

A NOÇÃO DE MOBILIDADE HUMANA E A MACROMOBILIDADE FÍSICA PARA O CONSUMO DO ESPAÇO E DE MERCADORIAS/ PRODUTOS E SUA ESPACIALIZAÇÃO NA MALHA URBANA DE FOZ DO IGUAÇU- PR

Ana Flávia Magalhães Pinto

Mestre em Geografia pelo Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá. E-mail: anaflavia.projeter@gmail.com

RESUMO: Este artigo parte do entendimento do conceito de Mobilidade Humana apresentado por Rocha (1998) que propõe a inseparabilidade das ordens de mobilidade que o compõe: mobilidade para o trabalho, mobilidade social e mobilidade física, sendo esta subdividida em micromobilidade física, macromobilidade física e mobilidade para o consumo, para a análise da macromobilidade física para o consumo do espaço e de mercadorias/ produtos a fim de especializá-la na malha urbana de Foz do Iguaçu e compreender suas conseqüências no contexto macro da região. A análise se dá partir da inseparabilidade das ordens de mobilidade objetivando o entendimento do mosaico de fluxos da cidade que interferem diretamente e indiretamente na qualidade de vida da população como um todo.

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

LA MOVILIDAD HUMANA Y LA MACROMOBILIDADE FÍSICA PARA EL CONSUMO DEL ESPACIO Y DE BIENES/PRODUCTOS EN LA RED URBANA DE FOZ DO IGUAÇU

RESUMEN: Este artículo parte de la comprensión del concepto de la Movilidad Humana presentada por Rocha (1998) que propone la inseparabilidad de las órdenes que componen esta movilidad: la movilidad laboral, la movilidad social y movilidad física, esta, se subdivide en micromobilidad física, en macromobilidad física para el consumo. La análisis es desarrollada a partir de la macromobilidade física del espacio y del consumo de bienes/productos, y el modo como la misma se concreta en el espacio urbano de Foz do Iguaçu y sus consecuencias en el contexto de la macro región en sus conecciones con las ciudades de la frontera a través de la inseparabilidad de las órdenes de movilidad, que significa una comprensión mas amplia 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 Iguaçu; Flujos de Población; Red Urbana

INTRODUÇÃO: 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 apresentem aspectos de abordagens individuais, de ordens afetivas, morais, políticas, manifestam-se de forma mais abrangente nos processos sociais, envolvendo grandes contingentes populacionais. Segundo Damiani (2009) “as migrações aparecem como característica permanente da espécie humana”, 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).

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, estruturada nas conceituações contidas nas ordens estudadas e cuja definição é produto da indissociabilidade da “interação de três ordens de mobilidade, quais sejam: a mobilidade física, subdividida em macromobilidade física e micromobilidade física; mobilidade centrada no trabalho e mobilidade social”. (ROCHA, 1998, p.06).

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 nexu territorial deste fenômeno tão amplo e complexo. (ROCHA, 1998, p. 16-17).

Considerando suas interpretações à luz das teorias do materialismo histórico. A mobilidade centrada no trabalho foi analisada 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 cujos deslocamentos ocorrem a partir da movimentação dos indivíduos 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 populacionais, porém, numa compreensão mais abstrata e pela abordagem da geografia social. A mobilidade física é subdividida em micromobilidade e em macromobilidade física. (ROCHA, 1998)

Tabela 1. Ordens de Mobilidade.

ORDENS DE MOBILIDADE	DESLOCAMENTOS	PERFIL	CARACTERÍSTICAS
Mobilidade física	Horizontal	Histórico-geográfico	Macromobilidade: fluxos migratórios Escala do internacional ao estadual Temporalidade não cotidiana Micromobilidade: 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).

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 consumo do espaço, tema cada vez mais abordado pela Geografia e pelo turismo.

Em geral, o estudo das mobilidades se dá a partir das ordens em separado, de modo fragmentado, sem a interconexão entre elas, segundo o autor, esta abordagem não é suficiente para explicar o complexo fenômeno dos deslocamentos humanos. É o que foi constatado na tese: *As Espacialidades das Mobilidades Humanas – um olhar para o norte central paranaense*, cuja pesquisa empírica desenvolvida indicou a indissociabilidade 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. Tendo como referência o conceito de Mobilidade Humana, o estudo das trajetórias de deslocamentos na malha urbana de Foz do Iguaçu neste artigo é abordado a partir do estudo da macromobilidade físicas.

MACROMOBILIDADE FÍSICA PARA O CONSUMO DO ESPAÇO E DE MERCADORIAS /PRODUTOS

A macromobilidade física é o deslocamento físico horizontal realizado em diferentes escalas e marcado por uma temporalidade não cotidiana. De acordo com Ghizzo, “o fator relevante não é o espaço percorrido, mas o tempo a que se destina este deslocamento”.

A mobilidade física para o consumo é estudada aqui a partir do turismo através do consumo do espaço e de mercadorias que dinamizam este processo na tríplice fronteira. 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 européias 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 européia, “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, 2002, p. 45). A prática do turismo ganhou fôlego com a sociedade pós-industrial, de acordo com Barbosa (2002, p. 84), quando o tempo livre (ócio) 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 ideia 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 ascensão social, e o esforço para sua concretização pode ser o motivador para o deslocamento do consumidor até um determinado local para efetuar sua compra, se este apresentar vantagens na relação custo-benefício. Neste contexto, a interconectividade entre as ordens de mobilidade física e social fica explícita, pois o deslocamento físico objetiva a aquisição de produtos que vão proporcionar um *status* diferenciado junto ao seu grupo social. 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 Portuguez (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.

No turismo o consumidor se desloca para encontrar seu objeto de desejo 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 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 para se chegar aos locais de maior interesse. A infraestrutura organizada de serviços turísticos e seus atrativos tornam Foz do Iguaçu, o segundo pólo mais visitado por estrangeiros no Brasil segundo os dados do Ministério do Turismo, ficando atrás apenas do Rio

de Janeiro, como podemos observar na tabela 12. A permanência dos turistas na cidade é entre 2,5 a 3,0 dias.

Tabela 2. 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.

O turismo de eventos, segundo o MT (2010), São Paulo (48,8%) e Rio de Janeiro (24,90%) se destacam, seguidos de longe por Porto Alegre (4,9%), Campinas (3,8%), Belo Horizonte (3,7%), dentre outros, e Foz do Iguaçu (2,9%) ocupa a nona posição entre os destinos de negócios.

Uma pesquisa realizada pela STFI traçou o perfil dos hóspedes de Foz do Iguaçu e trouxe elementos para compreender um pouco mais quem são os visitantes onde ficam e como circulam pela cidade. Em julho, mês de realização da pesquisa o percentual de visitantes na cidade contabilizou 71,8% da ocupação feita por brasileiros e 28,2% por estrangeiros.

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%). 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%). Quanto à hospedagem, os estrangeiros ficaram em hotéis de custo mais elevado ou em hospedagens alternativas, em pousadas, albergues e *hostels*. Já os brasileiros se hospedam em hotéis de todos os segmentos, mas nas 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 e uma setorização dos mesmos nas

principais vias de acesso à cidade. Segundo os dados da SMTFI (2009), no que diz respeito ao meio de transporte utilizado para se chegar a Foz do Iguaçu, 47,7% chegam em automóvel, 28,1% em vôos regulares, 12,7% em ônibus de excursão e 8% em ônibus de linha. Destaca-se que a maior parte dos visitantes (68,4%) chegam pela BR_ 277; esta pesquisa não fez distinção entre estrangeiros e brasileiros.

Em pesquisa realizada em julho de 2009 pela SMTFI, constatou-se 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 distintos. Quanto aos visitantes especificamente do Parque Nacional do Iguaçu, a pesquisa indicou 58% de brasileiros e 41% de estrangeiros. 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%).

Nota-se que o fator motivador de maior peso foi o turismo e uma minoria teve sua viagem motivada pelas compras. No que diz respeito ao fator de atratividade 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 turístico 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 para vir à região.

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 da pesquisa que indicou que 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 objetiva realizar compras já que têm acesso aos produtos ofertados na região, 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 (sacoleiros) é que os visitantes vem com frequência esporádica e a compra de produtos para uso pessoal e de familiares, sem intenção de revenda.

Mas o que predomina em Foz do Iguaçu é o turista de massa pela caracterização feita por 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 do já 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 (grupo Orient-Express, o mesmo 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.



Figura 1. Distribuição de hotéis nas principais vias de acesso de Foz do Iguaçu.

Base cartográfica: SMPU, 2010.

Elaboração: Pinto, 2011.

Na BR-469, de conexão com o aeroporto e que leva ao Parque Nacional fica a maioria dos resorts e hotéis com melhor infraestrutura direcionado aos turistas de maior poder aquisitivo e voltados ao lazer/compras. Estes hotéis fazem máximo para que os turistas permaneçam dentro de seu complexo e consumam ali mesmo, saindo apenas para ir às atrações turísticas principais. Desta forma, muitos grupos turísticos nem chegam a ter contato com a cidade de Foz do Iguaçu e sua população. Segundo Burns (2002), o perfil de turista de massa, que caracteriza o visitante de Foz do Iguaçu, em geral não tem interesse na interação com a cultura local, consome seu objeto de interesse e segue seu caminho.

Tabela 3. 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.

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. 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 (via Curitiba) à Foz do Iguaçu. 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.

Tabela 4. 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.

Ao analisarmos estas trajetórias constata-se que o acesso à cidade é muito limitado em opções, e todas elas passam pela região central. 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 (Ponte da Fraternidade - quando chegam pela Argentina), seguem pela avenida Paraná (região central) e seguem pela BR-277 para acesso à Ponte da Amizade. A alternativa é a chegada via BR-277 seguindo direto para o Paraguai.

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. 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) .

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.

Para a elaboração dos mapas de trajetórias (figura 2, p. 16), 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. Foi considerado apenas um dos sentidos nesta espacialização para favorecer o melhor entendimento dos fluxos estabelecidos. 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 setorizada e especializada.

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.

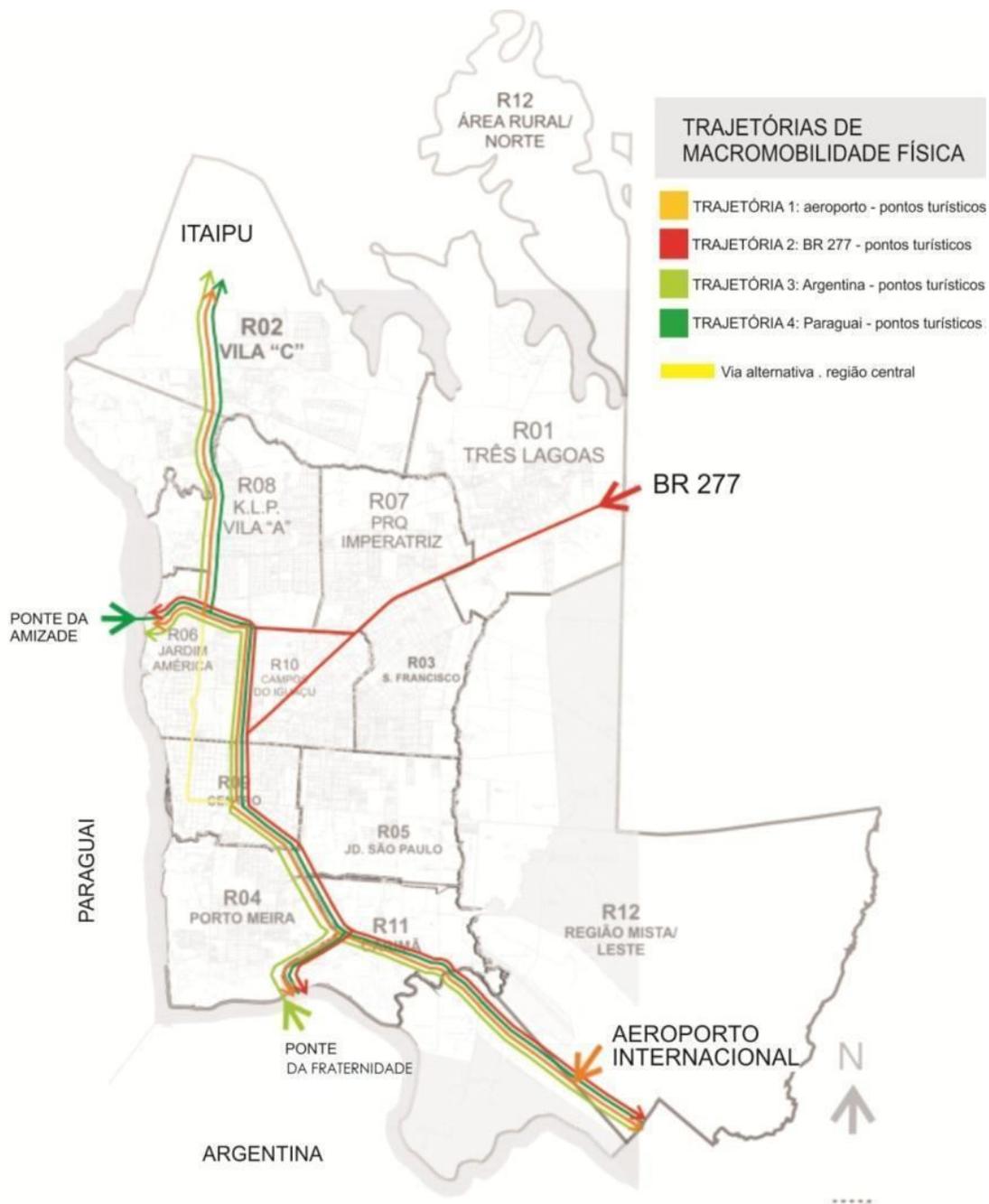


Figura 2. Trajetórias de macromobilidade física – turismo lazer/compras.

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

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.

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 3. 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.

As principais vias de circulação dividem o espaço urbano deixando regiões mais isoladas umas das outras, fato que dificulta a integração e a construção de um ambiente urbano com maior intercâmbio social. 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 sócio/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 nível baixo 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)

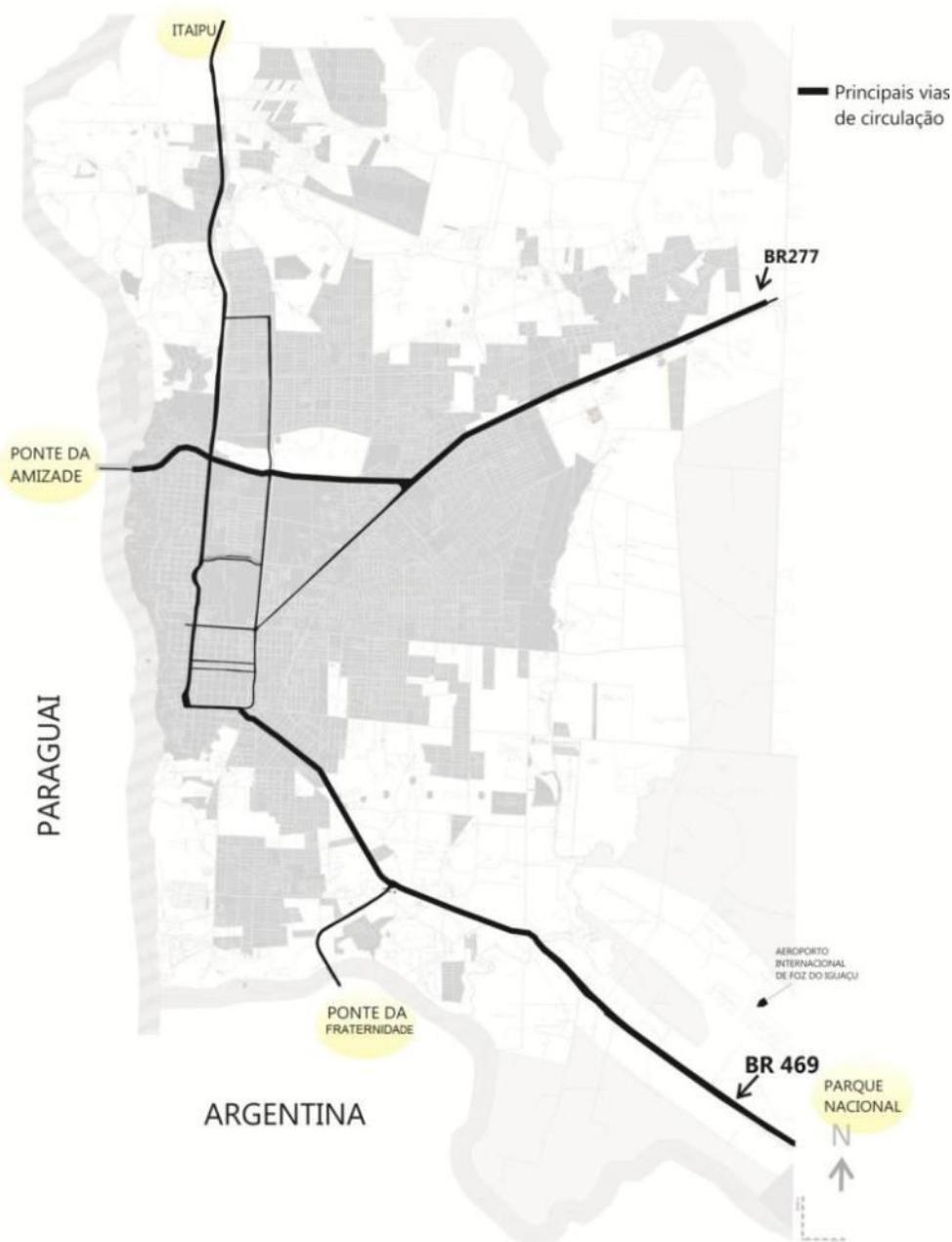


Figura 3. Principais vias de acesso de Foz do Iguaçu.
Base cartográfica: SMPU, 2010. Elaboração: Pinto, 2011.

A cidade não absorveu todo o impacto das transformações decorrentes de tantas mudanças físicas, sociais e econômicas tomadas em grande parte, 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 (figura 4).

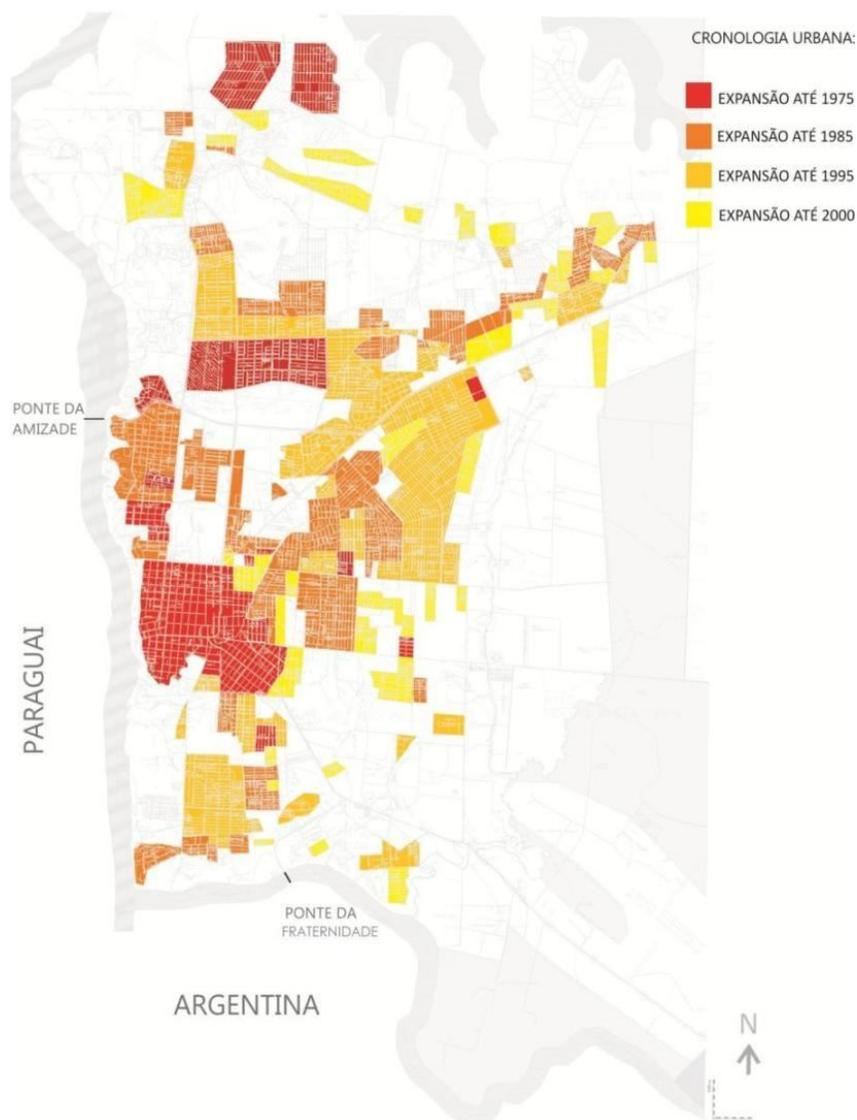


Figura 4. Evolução da ocupação urbana de Foz do Iguaçu: 1975 – 2000.

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

As fragmentações urbanas contribuem para uma falta de clareza da paisagem urbana de Foz do Iguaçu, tal fato 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.



Figura 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 e pelos turistas. 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 infraestrutura

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.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Mobilidade Humana como somatória da interação entre as ordens de mobilidade orienta para uma abordagem mais 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 macromobilidade 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.

As atividades econômicas que ajudam a caracterizar cada uma destas cidades fronteiriças tendem a serem reforçadas com o tempo, mantendo 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 e produtos 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 desta tríplice fronteira.

A população iguaçuense circula 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. 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 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 (IBGE, 2011).

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 necessidade de melhoria da qualidade da força de trabalho, e do desempenho da área educacional, tanto no que diz respeito à sua abrangência, quanto à qualidade do ensino ofertado, desde o nível básico até as pós-graduações. 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.

Pensar em Mobilidade Humana na cidade de Foz do Iguaçu não poderia ser nada menos que complexo, por isto, este estudo procurou uma visão mais abrangente e diversa 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

- BARBOSA, Ycarim M. **História das Viagens de Turismo**. São Paulo: Aleph, 2002.
- BURNS, Peter M. Turismo e **Antropologia**: uma introdução. Trad.: Dayse Batista. São Paulo: Chronos, 2002.
- CARLOS, Ana F. A. **O Espaço Urbano**: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2004.
- 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.
- 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.
- 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. , 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.
- 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.
- PINTO, Ana Flávia Magalhães. **As principais trajetórias de mobilidade em Foz do Iguaçu-PR e seus reflexos no urbano**. Maringá. 2011. 151p. Dissertação (Mestrado)- Programa de Pós Graduação em Geografia- Universidade Estadual de Maringá.
- 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.

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.

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>. Acesso em: 20 mar. 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