela Ponte da Amizade. Os ilegais procuram se mesclar aos que estão em situação regular de modo que a fiscalização, feita por amostragem, se torna mais complexa e menos eficaz e os criminosos acabam por encontrar brechas para a travessia. Por outro lado, muitos comerciantes brasileiros têm interesse em diminuir a concorrência existente com este mercado informal e a criminalização destes trabalhadores informais acaba por interessar a este grupo.

Por este intenso fluxo populacional na ponte e a fiscalização deficitária por parte do poder público, acaba por tornar a região uma área de circulação de traficantes, e criminosos, segundo dados do relatório da Federação Nacional dos Policiais Federais (FENAPEF) “As áreas mais sensíveis do ponto de vista da segurança pública são: a região da tríplice fronteira no Paraná; a fronteira do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul; e a Região Amazônica, de um modo geral.” Em Foz do Iguaçu o tráfico usa tanto o lago da usina de Itaipu quanto as rodovias como rota de internação de maconha e cocaína no Brasil. Em 2010 a Polícia Federal em Foz do Iguaçu bateu todos os recordes de apreensão de drogas, quase 59 toneladas de maconha.

O contrabando de cigarros vindos do Paraguai também é um problema constante na fronteira, segundo reportagem especial da Globo: “o Paraguai já produz 65 bilhões de cigarros ao ano. Desse total, mais de 90% - 60 bilhões de unidades - são tragadas pelo contrabando brasileiro. (...) A maior parte do cigarro contrabandeado é transportada em embarcações que cruzam o Rio Paraná.” A quantidade e diversidade de atividades ilegais praticadas na fronteira tornam a região tensa o que impacta tanto turistas quanto compristas. O mercado informal no qual vivem os compristas é marcado não só pela falta de proteção de leis trabalhistas e dos benefícios advindos destas mas também pela constante exposição a violência.

Segundo Davi (2008) muitos compristas entram nesta atividade com a intenção de que ela seja provisória, como um trabalho temporário até conseguir outro melhor, com carteira assinada, se consideram trabalhadores honestos, pois

não roubam, não matam e trabalham duro, em condições precárias e sem nenhuma estabilidade. A situação destes trabalhadores não vai ser resolvida com ações baseadas em repressão e combate ao exercício da atividade informal, mas com alternativas reais de inclusão sócio-econômica, voltados para a melhoria da qualidade de vida e de trabalho na sociedade.

Na realidade, grande parte dos trabalhadores do mercado informal associado ao comércio paraguaio são ex-trabalhadores braçais da usina de Itaipu, que permaneceram na cidade e passaram a trabalhar como atravessadores de mercadorias, como alternativa para a sobrevivência, e que devido ao baixo grau de instrução têm dificuldades de deixar esta atividade, pois o trabalho assalariado significa uma perda de qualidade de vida, principalmente pela diminuição do ganho financeiro. Não raro, vários membros de uma mesma família exercem esta atividade, cheia de riscos e de altos e baixos; muitos já foram presos e perderam e ganharam tudo o que tinham diversas vezes. Além dos ex-trabalhadores de Itaipu, os compristas vindos de outras cidades brasileiras também assumiram esta atividade como alternativa para a sobrevivência. Nela se sujeitam a riscos de todos os tipos, chegam a perder todo o lucro fazendo acerto na estrada com os fiscais da Polícia Federal, entretanto, os que continuam neste ramo se sujeitam a ele por não perceberem alternativas ou por acharem que os benefícios envolvidos compensam os prejuízos. Estes agentes do comércio ilegal de mercadorias constituem o chamado mercado informal e segundo Portuguez (2001, p. 22),

É um dos setores do comércio que mais crescem na atualidade, tanto em espaços metropolitanos, quanto em ambientes de baixa concentração técnica. Desse modo, o mercado informal projeta-se na vida das pessoas, ora como oportunidade de ocupação positiva, ora como possibilidade de aquisição de produtos mais baratos, mesmo que a qualidade seja mais baixa que a do mercado formal.

Neste sentido, o comércio informal contribui para uma espécie de inclusão social da população de baixa renda no mercado de consumo, em função do acesso aos produtos de valores mais baixos. Ainda que a qualidade destes produtos deixe a desejar, a aquisição dos mesmos representa uma melhoria significativa na qualidade de vida desta população. O comércio informal também dá vazão a produtos com pequenos defeitos, não bem recebidos pelo mercado formal e desta e de outras formas, acaba por participar do modo de reprodução capitalista, abarcado por sua lógica.

As trajetórias por onde circulam os compristas são muito claras e compõem parte da mesma trajetória dos turistas que chegam pela BR-277 e também dos autóctones, mas sua área de atuação se restringe à região em volta da própria rodoviária, região da Vila Portes, e região central da cidade.

Pela BR 277 chega-se à Ponte da Amizade, e é possível perceber sua proximidade pelo aumento do número de propagandas das lojas e shoppings paraguaios. Quanto mais perto da ponte, mais confuso e degradado é o seu entorno. Na região da Vila Portes, bairro mais próximo da ponte, as lojas são de padrão popular e ocupam as ruas, com roupas penduradas do lado de fora, como se fosse uma grande feira popular ao ar livre. Há o comércio de todo tipo de produtos, o de roupas e sapatos usados é muito procurado pela população de baixa renda tanto do Brasil quanto do Paraguai. Em dias de grande movimento, a situação fica ainda mais confusa pelo intenso fluxo de carros, motos, caminhões e pedestres.

**Foto 11.** Propagandas na BR 277, próximo à Ponte da Amizade.



Fonte: Pinto, 2011.

A região da Vila Portes teve seu auge com as empresas de importação e exportação da década de 1980 e hoje apresenta uma aparência degradada, com apelo popular acentuado e com fama de perigosa depois das 17h, esta região

contígua à ponte se comporta, como uma “zona urbana intermediária”, de transição entre o Brasil e o Paraguai.

**Foto 12.** Comércio da Vila Portes, região de Foz do Iguaçu próxima à Ponte da Amizade.



Fonte: Pinto, 2011.

Esta área mostra um lado praticamente oposto àquele mundo voltado ao lazer. Ali é possível observar as tensões da fronteira, da ilegalidade, da criminalidade, dos diversos interesses e das contradições e segregações sociais. O comércio paraguaio em Ciudad del Este está nas mãos de estrangeiros, e principalmente brasileiros, libaneses, chineses, e coreanos. Aos paraguaios “sobram” os quiosques e barracas locadas ao longo das ruas, a venda de meias e produtos falsificados nas portas das grandes lojas. Estes ambulantes também podem ser colocados junto aos “sacoleiros”, “laranjas” e demais trabalhadores da fronteira como partícipes da contradição capitalista na qual são a um só tempo excluídos do sistema e parte dele. Em meio a toda esta atividade na Ponte da Amizade e seu entorno, o ilícito está entremeado ao lícito, de forma que a distinção entre uma situação e outra, entre um papel e outro, pode facilmente ser confundido.

Numa tentativa de tirar estes trabalhadores informais da ilegalidade, e minimizar os conflitos na região transfronteiriça, o deputado federal Fernando

Giacobo propôs a “lei do sacoleiro”, Lei de nº 11.898/09 que está em vigor desde janeiro de 2011 e que propõe a regulamentação dos trabalhadores que ao se tornarem microempresários, e se registrarem junto à Receita Federal, passam a pagar um imposto único e reduzido (RTU), observado um valor de limite máximo para a importação de mercadorias ano, dentre outras condições.

Para os contrários à lei, suas brechas possibilitam a manutenção das relações existentes entre *sacoleiros* e *laranjas*, mas que passariam a contar com um aval oficial. Embora a intenção inicial da lei fosse minimizar o problema social dos trabalhadores da fronteira, as discussões se encaminharam para um debate tributário, no sentido de não criar concorrência com a Zona Franca de Manaus. Desta forma, o texto final aprovado não contempla benefício direto aos trabalhadores que atuam exclusivamente no transporte de mercadorias e favorece os microempresários cadastrados no *super simples*. Segundo Cardin (2010, p. 146),

“A lei regulamenta práticas já existentes, diferenciando aqueles que atuam de maneira correta dos supostos contrabandistas e trazendo os trabalhadores para dentro do modelo oficial” e [...] “em um primeiro momento observa-se a manutenção de tributos muito próximos daqueles que eram cobrados anteriormente, indo ao encontro da vontade daqueles que temiam o fortalecimento de uma possível concorrência dos produtos nacionais com os importados do Paraguai. E, em um segundo momento, a lei estabelece definitivamente os critérios para o desenvolvimento das atividades legais na fronteira, jogando todas as práticas que não se enquadram ou que não se vinculam ao *super simples* à clandestinidade e, conseqüentemente, a uma fiscalização e a uma punição mais rigorosa por parte da Receita Federal”.

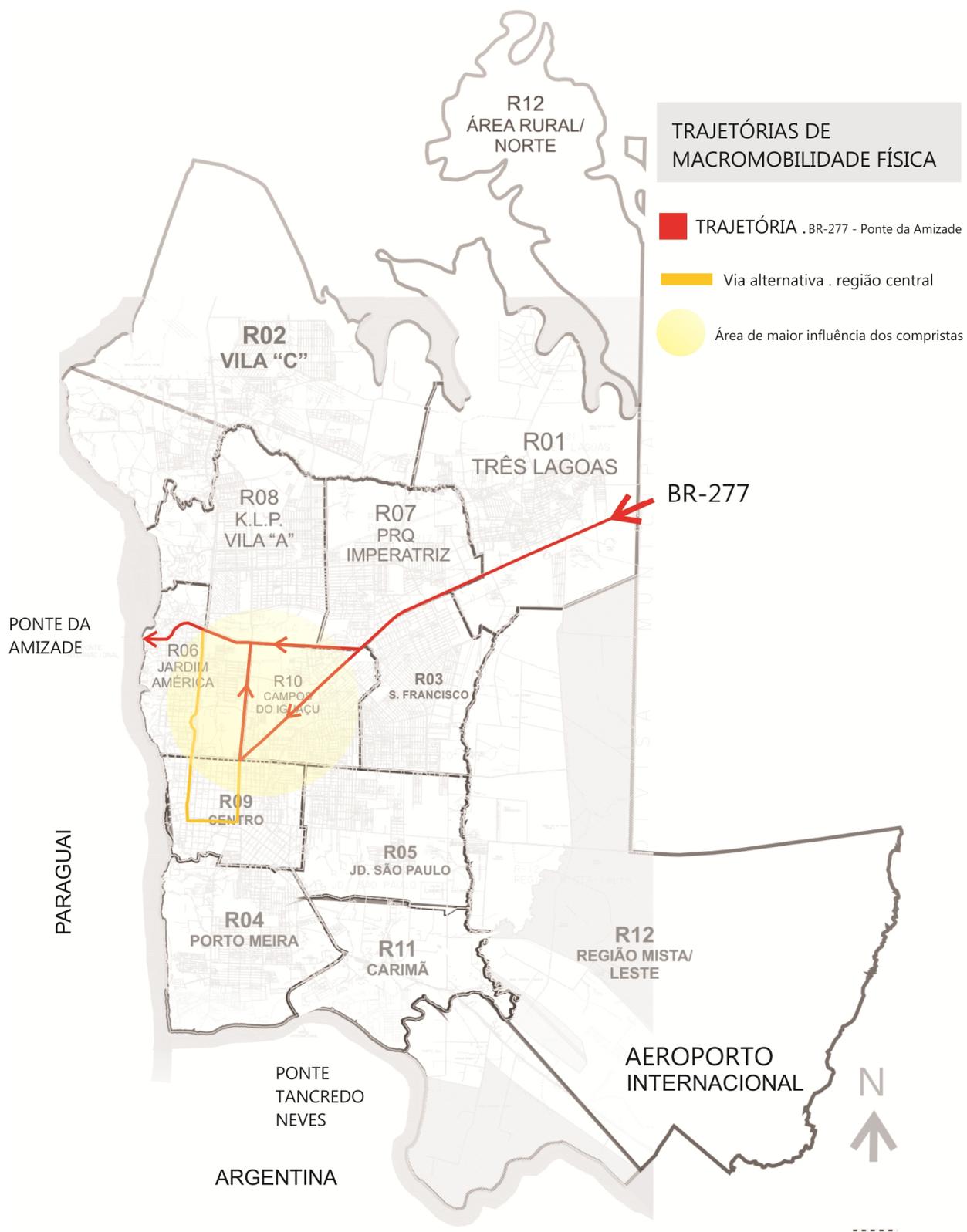
A aplicação desta nova lei pode reestruturar a dinâmica das relações na fronteira, ao colocar de modo explícito o caráter de ilegalidade das práticas não regulamentadas. Até o momento, entretanto, o que se observa é continuidade das práticas já conhecidas, o que não significa que este quadro não possa ser revertido.

**Tabela 19.** Trajetórias de macromobilidade física e do trabalho.

TRAJETÓRIA 1	DESTINO	VIAS
BR-277	Paraguai	BR-277 Pte. da Amizade
TRAJETÓRIA 2	DESTINO	VIAS
BR-277	Paraguai	BR-277 Av. Costa e Silva BR-277 Pte. da Amizade

Elaboração: Pinto, 2011.

Figura 12: Trajetórias de macromobilidade física – compristas.



Base cartográfica: SMPU, 2010.  
Elaboração: Pinto, 2011.

## 2.4. Micromobilidade física – mobilidade dos autóctones

A micromobilidade física é o deslocamento realizado em escala local e com uma temporalidade cotidiana. Na malha urbana de Foz do Iguaçu ele será estudado a partir da mobilidade dos autóctones na própria malha urbana da cidade e na sua interação com as cidades vizinhas de Puerto Iguazú e Ciudad del Este, sobretudo no que diz respeito aos seus fluxos principais de deslocamentos.

A intensa circulação da população entre as cidades da fronteira em busca do que cada uma tem de melhor para oferecer talvez seja uma das características mais marcantes para os moradores da região. Apesar da existência de restrições impostas pela legislação de cada país para a circulação de pessoas e mercadorias, a população local consegue usufruir das potencialidades da região na busca por uma melhor qualidade de vida.

Entretanto, nem toda a população se predispõe a fazer estes deslocamentos, seja por falta de recursos ou mesmo por falta de interesse, e no intuito de compreender estes movimentos foi realizada a pesquisa quantitativa com a população residente em Foz do Iguaçu. Seu objetivo foi a coleta de dados que permitissem uma espacialização cartográfica do fluxo de mobilidade dos autóctones na cidade de Foz do Iguaçu para compreender de que forma e intensidade se dão os deslocamentos para as atividades cotidianas e se há uma circulação cotidiana entre as cidades do Paraguai e da Argentina.

As entrevistas foram iniciadas pela determinação do local de origem do deslocamento, estabelecida a partir do bairro de moradia do entrevistado, e de onde parte para realizar suas atividades na cidade. Foram aplicados cento e cinquenta questionários de forma aleatória na cidade, a partir de locais com maior agrupamento de pessoas, entre agosto de 2010 e março de 2011. Foram compilados os bairros de origem de cada um e correlacionados à regional administrativa correspondente. Nesta etapa, a pesquisa procurou levantar a direção de deslocamento dos entrevistados e a partir disso foram elaborados os mapas destes fluxos sem haver preocupação com o caminho percorrido, registrando apenas sua direção.

A Prefeitura de Foz subdividiu o Município em 12 regiões sócio-político administrativas (vide tabela 10, p. 72), a partir de um perfil de similaridade populacional e urbana e de proximidade geográfica de modo a otimizar seus

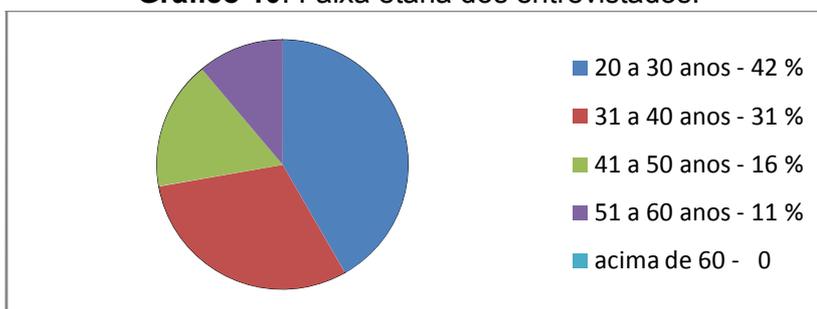
processos administrativos. Estas regiões foram pesquisadas quanto a seu perfil populacional, tipos e quantidade de equipamentos urbanos e principais vias. Estes dados periodicamente são atualizados e usados como referência nas diversas atuações.

As respostas sem o nome do bairro de moradia foram desconsideradas da análise, bem como as que foram preenchidas por moradores de municípios vizinhos e por moradores das cidades fronteiriças, sendo que os dados destes últimos foram abordados de forma separada nesta pesquisa. Os questionários considerados válidos foram distribuídos pelo percentual populacional das regiões administrativas como o indicado na tabela 1 (p. 18) e para conseguir a correspondência adequada, conforme exemplo da tabela 1, foram utilizados setenta questionários de um total de cento e cinquenta aplicados. A pesquisa foi estruturada em sete campos cujos dados compilados e estruturados em forma de gráficos, tabelas e figuras.

É importante colocar que nem todos os questionários foram preenchidos corretamente, alguns dados foram deixados em branco, outros foram repetidos, por isto, nem todos os itens de análise terão números compatíveis com a quantidade de entrevistas realizadas. Os dados coletados nas entrevistas possibilitam muitas outras correlações além das que foram estabelecidas nesta pesquisa. O objetivo ficou mantido na micromobilidade em relação aos principais fluxos para a espacialização dos deslocamentos na malha urbana da cidade de Foz do Iguaçu. No campo 1 da pesquisa foram coletados dados gerais do entrevistado de forma a determinar o local de moradia (ponto de origem), profissão, faixa etária e gênero com a intenção de verificar o perfil dos entrevistados em relação à regional de origem.

Quanto ao gênero, predominou o número de entrevistados do sexo masculino (57,1%) contra 31,4% do sexo feminino, 11,5% não responderam este item. Observou-se também, a prevalência da faixa etária de idade entre 20 e 30 anos.

**Gráfico 10.** Faixa etária dos entrevistados.



Elaboração: Pinto, 2011.

A tabela 20 apresenta o bairro de moradia dos entrevistados, considerado como “origem”, ou de onde se parte para as demais localidades da cidade e região. Apresenta a regional onde o bairro está inserido, o percentual populacional desta regional e o número de questionários válidos das mesmas. Esta tabela também registra as profissões dos entrevistados de cada região administrativa.

**Tabela 20.** Bairros de origem dos entrevistados e suas regionais.

BAIRRO DE ORIGEM DOS ENTREVISTADOS	REGIONAL ORIGEM	% POP/REGIÃO	QUEST. APLICADO/ REGIÃO
Três Lagoas Pq.Resid. Santa Rita	R01	9,7	6
Vila C	R02	12,5	9
Vila Borges Portal da Foz Jd. Tarobá Jd. Copacabana	R03	16,2	11
Vila Adriana, II Jd. Elisa, I, II Pq.Ouro Verde	R04	13,4	9
Dom Pedro I Jd. Dona Leila Jd. São Paulo, II Jd. Dona Fátima	R05	5,9	4
Vila Paraguai Vila Portes Jd. América	R06	5,3	4
Três Bandeiras Jd. Lancaster Jd. Curitiba VI	R07	5,5	4
Vila A Jd. Ipê Jd. Laranjeiras	R08	9,0	7
Centro Vila Yolanda Jd. Social	R09	12,0	9
Conjunto Libra I, II Jd. Alice II Pólo Centro Campus do Iguaçú	10	8,0	6
Jd. Novo Horizonte	11	1,5	1
Imóvel Alwin	12	1,0	1

Elaboração: Pinto, 2011.

Das 150 entrevistas realizadas a maioria correspondiam a moradores da cidade, uma menor quantidade de moradores de municípios brasileiros vizinhos e 1,3% originavam do Paraguai e se deslocavam Foz do Iguaçu para estudar, como podemos constatar no gráfico 11.

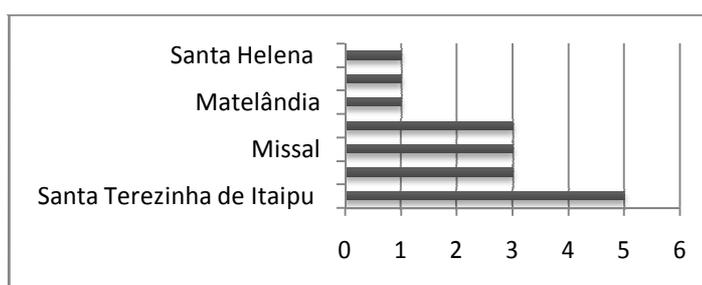
**Gráfico 11.** Localidades de origem dos entrevistados.



Elaboração: Pinto, 2011.

Apesar da pesquisa não ter sido direcionada para moradores de outros municípios e cidades fronteiriças, estes itens apareceram na pesquisa e enriqueceram os dados, mostrando a interconexão entre os moradores da região. Dentre as 16 entrevistas, as cidades que aparecem são:

**Gráfico 12.** Quantidade de entrevistas por município vizinho.



Elaboração: Pinto, 2011.

Os meios de transporte mais utilizados pela população autóctone foram os carros e as motos ver tabela 21, em detrimento do transporte público, o que impacta negativamente no trânsito pelas principais vias de acesso entre as regiões.

**Tabela 21.** Tipo de veículo utilizado para nos deslocamentos.

Bairro	R01	R02	R03	R04	R05	R06	R07	R08	R09	R10	R11	R12
Carro	4	2	5	6	3	4	4	7	8	7	1	1
Moto	1	3	-	1	1	-	-	1	1	2	-	1
Ônibus	1	3	4	3	1	-	-	3	1	-	-	-
Bicicleta	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outros	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-

Elaboração: Pinto, 2011.

O segundo campo de pesquisa está relacionado ao deslocamento mais frequente da população que é a micromobilidade para o trabalho. Em geral a população de Foz do Iguaçu se desloca para o trabalho nos dias da semana, considerado os dias úteis, sendo raro deslocamento diário como mostra o gráfico 13.

**Gráfico 13.** Frequência dos deslocamentos para o trabalho.



Elaboração: Pinto, 2011.

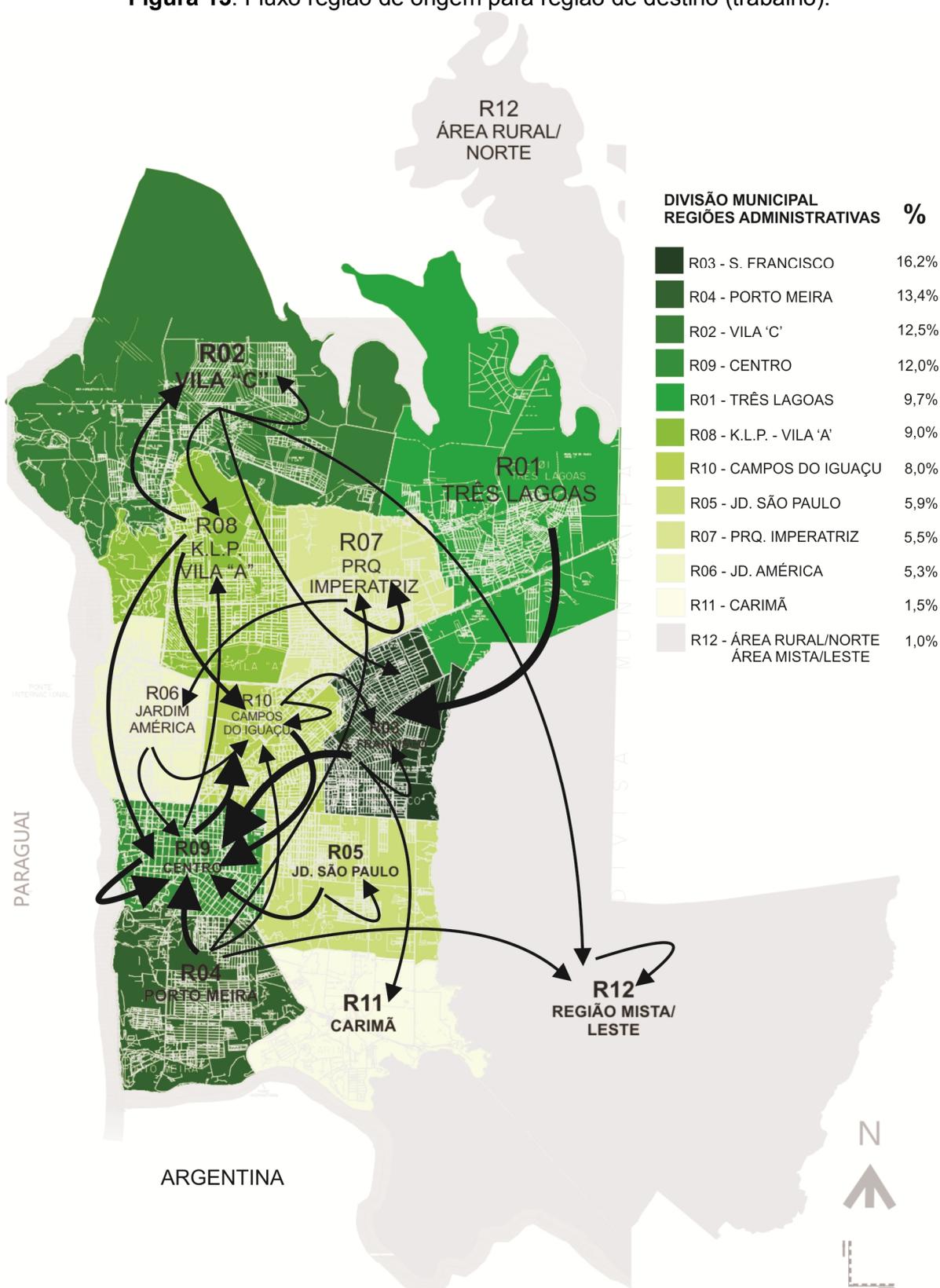
A partir dos dados coletados, os fluxos entre as regiões foram espacializados no sentido da região de origem (moradia) para a região de destino (trabalho). A partir desta espacialização é possível observar que os deslocamentos não possuem um fluxo único, mas ocorre em vários sentidos e entre as diferentes regionais. Este padrão difere de cidades com grandes concentrações de áreas de trabalho, como no caso dos pólos industriais e mostra a diversidade de trabalhos em Foz do Iguaçu, na tabela 22 constata-se que o maior fluxo de trabalho está direcionado à região central da cidade R09 (região na qual prevalece o setor de comércio e serviços), mas que outras regiões também recebem um fluxo importante de trabalhadores, tais como as regiões R05 e R10, ambas contíguas à região central R09.

**Tabela 22.** Fluxo da região de origem para região de destino (trabalho).

REGIONAL ORIGEM	REGIONAIS DE DESTINO - TRABALHO												Item não respondido
	R01	R02	R03	R04	R05	R06	R07	R08	R09	R10	R11	R12	
R01			6										
R02		1	1					1	4			1	
R03			1						7		1		
R04							1		5	1		1	
R05					1				2				
R06									1	1			
R07						1	2						
R08		2							2	2			
R09								1	5	3			
R10			1						4	1			
R11													
R12												1	

Elaboração: Pinto, 2011.

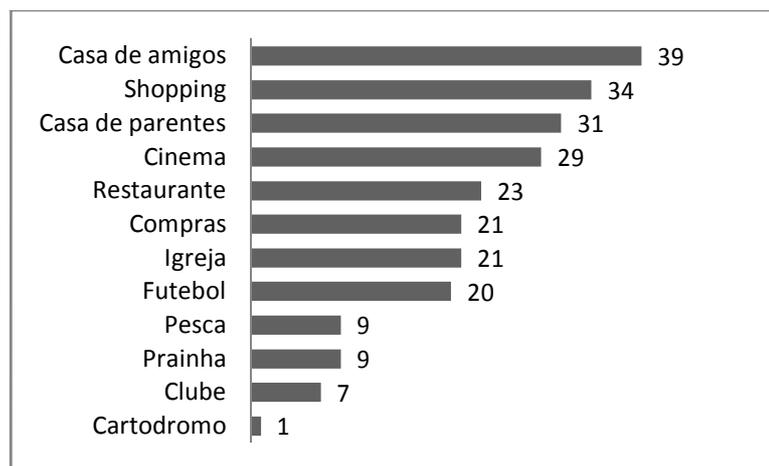
Figura 13. Fluxo região de origem para região de destino (trabalho).



Base cartográfica: SMPU, 2010.  
Elaboração: Pinto, 2011.

O terceiro campo da pesquisa foi destinado ao lazer, objetivando saber sobre os direcionamentos dos entrevistados na realização destas atividades e entre quais regiões eles circulavam. Também foram pesquisados os tipos de atividades realizadas neste período e as mais contabilizadas foram: ida à casa de amigos, ao shopping, à casa de parentes e ao cinema, como é possível observar no gráfico 14.

**Gráfico 14.** Principais atividades de lazer realizadas.



Elaboração: Pinto, 2011.

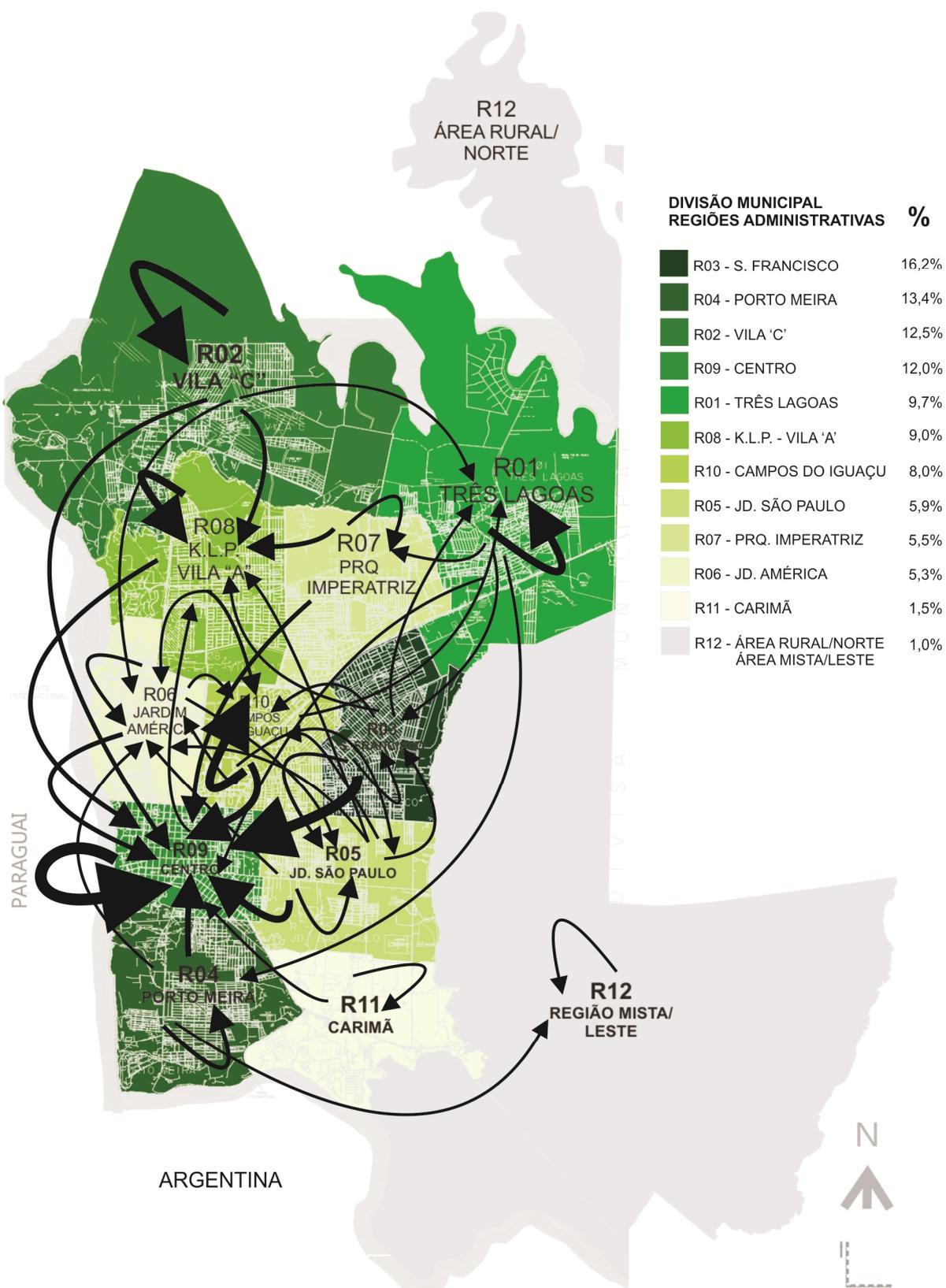
Quanto ao fluxo moradia-lazer é possível observar na figura 13, que mais uma vez que o fluxo ocorre por toda a cidade, mas a região central é o local de maior atratividade, mobilizando boa parte do deslocamento dos entrevistados. Há também uma tendência das pessoas na sua região de origem durante o período de lazer, a exemplo das R01, R02, R08 e R09, muitos:

**Tabela 23.** Fluxo região de origem para região de destino (lazer).

REGIONAL ORIGEM	REGIONAIS DE DESTINO - LAZER											
	R01	R02	R03	R04	R05	R06	R07	R08	R09	R10	R11	R12
R01	6		1	1			1		1			
R02	1	7				1		3	3			
R03	1		1		2	1		1	7	1		
R04				3		1			7			1
R05			1		2	1		1	4	1		
R06					1	2			4	1		
R07							2	4	4			
R08						1		6	4	2		
R09								1	9			
R10	1				1	1			6	7		
R11									1		1	
R12									1			

Elaboração: Pinto, 2011.

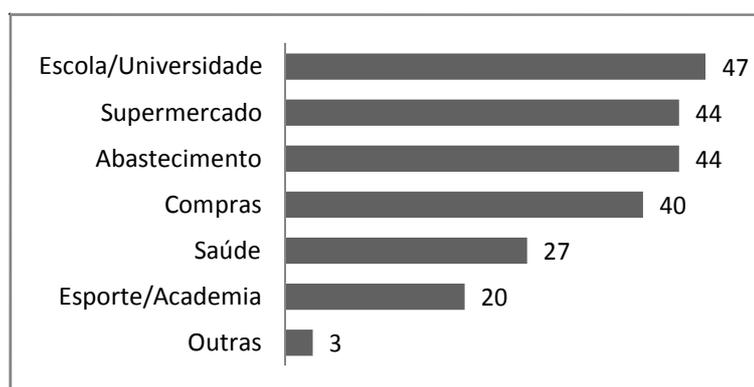
Figura 14. Fluxo região de origem para região de destino (Lazer).



Base cartográfica: SMPU, 2010.  
Elaboração: Pinto, 2011.

O quarto campo da pesquisa foi destinado às atividades cotidianas, como compras, esportes, abastecimento de veículos, cuidados com a saúde que incluem ida a médicos, postos de saúde, clínicas e hospitais. Este campo também objetivou a compreensão dos direcionamentos dos entrevistados na realização de suas atividades cotidianas e sua movimentação pelas regiões para sua realização que resultou em um mapa de deslocamentos (figura 15). No gráfico 15 é possível observar que apesar dos cuidados com a saúde, a ida à academia/esporte não é uma das atividades mais significativas para os entrevistados.

**Gráfico 15.** Principais atividades cotidianas realizadas.



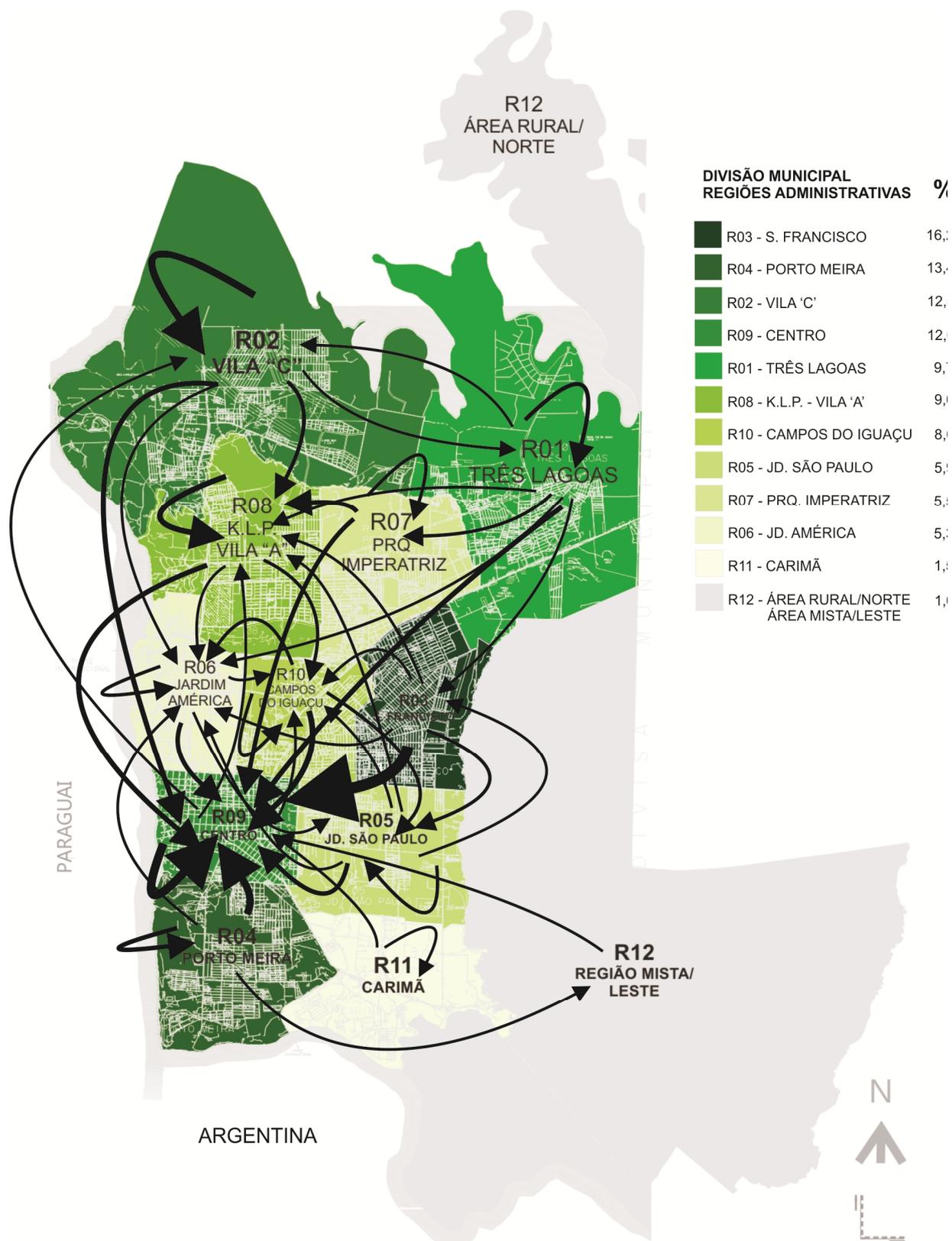
Elaboração: Pinto, 2011.

**Tabela 24.** Fluxo regional de origem para regional de destino (cotidiano).

REGIONAL ORIGEM	REGIONAIS DE DESTINO - COTIDIANO											
	R01	R02	R03	R04	R05	R06	R07	R08	R09	R10	R11	R12
R01	4	1	1			1	2	1	5			
R02	1	8				1		3	4			
R03					2	1		1	11	1		
R04				2		1			8			1
R05			1		2	1		1	4	1		
R06					1	2			4	1		
R07							2	4	4			
R08						1		6	5	2		
R09		1						1	9	1		
R10					2	2			6	2		
R11									1		1	
R12									1			

Elaboração: Pinto, 2011.

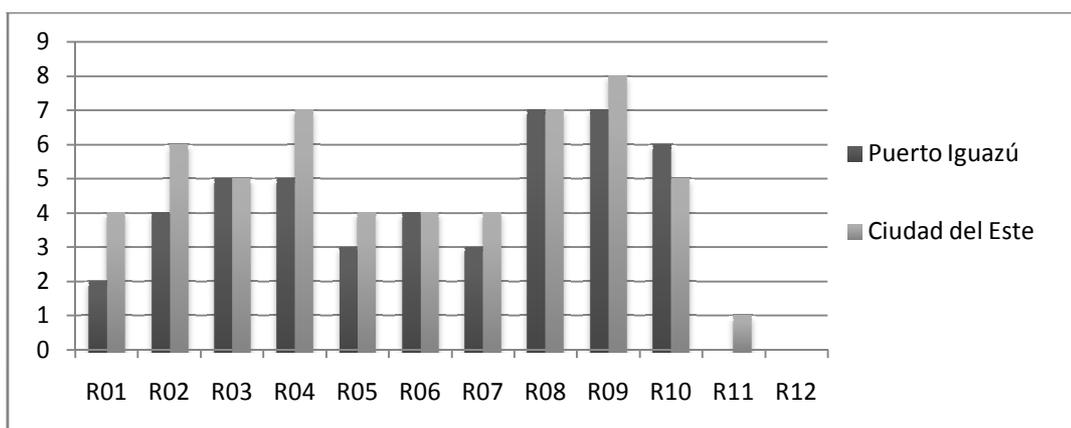
**Figura 15.** Fluxo região de origem para região de destino (atividades cotidianas).



Base cartográfica: SMPU, 2010.  
Elaboração: Pinto, 2011.

O quinto campo da pesquisa foi direcionado ao entendimento dos deslocamentos dos autóctones de Foz do Iguaçu, para as cidades fronteiriças de Ciudad del Este e Puerto Iguazú. Busca-se também, saber quais são as atividades de maior interesse realizadas nestes locais e sua frequência.

**Gráfico 16.** Deslocamentos realizados para Porto Iguazú, e Ciudad del Leste.

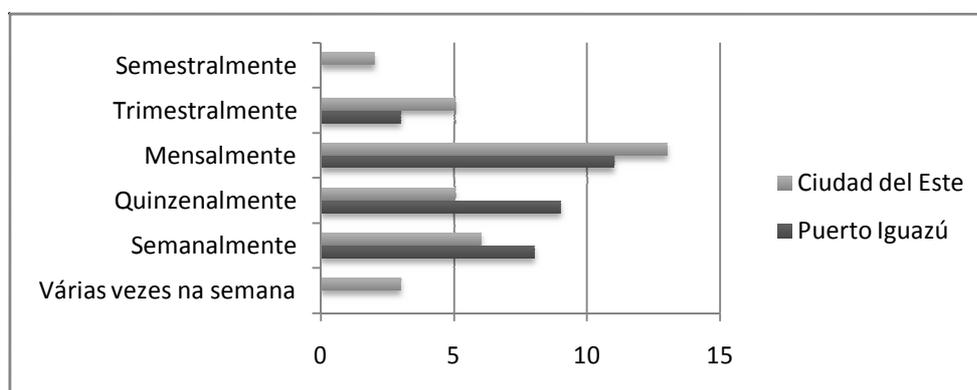


Elaboração: Pinto, 2011.

Nos dados apresentados no gráfico 16, podemos observar que as duas cidades são bastante procuradas pelos entrevistados de praticamente todas as regiões da cidade, de forma equilibrada entre as duas cidades, exceto pelas regiões R11 e R12, que são as regiões com menor percentual de habitantes. Dos 70 questionários, 46 idas foram contabilizadas para Puerto Iguazú e 55 para Ciudad del Este.

A frequência destes deslocamentos ocorre em sua maioria, mensalmente, mas vale destacar a ida semanal e quinzenal para a cidade argentina de Puerto Iguazú, como aponta o gráfico 17.

**Gráfico 17.** Frequência dos deslocamentos para Puerto Iguazú e Ciudad del Este.



Elaboração: Pinto, 2011.

No que diz respeito aos fatores de atração das duas cidades, é possível constatar que não há apenas um ou dois motivos de atração, mas são diversos os fatores atratores destas localidades como é possível verificar nas tabelas 25 e 26. Nesta compilação de dados, verificamos que não houve marcação de nenhum dos entrevistados no sentido de deslocamento em função de estudo tanto para Ciudad del Este quanto para Puerto Iguazú, provavelmente porque, neste âmbito de estudos a cidade de Foz do Iguaçu é a que concentra maior número de instituições de ensino e conseqüentemente é o pólo atrator para este tipo de deslocamento.

**Tabela 25.** Motivos dos deslocamentos para a cidade de Puerto Iguazú.

ATIVIDADES EXERCIDAS EM PUERTO IGUAZÚ	REGIONAIS DE ORIGEM											
	R01	R02	R03	R04	R05	R06	R07	R08	R09	R10	R11	R12
Compras			1	3	2	2		3	6	2		
Supermercado			3	2	2	2	1	3	1	2		
Duty Free				1		2		4	3	3		
Trabalho	1		1							2		
Estudos												
Almoçar/jantar	1	1	1	1	1	4		4	2	2		
Balada		1	1	3		1		4	1	4		
Cassino						1		3	1	3		
Turismo/acompanhar		2	4	1	1	2	3	3	3	2		
Abastecer			3	3	1		1	4	3	4		

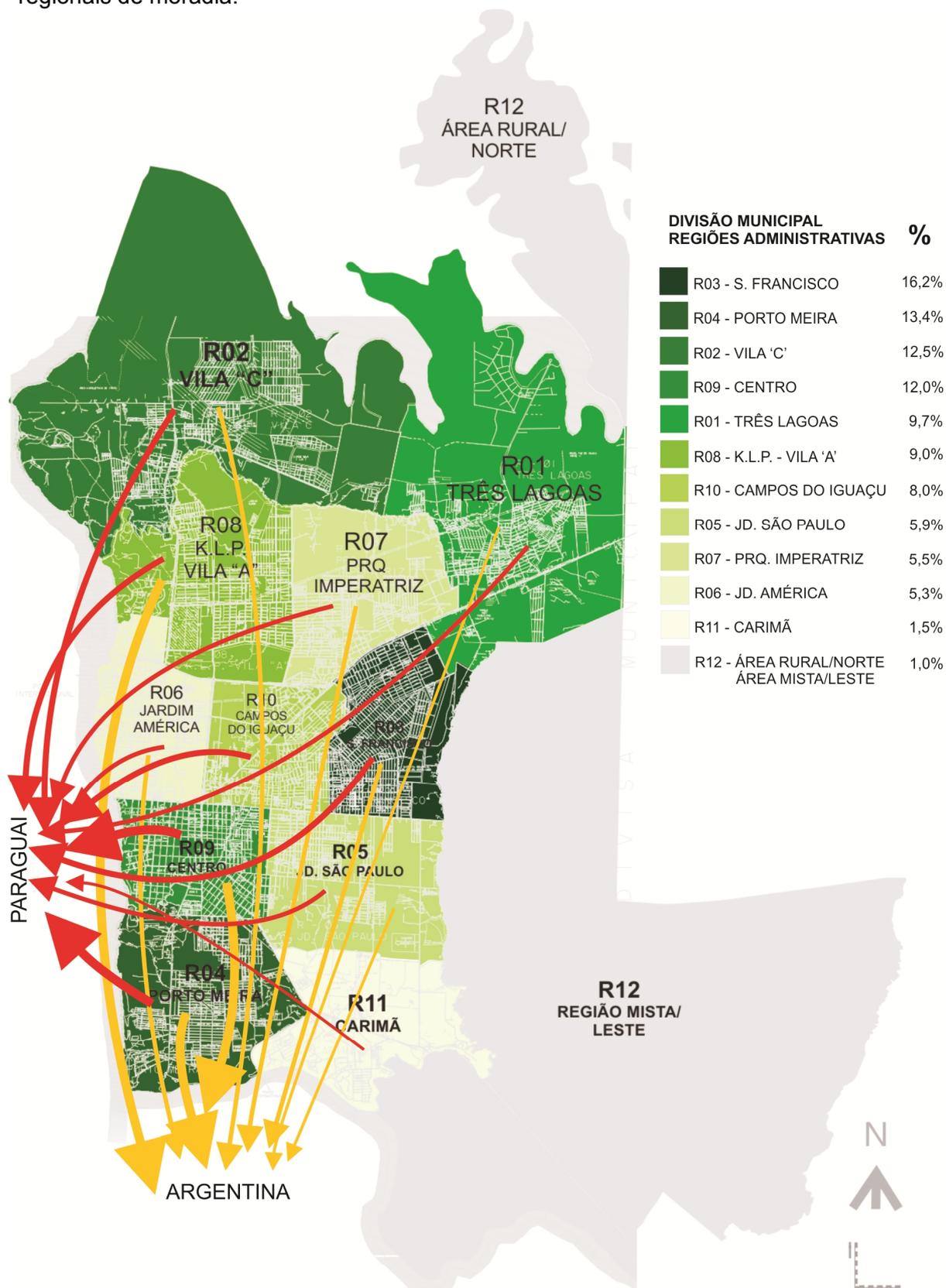
Elaboração: Pinto, 2011.

**Tabela 26.** Motivos dos deslocamentos para a cidade de Ciudad del Este.

ATIVIDADES EXERCIDAS EM CIUDAD DEL ESTE	REGIONAIS DE ORIGEM											
	R01	R02	R03	R04	R05	R06	R07	R08	R09	R10	R11	R12
Compras	4	6	5	6	4	4	4	6	6	4	1	1
Supermercado			1			1		1		1		
Duty Free									1			
Trabalho		1			1	1	1			3		
Estudos												
Almoçar/jantar			1		1	1	1	1	2	1		
Balada	1	1	1	2				5		2		
Cassino						1		2		1		
Turismo/acompanhar		1	2	3	2	2	3	1	2			
Abastecer			1	3		1	1	1		1		

Elaboração: Pinto, 2011.

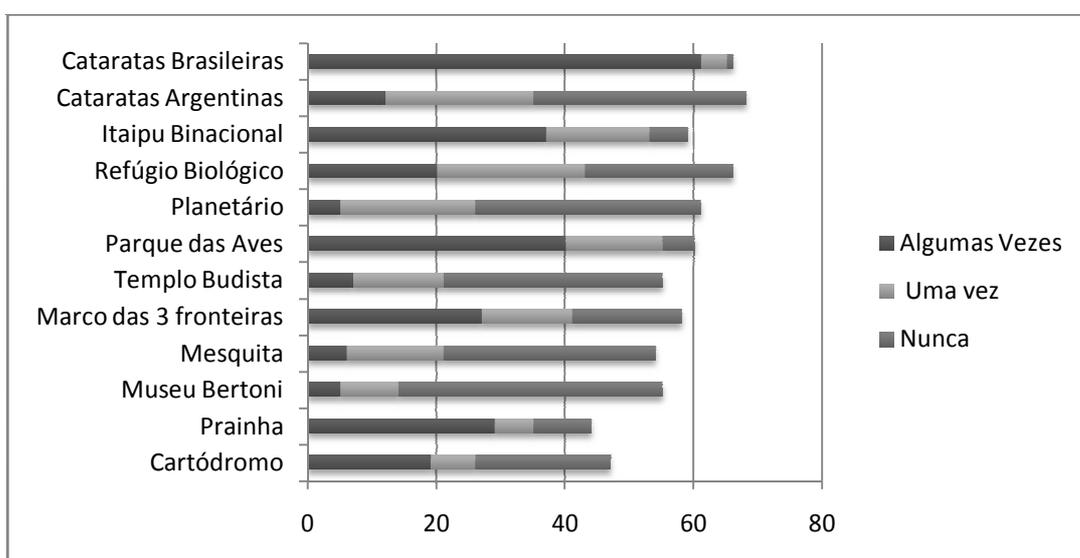
**Figura 16.** Deslocamentos realizados para Ciudad del Este e Puerto Iguazú a partir das regionais de moradia.



Base Cartográfica: Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu  
Elaboração: Pinto, 2011.

Outro aspecto de interesse da pesquisa abordado de forma breve, diz respeito ao comportamento moradores locais com relação aos pontos turísticos da região. O que pôde ser constatado é que a maioria dos moradores não frequenta os pontos turísticos e os que fazem em geral é para acompanhar familiares e amigos que querem conhecer estes locais. Itaipu e o Parque das Aves foram os pontos turísticos mais citados pelos entrevistados, seguido do refúgio biológico e do marco das três fronteiras.

**Gráfico 18.** Pontos turísticos frequentados como atividade de lazer.



Elaboração: Pinto, 2011.

A pesquisa confirmou a grande movimentação que existe entre as cidades fronteiriças, sobretudo para as ações cotidianas e se tornam uma alternativa para as atividades de todas as ordens. Os moradores de Foz do Iguaçu vão a Ciudad del Este sobretudo, para fazer compras, mas também frequentam seus restaurantes e casas noturnas. O mesmo se passa com a pequena Puerto Iguazú que recebe muitos brasileiros para as atividades de lazer: restaurantes, bares, sorveteria e compras do dia-a-dia. A direção dos fluxos entre as cidades é ditada, entre outros aspectos, pela dinâmica econômica dos países fronteiriços e conseqüentemente pelas suas diferenças cambiais, mas efetivamente eles acontecem com bastante intensidade. Aos deslocamentos dos autóctones realizados na malha urbana de Foz do Iguaçu e pelas cidades fronteiriças, se somam os dos milhares de turistas, compristas e outros sujeitos sociais que na sua interação impactam o urbano e fazem deste lugar geográfico um espaço singular e complexo.

**3. RELAÇÕES ENTRE A NOÇÃO DE MOBILIDADE HUMANA  
E O CONCEITO DE COMPLEXIDADE NO CONTEXTO  
DE FOZ DO IGUAÇU**

A noção de Mobilidade Humana proposta por Rocha (1998), a qual propõe a inseparabilidade das ordens de mobilidade, a física (macro e micromobilidades), social e do trabalho, ganha maior fluidez e entendimento a partir do conceito de complexidade proposto por Edgar Morin (1995, p.51-52).

“O que é a complexidade? À primeira vista, é um fenômeno quantitativo, a extrema quantidade de interações e de interferências entre um número muito grande de unidades (...) compreende também incertezas, indeterminações, fenômenos aleatórios. A complexidade num sentido tem sempre contato com o acaso”.

Estas duas proposições (Mobilidade Humana e Complexidade) apresentam convergências em vários dos seus pontos principais de análise e, sobretudo, no que diz respeito à interconexão entre disciplinas para a melhor compreensão do todo. Em realidade, a noção de Mobilidade Humana pode ser posicionada dentro da ideia maior que é o paradigma – princípio estruturador da visão de mundo – da complexidade, proposto por Morin. Para entender este conceito é necessário compreender a diferença entre a lógica sobre a qual a ciência clássica estruturou seu paradigma e a lógica que estrutura o paradigma da complexidade proposto por este autor.

A ciência clássica trouxe inúmeros progressos e propiciou o desenvolvimento de diversos conhecimentos que enriqueceram a civilização, ao mesmo tempo em que produziu a ameaça de destruição da humanidade. De acordo com Morin (2004, p. 15):

“O desenvolvimento traz certamente progressos científicos, técnicos, sociais, da medicina, mas também traz destruição da biosfera, destruição cultural, novas desigualdades, novas submissões em substituição às antigas servidões. O enorme desenvolvimento da ciência e da técnica carrega em si mesmo uma ameaça de extinção (nuclear, ecológica) e os ameaçadores poderes de manipulação”.

No que concerne a esta ambivalência devemos procurar compreendê-la, segundo Morin (2007). Isto porque a ciência produz técnicas que transformam a humanidade, a qual, de forma recíproca, transforma a própria ciência.

Esta ciência clássica, pautada em experimentos, buscava resultados estáveis a partir de uma metodologia lógica, linear que para a sua prática reduziu a complexidade da natureza à simplicidade. Sua lógica se estabeleceu a partir da

crescente fragmentação do conhecimento, cujas teorias, pesquisas e ações passaram a desconsiderar o todo, reduzindo-o à parte isolada, com pouca ou nenhuma complementaridade de informação entre as demais linhas de conhecimento. Tal postura influenciou de maneira profunda a vida da sociedade durante séculos, reproduzindo sua estrutura na forma de pensar dos indivíduos.

Um dos principais princípios balizadores desta ciência é o da separação, ou seja, o isolamento dos objetos uns dos outros, do seu meio e também de seu observador para que seja possível compreendê-lo e solucioná-lo. Esta ideia de separabilidade não se restringiu apenas aos objetos estudados e se refletiu no isolamento entre as próprias disciplinas e da própria ciência com relação à sociedade.

O outro princípio norteador da ciência clássica é o da “redução” que de acordo com Morin (2003) pode ser subdividido em duas ramificações: uma seria a redução do conhecimento do todo às suas partes, de modo com que a parte representasse a “totalidade”; e a outra seria a tendência a limitar o conhecimento ao que pode ser mensurável, quantificável. O autor considera estes princípios balizadores como parte de um pensamento simplificador mutilante.

A partir do entendimento destes princípios balizadores do pensamento científico clássico podemos entender que a ideia de complexidade não sofria resistência, mas era combatida pelos cientistas. Contudo, paradoxalmente, foi a partir da busca por uma lei simples para explicar o universo que os cientistas se depararam com a complexidade.

Estes princípios norteadores dos processos científicos foram questionados a partir de duas revoluções científicas, de acordo com Morin (2003). Uma primeira quando os conceitos da física quântica derrubam o determinismo, desestruturam a ideia de uma unidade simples na base do universo e introduziram a incerteza no conhecimento científico. Uma segunda seria a elaboração de “grandes ligações científicas”, considerando os conjuntos organizados, ou sistemas, em substituição às elaborações reducionistas.

No Círculo de Viena, cientistas, lógicos e matemáticos tentaram encontrar proposições científicas capazes de embasar um pensamento verdadeiro, científico e seguro. Porém, segundo Morin (2007), Whitehead evidenciou o oposto, ou seja, a cientificidade se definiria pela incerteza e não pela certeza. A esta informação

Popper agrega a ideia de falibilidade, segundo a qual a prova de que uma teoria é científica seria o fato de ela poder ser refutada, isto é, ser falível. Estas afirmações provocaram uma reviravolta epistemológica, conduzindo a novas questões a serem resolvidas, contudo, ficou claro que a busca pela fundamentação da verdade da ciência fracassou. A confiabilidade na ciência passou a residir, portanto, na possibilidade de corrigir suas explicações e não mais na certeza (“verdades”) destas explicações.

Em diferentes contextos e diferentes momentos a ciência precisou lidar com a complexidade, pois “de toda parte surge a necessidade de um princípio de explicação mais rico do que o princípio da simplificação (separação/redução), que podemos denominar princípio da complexidade” (MORIN, 2007, p. 30).

O princípio da aleatoriedade, introduzido no início do século XIX, antes rejeitado, está presente hoje em praticamente todas as áreas científicas. Assim como o estruturalismo, a cibernética e a teoria dos sistemas trazem avanços para a teoria da organização que tem se desdobrado para a teoria da auto-organização, sendo esta considerada por Morin como primordial para o entendimento dos seres humanos.

Outros princípios clássicos foram quebrados com o desenvolvimento de algumas pesquisas, caso da microfísica, da teoria da informação e da teoria dos sistemas que reintroduziram o observador como parte da pesquisa. A contradição como erro de pensamento também foi deixada para trás. Hoje ela é entendida de forma coerente e lógica na qual duas ideias contrárias podem conceber um mesmo fenômeno.

A ideia original de complexidade segundo Morin (2007) foi apresentada por Gaston Bachelard ao considerar que não há nada simples na natureza, só há o simplificado. Contudo, esta ideia não foi desenvolvida e somente um período depois ressurgiu na cibernética e na teoria dos sistemas cujo “primeiro grande texto sobre o assunto” foi escrito por Warren Weaver no século XIX.

A crítica que Morin (2007) faz ao pensamento científico se estrutura sobre os aspectos que considera negativos tais como o desenvolvimento disciplinar tanto das ciências físicas quanto das ciências antropológicas que caminham para a super especialização da fragmentação do saber; o desligamento da ciência em relação à ciência do homem; a fragmentação que leva ao anonimato e às manipulações diversas; a falta de reflexão sobre o mundo e o conseqüente crescimento da

inconsciência; e a produção de potencialidades ambivalentes, tanto mortais quanto benéficas. Morin (2007, p.8 e 10) faz esta crítica por considerar que,

“A ciência é igualmente complexa porque é inseparável de seu contexto histórico e social” e [...] “não significa que as especializações e as competências devam dissolver-se. Isto significa que um princípio federador e organizador do saber deve impor-se”.

O princípio da complexidade de Morin também tem suas bases na necessidade de distinção e de análise, mas diferentemente procura estabelecer conexão entre o objeto, o ambiente e o observador, sem sacrificar o todo pela parte e a parte pelo todo. Além disso, se esforça para “desenvolver amplamente o diálogo entre ordem, desordem e organização, para conceber, na sua especificidade, em cada um dos seus níveis, os fenômenos físicos, biológicos e humanos” (MORIN, 2007, p. 30).

Para “estabelecer a relação entre ciências naturais e ciências humanas, sem as reduzir umas às outras, pois nem o humano se reduz ao biofísico, nem a ciência biofísica se reduz às suas condições antropossociais de elaboração”, é necessário desenvolver [...] “um pensamento capaz de enfrentar a complexidade do real, permitindo ao mesmo tempo à ciência refletir sobre ela mesma” (MORIN, 2007, p. 31).

Hoje, a Ciência já não tem tanta resistência ao conceito de complexidade, e já não é combatida como um inimigo, mas vista como um desafio que passa a ser o de “transformar o conhecimento da complexidade em pensamento da complexidade”. Neste sentido, o autor propõe uma mudança de paradigma para uma visão mais abrangente e universalista do pensamento complexo, mais sintonizada com o mundo atual e afirma que “não haverá transformação sem reforma do pensamento, ou seja, revolução nas estruturas do próprio pensamento. O pensamento deve tornar-se complexo”. (MORIN, 2007, p. 8 e 10)

Esta reforma do pensamento deve substituir a “causalidade linear e unidirecional por uma causalidade em círculo e multirreferencial”, e fará a conexão entre explicação e compreensão sendo que esta, por sua vez, demanda universalismo e generosidade. A reforma do pensamento implica em organizar o conhecimento, “precisamos compreender que nossa lucidez depende da complexidade do modo de organização das nossas ideias” (MORIN, 2003, p. 92 e 96).

“A compreensão humana comporta não somente a compreensão da complexidade do ser humano, mas também a compreensão das condições em que são forjadas as mentalidades e praticadas as ações”, em contextos culturais diferentes, temos [...] “a necessidade de compreender que a honra do outro possa obedecer a um código diferente do nosso, logo de considerá-la segundo os critérios desta cultura, não dos nossos” (MORIN, 2005 p. 115).

A barbárie é afastada pela compreensão, sendo esta última alimentada pela racionalidade - conhecimento objetivo - e pela afetividade - conhecimento subjetivo. Morin (2005, p. 124) afirma que “introduzir a compreensão profunda em nossos espíritos significa civilizar profundamente”.

A complexidade, no entanto, é frequentemente mal compreendida em virtude de dois equívocos, discutidos por Morin (2007). Um deles é o de tratar a complexidade enquanto resposta e não como um desafio e/ou uma motivação para pensar. O outro é confundir a complexidade com a completude do conhecimento quando, ao contrário, ela traz em si a incompletude. Sua luta é exatamente contra a mutilação do conhecimento (não contra a incompletude) oriunda da fragmentação simplificadora da realidade, decorrente da falta de articulação entre as disciplinas.

É preciso substituir um pensamento que isola e separa por um pensamento que distingue e une. É preciso substituir um pensamento disjuntivo e redutor por um pensamento do complexo, no sentido originário do termo *complexus*: o que é tecido junto (MORIN, 2003, p. 88).

Segundo Morin (2007), a complexidade a princípio parece confusa, incerta, incompreensível, mas na medida em que se avança pelas diretrizes da complexidade, observam-se dois núcleos interligados, o empírico (com desordens e eventualidades de um lado e complicações, confusões e multiplicações do outro) e o lógico (formado pelas contradições a enfrentar e pelas indecidibilidades inerentes à lógica).

O caminho é enfrentar a complexidade, ainda que ela pareça negativa ou que se esteja dando um passo atrás pela reintrodução da incerteza, porém, o desafio é o do pensamento multidimensional, numa realidade antropossocial que contém a dimensão individual, a social e a biológica. As disciplinas são diferentes faces de uma mesma realidade e como tal, não devem ser isoladas, mesmo que seja necessário distingui-las.

O pensamento multidimensional é um pensamento dialógico, isto é, que contém duas lógicas sem que nenhuma delas perca sua própria unidade. A partir deste raciocínio, Morin afirma que “o homem é um ser unidual, totalmente biológico e totalmente cultural a um só tempo”. O princípio dialógico elimina o combate com o real. “O desafio da complexidade nos faz renunciar para sempre ao mito da elucidação total do universo, mas nos encoraja a prosseguir na aventura do conhecimento que é o diálogo com o universo” (MORIN, 2007, P. 189 e 191). Para entrar no universo da complexidade é necessário o uso da estratégia para avançar no incerto e no aleatório, utilizar as informações e integrá-las, de modo a pensarmos nos conceitos, sem dá-los por concluídos.

Diante da necessidade de ter uma visão mais ampla sobre o entendimento da mobilidade Rocha (1998) propôs a noção de Mobilidade Humana, considerando a interação entre as diferentes ordens de mobilidade: a do trabalho, a social, a física (macro e micromobilidades), além da mobilidade do consumo apresentada por Ghizzo (2006). Esta interconectividade amplia a compreensão para além do foco em apenas uma destas abordagens. A concepção de complexidade e conexão entre as disciplinas não significa uni-las num todo de modo que a individualidade se perca, ao contrário, a ideia é que aconteça a junção destas disciplinas para entendimento maior, mas permanecendo cada uma com suas características individuais, preceito holográfico do pensamento complexo na perspectiva de Morin.

Da mesma forma funciona a noção de Mobilidade Humana. Ainda que o estudo parta inicialmente de uma das ordens, o maior entendimento acontece a partir da articulação das ideias entre estas ordens existentes, sem que a particularidade das mesmas seja esvaziada.

Quando a pesquisa se inicia a partir da mobilidade física, como foi o caso desta pesquisa, os dados e questionamentos nos levam ao encontro das outras ordens de mobilidade, em percentuais diferenciados a depender do aspecto estudado, mas quando interconectadas elucidaram os deslocamentos de modo mais amplo. É imperativo utilizar uma abordagem abrangente e transdisciplinar na análise de um município tão complexo quanto Foz do Iguaçu, que reúne em si mesmo a realidade de outras duas cidades, pertencentes a dois outros países.

A macromobilidade física que acontece na região de Foz do Iguaçu a partir de deslocamentos em função da necessidade de consumo do espaço (turismo de lazer)

e/ou de mercadorias (turismo de compras), em última instância, repercute em termos de mobilidade social por proporcionar uma mudança no status social dos indivíduos que a promovem.

De forma similar se processa a mobilidade para o trabalho envolvendo os moradores de Foz do Iguaçu que se deslocam diariamente para trabalhar no comércio paraguaio. Este deslocamento físico (micromobilidade física) é motivado pela busca de um retorno financeiro imediato quando comparado às condições oferecidas pelo mercado de trabalho da própria cidade. Esta situação possibilita uma melhoria na condição financeira destes trabalhadores, apesar de incorrerem em um maior desgaste físico e também na instabilidade das relações de trabalho.

A junção das três ordens de mobilidade também é visível a partir dos deslocamentos frequentes realizados pelos compristas de outras cidades para a fronteira, a fim de adquirir produtos junto a seus fornecedores, objetivando a revenda e obtenção de lucros. Esta relação reflete um deslocamento físico, envolvendo uma relação de trabalho que contribui para uma melhoria da sua condição social.

Para realizar seu lazer, os moradores de Foz do Iguaçu se deslocam em função da atividade realizada, independente da distância a ser percorrida. Diferentemente dos deslocamentos cotidianos, quando se busca a redução das distâncias percorridas, que não raro significam melhor qualidade de vida.

Os autóctones fazem das cidades vizinhas uma extensão da própria cidade domicílio, sendo que aspectos econômicos diversos contribuem para aumento ou diminuição do fluxo entre elas. A valorização do Real e as últimas crises financeiras na Argentina tornaram Puerto Iguazú local interessante para consumo de diversos itens, destacando-se gasolina, remédios e alimentos, o que por vezes leva a uma perda real para os comerciantes de Foz do Iguaçu, pois os argentinos, que anteriormente se beneficiavam do câmbio fazendo o fluxo oposto, não apenas deixaram de consumir aqui, mas também seduziram os consumidores locais que passaram a atravessar a fronteira em busca destes produtos. A região, como qualquer outra, tem frequentemente que reinventar seu equilíbrio econômico, porém, o número de variáveis que interferem nesta equação, é maior e mais complexo.

A costura entre as diversas disciplinas tem um peso significativo dentro do pensamento complexo e é esta mesma importância que Rocha verificou ser

necessário ao estudo da mobilidade, voltado para a compreensão dos processos sociais mais amplos e por isto se mostra coerente a partir da perspectiva transdisciplinar. A noção de Mobilidade Humana faz parte de um contexto sistêmico, complexo e multidimensional e com ele, estão presentes a incerteza e a incompletude ponderadas por Morin, que afirma que a complexidade “não quer dar conta de todas as informações sobre um fenômeno estudado, mas respeitar todas as suas diversas dimensões”.

Morin (2007) propõe alguns caminhos para a compreensão e o desenvolvimento do pensamento complexo. Alguns destes caminhos (enumerados a seguir) foram utilizados como referência para ampliar o entendimento da mobilidade pesquisada em Foz do Iguaçu, buscando para isto, exemplos vivenciados na região da tríplice fronteira.

1. A irreduzibilidade do acaso e da desordem: estão “presentes no universo e ativos na sua evolução e, por outro lado, não podemos resolver a incerteza que as noções de desordem e de acaso trazem”.

Com relação à mobilidade, a aleatoriedade e a incerteza se aplicam à mobilidade social, física e do trabalho causando interferências e mudando no curso das ações e promovendo novos encaminhamentos. Tais processos podem ser minimizados, mas dificilmente eliminados.

Ao analisar o contexto de Foz do Iguaçu observa-se que os vários agentes sociais envolvidos no processo de mobilidade na região fronteira estão sujeitos à interferências de fatores externos de diversas ordens. Tais interferências geram fatos distintos, contraditórios e por vezes antagônicos impactando diretamente a vida cotidiana local.

As flutuações de câmbios decorrentes da dinâmica instável das econômicas internacionais impactam imediatamente as relações comerciais na tríplice fronteira, por sua estreita relação com os mercados globais, e alteram não apenas o ritmo de compra e venda de mercadorias, como também a frequência dos deslocamentos para a região e o direcionamento dos fluxos entre os três países.

A própria travessia na Ponte da Amizade com o tráfego de moto táxis, vans, os caminhões em trânsito aduaneiro, os ônibus de turismo de compras e de compristas, os carros de taxistas, de turistas, de moradores internacionais gera maior probabilidade de ocorrência de situações inesperadas (acidentes, assaltos,

protestos). Além deste, outros acontecimentos somam-se aos fatores de imprevisibilidade (como as epidemias, as decisões políticas e econômicas unilaterais de um dos países, dentre outros), de modo que sempre haverá acaso e desordem neste contexto.

2. Transgressão: nas ciências naturais, da abstração universalista que elimina a singularidade, a localidade e a temporalidade. Morin (2007, p. 179) afirma que “não podemos trocar o singular e local pelo universal: ao contrário, devemos uni-los”.

Este aspecto da complexidade voltado à mobilidade pode ser explicado pelo fato da existência do conceito maior (que é o da Mobilidade Humana), não eliminar os conceitos singulares das ordens que o compõe (mobilidade física, mobilidade social, mobilidade para o trabalho). Ao contrário, a complexidade se apresenta neste conceito justamente pela soma das diferentes ordens.

Um exemplo desta relação poderia ser o das Cataratas do Iguaçu, considerada uma atração local, regional, e mundial (UNESCO, 1986). Foi eleita em 2011 como uma das sete novas maravilhas da natureza (votação popular realizada via internet em todo o planeta). Esta atração turística deve ter sua abordagem considerada a partir de todas as suas escalas, sobretudo a local, a nacional e a internacional, mas preferencialmente, pensando numa análise que some as partes para ser chegar a uma visão mais abrangente.

O mesmo raciocínio deve ser levado em consideração ao se analisar as singularidades das cidades fronteiriças. A abordagem da complexidade propõe que elas sejam associadas a um contexto não apenas de Brasil e de América Latina, mas envolvendo ao máximo seus aspectos globais. Os processos que afetam cada uma das cidade são certamente conectados a outras esferas: as locais, regionais, federais, nacionais e internacionais, simultaneamente, e sem a eliminação de nenhuma delas. Limitar sua análise, independente do tema a ser tratado é um restringimento que elimina suas singularidades.

3. A complicação: advinda das diversas interações e interrelações dos fenômenos biológicos e sociais, está presente na análise de qualquer fato aparentemente corriqueiro da tríplice fronteira.

A própria análise entre as ordens de mobilidade possui em si um fator complicador que é a interrelação entre elas, sobretudo se somada à noção de interconexão e interdependência de seu processo.

Como pode ser observado nos mapas gerados a partir dos questionários fast interview aplicados nesta pesquisa, os moradores locais realizam deslocamentos frequentes para as cidades fronteiriças. Um feriado prolongado, e a consequente vinda de turistas para a região complicam a vida dos autóctones, habituados a circular entre elas. Atrasos, engarrafamentos e até falta de mercadorias contribuem para a complicação da realização de atividades neste período.

O movimento pendular promovido pelos trabalhadores brasileiros que atuam no comércio paraguaio ocorre em paralelo às diferentes atividades vinculadas à travessia da Ponte da Amizade e por vezes este deslocamento é interrompido por motivos diversos, tais como: fiscalização mais forte da Receita Federal, na aduana brasileira; greve dos funcionários da Receita Federal, que instalam um ritmo de trabalho mais lento como forma de protesto; passeatas realizadas por taxistas e motoboys para chamar a atenção para sua condição de trabalho. O próprio excesso de caminhões em trânsito aduaneiro pode causar engarrafamentos de horas e atrapalhar a travessia dos trabalhadores em deslocamento pendular. Isto é, múltiplas interferências podem ocorrer na ação de deslocamento cotidiano (complicação).

Um dado novo entre os países fronteiriços, a exemplo da ocorrência da febre aftosa, gera uma série de procedimentos nas aduanas, para evitar a propagação da doença no país ainda não afetado. Tais procedimentos também contribuem para aumentar os transtornos na mobilidade física entre os países.

A gripe A foi um fator que influenciou negativamente no setor turístico da região, pois muitos viajantes deixaram de realizar suas viagens por receio de pegar gripe durante o percurso (aeroporto, rodoviária) ou mesmo no seu local de destino. No período de maior incidência da gripe A, houve uma queda na movimentação turística na tríplice fronteira, e pode ser comprovada através dos levantamentos de chegadas e saídas de passageiros nos aeroportos, rodoviárias e também pela contagem de entradas nas principais atrações turísticas da cidade.

4. Ordem, desordem e organização: fenômenos ordenados podem nascer de uma agitação ou de uma turbulência desordenada; e de estruturas turbilhonárias coerentes podem nascer perturbações cuja resolução aparentemente depende de turbulência.

A princípio, a interconexão entre as ordens de mobilidade pode gerar uma certa desorganização na compreensão dos fenômenos envolvidos, contudo, ao se aprofundar no entendimento dos fatos, é possível constatar que esta interrelação ajuda nos processos de entendimento da mobilidade de uma forma mais ampla e profunda. Um exemplo referente à ordem, desordem e organização na região estudada é a Carta Verde, seguro obrigatório contra terceiros, exigência para veículos em viagens internacionais, aprovada pela Resolução 120, de 1994 do Mercosul (BCB, 2011). Ela cobre responsabilidade civil por danos pessoais e materiais causados a terceiros não transportados pelo veículo segurado e seu uso tem se tornado polêmico entre os moradores das cidades de Foz do Iguaçu e Puerto Iguazú, uma vez que a falta do seguro não gerava consequências durante bastante tempo, devido às dificuldades de fiscalização do pagamento destes documentos.. Entretanto, a Lei Complementar 126 de 2007, impôs pesadas multas para a ausência deste seguro. De acordo com a Luna Corretora de Seguros (2011), o valor da carta varia de acordo com o valor da cobertura: para um seguro de três dias o valor varia de R\$ 48,00 a R\$ 76,00 e para trinta dias este valor apresenta uma variação de R\$ 216,00 a R\$ 378,00.

Para uma viagem eventual este seguro é coerente, entretanto, para o morador da cidade fronteiriça, que se movimenta como se toda a área fosse apenas de um país (no sentido de um deslocamento habitual), este custo se torna inviável, mesmo o que possui menor valor de cobertura. Em 2011, a fiscalização deste seguro passou a ser posta em prática e a consequência imediata foi o esvaziamento do comércio de Puerto Iguazú e a restrição das possibilidades de lazer por parte dos moradores de Foz do Iguaçu. A criação de um decreto voltado à responsabilidade dos motoristas para com os acidentados é importante para colocar ordem nas questões envolvidas, porém, no caso da trílice fronteira, a legislação acabou por gerar uma desordem na área econômica local. Sob protestos e passeatas, a Carta Verde deixou de ser fiscalizada na fronteira trinacional, mas a situação ainda se encontra pendente, aguardando novas abordagens para se chegar a resoluções definitivas.

Ou seja, em termos do princípio da ordem, desordem e organização, os acidentes de trânsito internacionais geram desamparo aos acidentados (turbulência), sendo a Carta Verde uma tentativa de solução (ordem) proposta para esta questão.

Contudo, na tríplice fronteira esta solução gerou perturbações de ordem social e econômica, afetando a mobilidade entre os países.

5. Organização: constitui um sistema a partir de elementos diferentes; portanto ela constitui, ao mesmo tempo, uma unidade e uma multiplicidade. É aquilo que podemos chamar de soma das partes, porém o resultado da união das partes tanto pode gerar algo a mais, (no sentido de ir além da simples soma) quanto pode gerar algo aquém, no sentido de que a soma pode provocar inibição de potencialidades. Estas organizações podem ser ao mesmo tempo, acêntricas, policêntricas e cêntricas. De modo que as sociedades contemporâneas se auto-organizam a partir de vários centros de comando-decisão (Estado, autoridades estaduais, municipais, empresas, partidos políticos, sindicatos e mesmo de interações entre grupos de indivíduos).

Para concretizar a missão da Universidade Federal da Integração Latinoamericana - UNILA (de contribuir para a integração latino-americana), situada no município de Foz do Iguaçu, é necessário alcançar uma organização que envolva as diferentes esferas de comando de decisão, buscando sinergismo e cooperação entre as várias instituições de ensino superior e entre as diferentes instâncias de governo nacional e internacional. A universidade é unidade e multiplicidade na medida em que sua missão, portanto, seu funcionamento coerente, passa necessariamente pelo processo de interconexão e de sinergismo entre as várias instituições de ensino. Ao mesmo tempo em que as trocas internacionais dependem do funcionamento local da instituição.

6. Holograma: onde cada um dos pontos que constituem o todo inclui quase toda a informação do conjunto que o representa e “neste sentido pode-se afirmar que não só a parte está no todo, como o todo está na parte”, abandonando o tipo de movimento linear, pelo movimento de explicação circular para entender um fenômeno. Trata-se de relação de auto-produção e de auto-organização, num processo de círculo produtivo ininterrupto, no qual os produtos são necessários à produção daquilo que se produz.

Este movimento circular faz sentido quando aplicado nas relações de interação entre as ordens componentes da Mobilidade Humana, como comentado anteriormente. Independente da ordem pela qual se inicia a pesquisa do assunto,

inevitavelmente se chega às outras ordens de mobilidade e à compreensão maior da sua noção.

Para entender Foz do Iguaçu é preciso um movimento de análise-síntese-análise, sem restringir, portanto, a pesquisa ao estritamente local. É fundamental entender o contexto global que a influencia (comércio e consumo, culturas), ao mesmo tempo em que se observa de perto seu funcionamento local e as influências recebidas.

7. Crise de conceitos fechados e claros: hoje se constata que “as verdades aparecem nas ambiguidades e numa aparente confusão”. Há uma crise das demarcações absolutas, onde o isolamento só é possível num conhecimento de manipulação, não sendo pertinente para o conhecimento da compreensão. Porém, não isolar é insuficiente, é preciso unir os componentes. “Um sistema autônomo aberto deve ser ao mesmo tempo fechado, para preservar a sua individualidade e sua originalidade.”

As linhas demarcatórias entre as ordens de mobilidade neste contexto devem ser permeáveis, para evitar as crises dos conceitos fechados, de modo a aceitar as costuras entre si. A mobilidade social, por exemplo, pode ser mensurada em vários contextos analíticos, entre eles a análise da quantidade de bens de consumo que determinada pessoa possui. Este dado olhado de forma superficial em Foz do Iguaçu pode levar a uma redução interpretativa, fazendo o observador menos atento imaginar em decorrência do aumento do consumo um incremento na qualidade de vida e até mesmo mudança de status social.

Contudo, o consumo de determinados bens na região da fronteira é facilitado pela zona de livre comércio da cidade vizinha. Sendo assim, os habitantes da região muitas vezes ostentam símbolos de *status* tais como celulares de última geração, objetos e roupas de “grife” sem que isto se reflita necessariamente numa melhoria da qualidade de vida destes. O acesso fácil a determinados bens de consumo contribui para as contradições sociais. Para entender a mobilidade social de fato, outros aspectos precisam ser considerados, envolvendo outras abordagens para além do consumo.

Morin sugere abrir mão dos conceitos fechados e claros e lançar um olhar atento às ambiguidades e às aparentes confusões, e afirma que as demarcações absolutas só são possíveis via manipulação e que o caminho se faz pela abertura

e preservação da identidade, ou seja, que as interrelações são fundamentais para a autonomia.

8. Volta do observador na sua observação (recursividade) como caminho para o desenvolvimento do pensamento complexo: o observador é “possuído pela cultura que possui”, e surge a regra da complexidade na qual o observador “deve se integrar na sua observação e na sua concepção”.

Sobre o princípio de reintegração do conceptor na sua concepção: “a teoria qualquer que seja ela e do que quer que trate, deve explicar o que torna possível a produção da própria teoria e, se ela não pode explicar, deve saber que o problema permanece” (MORIN, 2007, p. 186).

O observador integra a sua observação e a sua concepção. Não há como eliminar toda a informação anterior do pesquisador, por isto esta interconexão do mesmo com a pesquisa resulta em uma abordagem própria, singular e isto por si só já contribui para uma nova percepção do tema pesquisado. No caso desta pesquisa, o olhar da observadora tem dois aspectos, um originado de uma pessoa com experiências de vida em duas grandes metrópoles brasileiras, Belo Horizonte e Rio de Janeiro, e o outro advém das experiências de quem vive na cidade de Foz do Iguaçu há oito anos e já possui experiências diversas sobre a região. Foram estas percepções, muitas vezes contraditórias, que instigaram a busca por um estudo sobre a região que proporcionasse algumas respostas para os inúmeros questionamentos. A observação cotidiana do processo de mobilidade permite compreender a conexão entre estes aspectos da Mobilidade Humana (mobilidades social, física e do trabalho) de modo indissociável à história pessoal que conduz o olhar do observador.

9. Contradição: antes ela indicava um possível erro, hoje é admitida como parte da questão. As noções fundamentais necessárias para conceber o universo podem ser complementares e contraditórias a um só tempo.

O *complexus* é o que está junto; tecido formado por diferentes fios que se transformaram numa só coisa. Isto é, tudo se entrecruza, tudo se entrelaça para formar a unidade da complexidade; porém, a unidade do *complexus* não destrói a variedade e a diversidade das complexidades que o teceram (MORIN, 2007, p. 188).

O próprio cotidiano da tríplice fronteira é contraditório, como pode ser constatado no processo de circulação de mercadorias ilegais pela fronteira. É de

conhecimento público que as mercadorias passam tanto pela Ponte da Amizade, quanto via travessia do Rio Paraná à noite, fato já filmado e divulgado pelos meios de comunicação em rede nacional. Os trabalhadores do comércio ilegal são parte da contradição capitalista, sendo ao mesmo tempo excluídos de seus processos e parte dele.

Outro exemplo de contradição pode ser constatado através da análise da mobilidade do trabalho, quando trabalhadores de outras regiões se deslocaram para a tríplice fronteira em busca de novas oportunidades de trabalho, de aumento da renda familiar ou mesmo de autonomia na sua atividade e se viram “presos” no emaranhado das relações de insegurança de todos os tipos, de ameaças e de limites de possibilidade de crescimento.

Foz do Iguaçu é uma das cidades mais violentas do país, sobretudo se observada pelo índice de mortalidade juvenil. As explicações normalmente se encontram na questão fronteiriça e pela presença de drogas na região. Ao mesmo tempo em que a também fronteiriça Puerto Iguazú na Argentina, não apresenta índices de violência. Ao contrário, é conhecida por sua tranquilidade.

A realidade é complexa e os caminhos para o desenvolvimento do pensamento complexo nos desafiam com um novo modo de ver o mundo, um paradigma do qual podemos lançar mão para nos orientar na análise deste complexo momento da sociedade humana contemporânea, em que o olhar da ciência clássica, convencional, já não dá conta de compreender e explicar a realidade.

De acordo com o Morin (2007, p. 334), “o paradigma da complexidade não “produz” nem “determina” a inteligibilidade. Pode somente incitar a estratégia/inteligência do sujeito pesquisador a considerar a complexidade da questão estudada”.

As proposições de Morin (2007) nos orientam para a compreensão de uma realidade complexa transfronteiriça estudada a partir da mobilidade, na medida em que nos ajuda a distinguir as singularidades, a entender seu histórico, a perceber a unidade como parte da multiplicidade, a respeitar as diversas dimensões de um fenômeno, a aceitar as incertezas, a desordem e a impossibilidade de se dar conta de tudo.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta dissertação se propôs a compreender a vivência do espaço urbano de Foz do Iguaçu a partir do entendimento das principais trajetórias de mobilidade humana estabelecidas na sua malha urbana. Esta compreensão do uso do espaço urbano tem uma abordagem diferenciada do estudo tradicional dos deslocamentos tratados com o foco em apenas uma das abordagens do estudo das mobilidades, uma vez que a noção da Mobilidade Humana aumenta a amplitude do entendimento da questão a partir do estabelecimento da correlação e indissociabilidade entre as suas diferentes ordens.

A Mobilidade Humana como somatória da interação entre as ordens de mobilidade orienta para uma abordagem complexa do assunto, de conexão entre as análises particulares para se chegar ao entendimento maior que é a complexidade da vida empreendida pelo homem nas suas diversas sociedades.

A análise partiu do estudo das trajetórias a partir da macromobilidade e micromobilidade física para entender os fatores de atratividade da região capazes de impulsionar e estimular tais deslocamentos. As dinâmicas de mobilidade se materializam a partir das principais trajetórias de deslocamento no espaço urbano e apontam o grau de complexidade das relações existentes entre as cidades fronteiriças na reprodução da lógica capitalista, ao mesmo tempo em que explicitam as fragmentações espaciais e segregações sociais ao longo destes percursos.

O entendimento do contexto histórico-geográfico de formação da região estudada foi de fundamental importância para o entendimento da formação sócio-econômica da região e sua inserção no contexto nacional e internacional contemporâneo. Os ciclos econômicos da madeira/mate, da construção da usina, do comércio da zona franca de Ciudad del Este, da exploração turística das Cataratas marcaram diferentes fases pelas quais passou a cidade, deixando seu registro no espaço urbano e apontando os diferentes interesses e as tensões sócio-econômicas existentes na tríplice fronteira. A marca da mobilidade, do contrabando e da ilegalidade fazem parte da história da região desde os primórdios de sua ocupação e a mudança só poderá ocorrer com esforço e o estabelecimento de novas relações entre as sociedades transfronteiriças.

O entendimento das limitações e do potencial de cada uma das cidades da tríplice fronteira ajudarão, certamente a encontrar um caminho assertivo para melhorar e potencializar a região. As inúmeras perdas territoriais pelas quais passou o Município de Foz do Iguaçu ao longo dos anos reduziram de maneira significativa sua possibilidade de participação na indústria do agronegócio, atividades estas que impulsionam boa parcela da economia do estado do Paraná.

A vizinhança com a zona franca do comércio paraguaio dificulta o desenvolvimento do comércio local, pela concorrência direta e desigual de preços dos produtos vindos, sobretudo da China e a zona industrial pretendida não se desenvolveu em função de um planejamento inadequado e interesses políticos conflitantes, perdendo espaço para cidades como Cascavel e mesmo Santa Terezinha de Itaipu.

Quanto à questão hoteleira, a cidade de Puerto Iguazú, no lado argentino da fronteira têm se diferenciado pela qualidade de serviços na área hoteleira e de serviços de bares, restaurantes e produtos diferenciados como frios e vinhos. Foz do Iguaçu além da estrutura hoteleira que ganha reforços a cada ano e da geração de energia (Itaipu) têm se destacado na prestação de serviços, sobretudo na área da saúde e na área da educação e tecnologia, atividades estas que tornam a cidade pólo de atração de moradores das cidades vizinhas e mesmo das cidades vizinhas do Paraguai e da Argentina.

Grande parte da rede hoteleira de Foz do Iguaçu está voltada ao turismo de lazer, ao turismo de compras e aos compristas. Como a vinda de compristas têm reduzido significativamente nos últimos anos, a atratividade maior recairá sobre os apelos da natureza exuberante da região. Analisando a natureza a partir de um ponto internacional e planetário, se a cidade assumisse um compromisso profundo com a sustentabilidade em todos os seus aspectos socioeconômicos, incluindo os urbanos, a capacidade de atratividade dos empreendimentos turísticos seria muito maior, trazendo benefícios para aqueles que estão de passagem e para os moradores locais.

É possível que um novo ciclo econômico ligado à educação esteja se estruturando e seu estabelecimento reforçará e incrementará as trajetórias de mobilidade já existentes. Os recém estabelecidos IFET e a UNILA vieram se junta às instituições já presentes e a reforçar este processo. A estruturação das novas

instalações universitárias tem sido feita ao longo do eixo das principais vias de acesso e conectadas à Itaipu Binacional, o mercado imobiliário já se movimentou em direção ao seu principal acesso viário (av. Tancredo Neves) com a construção de grandes condomínios horizontais de moradias para diferentes classes sociais (Terra Nova e Alpha Ville). A chegada de novos alunos e professores de diferentes partes do Brasil e da América Latina tem dinamizado a economia de forma ainda embrionária, mas este movimento certamente se ampliará com a abertura de novas turmas no decorrer dos anos.

As atividades econômicas que ajudam a caracterizar cada uma destas cidades fronteiriças tendem a serem reforçadas com o tempo, apesar de todo o dinamismo das sociedades envolvidas. Esta especialização tem como consequência, a intensificação das interações e dos deslocamentos populacionais entre as cidades, em busca da complementaridade dos serviços que elas proporcionam à região, reforçando o que parece ser uma das principais características desta região: a intensa mobilidade humana vivenciada entre as cidades fronteiriças.

A população iguaçuense como pôde ser observada nas pesquisas de *fast interview*, circulam pelas cidades fronteiriças para usufruir do comércio paraguaio e dos restaurantes, bares e produtos da cidade argentina. A direção do fluxo entre as cidades varia de acordo com o câmbio predominante no momento. Atualmente, os moradores de Foz do Iguaçu tendem a fazer compras em Puerto Iguazú, pois o real está valorizado frente ao peso, mas houve período em que este fluxo foi de argentinos em direção às compras no Brasil. A dinâmica entre os países acompanha as alterações econômicas de cada um deles e afetam e redirecionam as relações entre as populações fronteiriças.

Ao contrário do que afirma Roseira (2006), que sugere que a tríplice fronteira esteja em formação de metropolização, as cidades de Foz do Iguaçu, Puerto Iguazú e Ciudad del Este avançam para o aumento no seu grau de interação, mas ainda estão longe de formar uma região metropolitana. Moura (2009) aponta uma série de processos complexos de influência e atratividade que tornam uma cidade polarizadora de outras, isto é, uma metrópole, com interrelações muito mais intensas, abrangentes e diversificadas do que as vivenciadas na região trinacional no momento atual.

Foz do Iguaçu, por outro lado, tende a se manter como parte integrante do pólo regional oeste junto com Cascavel e Toledo, como apresentado por Moura (2009), reforçando a condição metropolitana da capital Curitiba e mantendo sua condição de influência regional. Ainda assim sua condição é complexa e envolve diversas redes de relações locais e internacionais, com suas tensões e contradições sociais, políticas e econômicas que continuarão a determinar um dinamismo peculiar à região trifronteiriça e a diferenciá-las das outras cidades de porte similar.

As condições que tornaram Foz do Iguaçu pólo de atração e crescimento populacional já começam a diminuir como pôde ser observado a partir do crescimento populacional negativo registrado entre os censos de 2000 e 2010. A tendência aponta para a manutenção do turismo como importante atividade econômica e para o incremento de suas atividades de prestação de serviços, o que implica em uma melhoria da qualidade da força de trabalho, e da melhoria do desempenho da área educacional, tanto no que diz respeito à sua abrangência, quanto no que diz respeito à qualidade do ensino ofertado, desde o nível básico até as pós-graduações.

A questão da perda populacional não é tão significativa para a cidade, o mais grave é a legislação política ser feita de acordo com o interesse da classe dominante, voltada apenas para o desenvolvimento das atividades econômicas de um grupo reduzido e não para a melhoria da qualidade de vida de toda a população do Município de Foz do Iguaçu. Tal postura sinaliza e reforça as desigualdades sociais num futuro próximo, minando as possibilidades de um desenvolvimento qualitativo e saudável da sociedade como um todo. A qualificação da população pode contribuir, sobretudo para a diminuição da violência, do trabalho informal, do contrabando de mercadorias e do tráfico de drogas, armas e pessoas na região, problemas estes, que afetam negativamente o cotidiano da cidade e contrariam o esforço de divulgação da imagem turística da região.

Esta pesquisa foi proposta com objetivo de iniciar um trabalho de compreensão das dinâmicas de mobilidade de Foz do Iguaçu a partir do estudo de suas principais trajetórias, buscando o entendimento das diferentes correlações de uso do espaço e dos deslocamentos populacionais na malha urbana de Foz do Iguaçu e entre as cidades da tríplice fronteira, tendo como diferencial o olhar estruturado a partir da noção da Mobilidade Humana de Rocha e a Complexidade de Morin.

Pensar em Mobilidade Humana na cidade de Foz do Iguaçu não poderia ser nada menos que complexo, por isto, este estudo não teve a pretensão de dar conta de todos os assuntos tangenciais ao tema, e procurou uma visão mais abrangente e diversa, no lugar de uma visão mais focada e aprofundada, com o objetivo de descortinar novas possibilidades de estudo e instigar o desenvolvimento de novas pesquisas sobre a Mobilidade Humana em Foz do Iguaçu e região.

## REFERÊNCIAS

- AMARAL, Arthur B.. A tríplice fronteira e a Guerra ao Terror. Rio de Janeiro: Apicuri, 2010.
- BARBOSA, Ycarim M.. História das Viagens de Turismo. São Paulo: Aleph, 2002.
- BECKER, O. M. S. Mobilidade Espacial da População: Conceitos, Tipologias, Contextos. In Explorações Geográficas: Percursos no Fim de Século. Org: Iná Elias de Castro, Pulo César da Costa Gomes, Roberto Lobato Corrêa. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- BOTELHO, Adriano. O Urbano em Fragmentos. FAPESP: São Paulo, 2007.
- BURNS, Peter M.. Turismo e Antropologia: uma introdução. Trad.: Dayse Batista. São Paulo: Chronos, 2002.
- CARDIN, Eric G.. A Expansão do Capital e as Dinâmicas da Fronteira. Tese de doutorado apresentada Programa de Pós- Graduação em Sociologia da Faculdade de Ciências e Letras – Unesp/Araraquara, SP, 2010.
- CARLOS, Ana. F. A.. (Re) Produção do Espaço Urbano. São Paulo, EDUAP, 1994.
- CARLOS, Ana F. A.. O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2004.
- CASTELLS, Manuel. A Questão Urbana. Tradução Arlene Caetano, RJ: Paz e Terra, 1983.
- CATTA, Luiz E.. A Face da Desordem: pobreza e estratégias de sobrevivência em uma cidade de fronteira (Foz do Iguaçu/ 1964 -1992). São Paulo: Blucher Acadêmico, 2009.
- CLARINO, Eduardo S. Turismo, Produção do Espaço e Ordenamento Territorial: um foco no Município de Canela/RS. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Geografia da Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.
- COLODEL, José A.. Obrages & Companhias Colonizadoras: Santa Helena na História Paranaense até 1960. Santa Helena: Prefeitura Municipal de Santa Helena, 1988.
- CORRÊA, Roberto. L. A Rede Urbana. São Paulo: Ática, 1989.
- CRUZ, Rita C. A.. Política de Turismo e (re) ordenamento de Territórios no Litoral do Nordeste do Brasil. Tese de Doutorado apresentada ao Departamento de Geografia. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. SP, 1999.
- DAMIANI, Amélia L. População e Geografia. 8ª Edição, São Paulo: Contexto, 2009.

DAVI, Elen P. J. S.. Trabalhadores na “Fronteira”: experiência dos sacoleiros e laranjas em Foz do Iguaçu – Ciudad Del Este (1990/2006). Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de História da UNIOESTE, PR, 2008.

IPARDES. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. Estudos dos efeitos econômicos e sociais da Hidrelétrica de Itaipu sobre a Região Oeste do Paraná, Curitiba, 1977.

FREITAG, Bárbara. Teorias da cidade. Campinas, SP: Papirus, 2006.

GHIZZO, Márcio. A Mobilidade do Consumo na Cidade de Maringá-PR: O Ensaio de uma Noção. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Maringá, PR, 2006.

GREGORY, Valdir. Os Eurobrasileiros e o Espaço Colonial: Migrações no Oeste do Paraná (1940 -70). Edunioeste, Cascavel, PR, 2002.

HAHN, Clarí, T. Produção e Consumo do Espaço Urbano em Foz do Iguaçu – PR. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Geografia da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus Aquidauana, MS, 2006.

HARVEY, David. A Arte como Renda: globalização e transformação da cultura em commodities. In: *Desígnio: Revista de Arquitetura e do Urbanismo*. São Paulo: Annablume, 2005 – n. 4 setembro de 2005.

IANNI, Octávio. Enigmas da Modernidade-mundo. RJ, Civilização Brasileira, 2000;

IPARDES. Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil – Redes Urbanas Regionais Sul. IBGE, PR, IPARDES, 2000.

IPARDES. Dinâmica urbana dos Estados. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. Curitiba, PR, 2010.

IPARDES. Os Vários Paranas. Estudos socioeconômico-institucionais como subsídio aos Planos de Desenvolvimento Regional. Curitiba, 2005.

LEFEBVRE, H. O Direito à Cidade. Trad: Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

\_\_\_\_\_. *La production de l'espace*. Paris: Anthropos, 1974.

LYNCH, Kevin. A Imagem da Cidade. Trad: Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MENDES, César Miranda. O Capital e o Governo na Produção do Espaço. *Acta Scientiarum* 22(1), p.o 211-222, 2000.

MORIN, Edgar. *Ciência com Consciência*. Trad: Maria D. Alexandre e Maria Alice Sampaio Dória. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

\_\_\_\_\_. *Cultura de Massas no Século XX: neurose*. Trad.: Maura Ribeiro Sardinha. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1997.

\_\_\_\_\_. *A Cabeça Bem-feita: repensar a reforma, reformar o pensamento*. Trad.: Eloá Jacobina. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

\_\_\_\_\_. *Introdução ao Pensamento Complexo*. Lisboa: Instituto Piaget, 1995.

\_\_\_\_\_. *O Método 6: ética*. Trad.: Juremir Machado da Silva. Porto Alegre: Sulina, 2005.

\_\_\_\_\_, *Para Além da Globalização e do Desenvolvimento: Sociedade Mundo ou Império Mundo?*. In: DE ASSIS CARVALHO; Edgar e MENDONÇA, Terezinha (Orgs.). *Ensaio de Complexidade 2*. Porto Alegre, Editora SULINA, 2004.

MORENO, J. *A Cidade Mercadoria*. In: *O Futuro das Cidades*. São Paulo: SENAC, 2002.

MOURA, Rosa. *Arranjos Urbano-regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba*. Tese de doutorado apresentada ao Departamento de Geografia da Universidade Federal do Paraná, Curitiba, PR, 2009.

NASCIMENTO, Wagner C.. *As relações de Poder no Contexto Político-econômico de Foz do Iguaçu-PR*. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Maringá, PR, 2010.

NASCIMENTO, Wagner C.. *A Gigante de Concreto: os prós e contras da construção da hidrelétrica de Itaipu na região costa oeste do estado do Paraná*. Monografia apresentada para obtenção de título de especialista em Análise Ambiental e Regional em Geografia. Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon, PR, 2006.

PORTUGUEZ, Anderson Pereira. *Consumo e Espaço: turismo, lazer e outros temas*. São Paulo: Roca, 2001.

PMFI - Prefeitura do Município de Foz do Iguaçu. *Plano Diretor Municipal: avaliação temática integrada*. Foz do Iguaçu, PR: PMFI, v. 1, 2 e 3, ago. 2006.

ROCHA, Marcio M. *A Espacialidade das Mobilidades Humanas: um olhar para o norte central paranaense*. Tese de doutorado apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, SP, 1998.

\_\_\_\_\_. Mobilidade Forçada: a economia política dos deslocamentos humanos. *Acta Scientiarum* 21(1):153-161, 1999.

ROSEIRA, Antonio Marcos. Foz do Iguaçu: Cidade Rede Sul-Americana. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, SP, 2006.

SALGUEIRO, T. B. Cidade Pós-Moderna: Espaço Fragmentado. In: *Novos Estudos de Geografia Urbana Brasileira*. Org.: Pedro de Almeida Vasconcellos e Sylvio Bandeira de Mello e Silva. Salvador: Editora da UFB, 1999.

SÁNCHEZ, F. A. (in) Sustentabilidade das Cidades-Vitrine. In: *A Duração das Cidades: Sustentabilidade e Risco nas Políticas Urbanas*. Org.: Henri Acselrad. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

VELHO, Gilberto. *A Utopia Urbana*. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1975.

WITH, Louis. *O Urbanismo como Modo de Vida*. Trad. Marina. C. Treuherz. In *O Fenômeno Urbano* (Org. Otavio Guilherme Velho), RJ, Zahar Editores, 1979.

YOKOO, Edson N. *Terra de Negócio: estudo da colonização no Oeste paranaense*. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Maringá, PR, 2002.

CÂMARA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU, Banco de Imagens. Disponível em: <<http://www.camarafoz.pr.gov.br/bancodeimagens.php>>. Acesso em 05 de mai. 2011.

G1. Reportagem mostra o caminho do contrabando de cigarros na fronteira. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2011/06/reportagem-mostra-o-caminho-do-contrabando-de-cigarros-na-fronteira.html>> Acesso em 07 de jul. 2011.

G1. Paraná vive onda de assaltos a ônibus de turismo nas estradas. Disponível em : <<http://g1.globo.com/parana/noticia/2011/05/parana-vive-onda-de-assaltos-onibus-de-turismo-nas-estradas.html>> Acesso em 02 de jul. 2011.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Estimativas da população para 1º de julho de 2009. IBGE, 2009. 124p. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2009/POP2009\\_DOU.pdf](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2009/POP2009_DOU.pdf)>. Acesso em: 20 mar. 2011.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=410830#>. Acesso em 15 jun. 2010.

ITAIPU BINACIONAL. A história da maior hidrelétrica do mundo. Disponível em: <<http://www.itaipu.gov.br/nossa-historia>>. Acesso: em 20 de abril 2011.

PMFI - Prefeitura do Município de Foz do Iguaçu, Secretaria Municipal de Administração / Departamento de Informações Institucionais. Dados Socioeconômicos de Foz do Iguaçu 2010. Disponibilizado em: <http://www.fozdoiguacu.pr.gov.br/Portal>. Acesso em 10 de jan. 2011.

PMFI - Prefeitura do Município de Foz do Iguaçu. Inventário Turístico de Foz do Iguaçu (2009). DPII – Departamento de Informações Institucionais, 2010. Disponibilizado em: <http://www.fozdoiguacu.pr.gov.br/Portal>. Acesso 10 de jan. 2011.

RADIO CULTURA, Trânsito. Cresce cerca de 40% a frota de veículos em Foz do Iguaçu. Disponível em: <[http://www.radioculturafoz.com.br/web/noticia.php?cod\\_noticia=2677&](http://www.radioculturafoz.com.br/web/noticia.php?cod_noticia=2677&)>. Acesso em 05 de mai. 2011.

RECEITA FEDERAL. Viajante saindo do Brasil - o que você precisa saber. Disponível em <<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/viajantes/viajantechegbrasilsaber.htm>> Acesso em 13 de jul. 2011.