

## **A GEOPOLÍTICA E A MOBILIDADE HUMANA NA TRÍPLICE FRONTEIRA (BR, PY E AR), O EIXO INTEGRADOR: O TURISMO DE LAZER E DE COMPRAS**

FRASSON, Margarete<sup>1</sup>  
ROCHA, Márcio Mendes da<sup>2</sup>

---

Recebido (Received): 2018-04-03 Aceito (Accepted): 2018-11-08

DOI:

### **Resumo**

Na atualidade o entendimento da paisagem revela um papel de destaque na análise crítica das transformações do espaço geográfico. Nessa lógica, as imagens fotográficas podem auxiliar na percepção do espaço ao focar a paisagem em estudo. Busca-se, nesta pesquisa<sup>3</sup>, analisar a Tríplice Fronteira entre Foz do Iguaçu/Brasil, Puerto Iguazú/Argentina e Ciudad del Este/Paraguai, como resultado de um processo histórico marcado por traços político-econômico-ideológicos em função do capital. Para tanto, utiliza-se da fotografia, da pesquisa bibliográfica e da experiência vivencial na fronteira para a análise da disputa pelo território associada à disputa hegemônica pelo poder sobre a região. Essa disputa conduz à assinatura de diferentes tratados internacionais. Isso permite concluir que os resultados dos tratados entre países marcaram a paisagem desse local, com traçados físicos e simbólicos, bem como foram responsáveis pela atual dinâmica do capital e do trabalho desse espaço, pela mobilidade forçada do sujeito fronteiriço, e pelo surgimento de uma nova ordem de mobilidade, a do consumo, impulsionada pelo eixo integrador presente na região *o Turismo de Lazer e de Compras*.

**Palavras-chave:** Mobilidade humana. Paisagem. Atividade turística.

## **GEOPOLITICS AND HUMAN MOBILITY IN THE TRIPLE FRONTIER (BR, PY AND AR), AND THE INTEGRATOR AXIS: LEISURE AND SHOPPING TOURISM**

### **Abstract**

Nowadays, understanding landscape reveals a prominent role in the critical analysis of geographic space transformations. In this logic, the photographic images can aid in the perception of space by focusing on the landscape under study. In this research, we analyze the Triple Frontier between Foz do Iguaçu/Brazil, Puerto Iguazú/Argentina and Ciudad Del Este/Paraguay, as a result of a historical process marked by political-economic-ideological traits as a function of capital. Therefore, it makes use of photography, bibliographical research and a living experience on the frontier to the analysis of territorial disputes associated with hegemonic contest for power over the region. This dispute leads to signatures of different international treaties. It is concluded that the result of the treaties between the countries had marked this place's landscape of physical and symbolic tracings, as well as being made responsible for the current dynamics of capital and labor in this space by forced mobility of the frontier subject, and the emergence of a new mobility order of consumption, driven by the integrating axis present in the region as leisure tourism and shopping (services).

**Key words:** Human mobility. Landscape. Tourist activity.

## **LA GEOPOLÍTICA Y LA MOVILIDAD HUMANA EN LA TRIPLE FRONTERA (BR, PY y AR), Y EL EJE INTEGRADOR: EL TURISMO DE OCIO Y DE COMPRAS**

### **Resumen**

En la actualidad el entendimiento del paisaje revela un papel destacado en el análisis crítico de las transformaciones del espacio geográfico. En esta lógica, las imágenes fotográficas pueden auxiliar en la percepción del espacio al enfocar el paisaje de estudio. Se busca, en esta pesquisa, analizar la Triple Frontera entre Foz de Iguazú/Brasil,

---

<sup>1</sup>Doutoranda em Geografia pela Universidade Estadual de Maringá - UEM. Integrante do Núcleo de Estudos Mobilidade e Mobilização – NEMO. (marga.sti@hotmail.com)

<sup>2</sup>Doutor em Geografia, professor do Curso de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Geografia, da Universidade Estadual de Maringá - UEM. Coordenador do Núcleo de Estudos Mobilidade e Mobilização – NEMO. (mmrocha@uem.br)

<sup>3</sup>Este estudo é parte da pesquisa do doutorado realizado na Universidade Estadual de Maringá, no Programa de Pós-Graduação em Geografia, na linha de pesquisa “Produção do Espaço e Dinâmicas Territoriais”.

Puerto Iguazú/Argentina y Ciudad del Este/Paraguay, como resultado de un proceso histórico marcado por trazos político-económico-ideológicos en función del capital. Para ello, se utiliza la fotografía, la pesquisa bibliográfica y la experiencia de vida en la frontera, para el análisis de la disputa por el territorio, asociada a la disputa hegemónica por el poder sobre la región. Dicha disputa condujo a la firma de diferentes tratados internacionales. Eso permite concluir que los resultados de los tratados entre países marcaron el paisaje de ese local, con trazados físicos y simbólicos, así como fueron responsables por la actual dinámica del capital y del trabajo de ese espacio, por la movilidad forzada del sujeto fronterizo, y por el surgimiento de un nuevo orden de movilidad, la del consumo, impulsada por el eje integrador presente en la región: el turismo de ocio y de compras.

**Palabras clave:** Movilidad humana. Paisaje. Actividad turística.

## 1 Introdução

A Tríplice Fronteira constitui-se como uma malha urbana única, formada pelas cidades de Puerto Iguazú na província de Misiones/Argentina, Ciudad del Este no departamento de Alto Paraná/Paraguai e Foz do Iguazu no estado do Paraná/Brasil. Ao longo do tempo, os governos desses países ao realizarem a exploração econômica dos recursos naturais ali existentes os levou a firmarem vários tratados internacionais, em função de uma política econômica global. Desse modo, trata-se de uma região marcada por forças político-econômico-ideológicas internacionais. Os projetos de desenvolvimento econômico impostos pela geopolítica, neste início de século, mobilizaram as administrações das três cidades a repensar a dinâmica econômico-social do espaço, originando a exploração do *Turismo de Lazer e de Compras*.

As diferentes funcionalidades ali existentes neste espaço, vale dizer, são resultados de tratados que permitiram diferentes traçados da técnica na paisagem, e imprimiram-lhes diferentes traços em sua superfície. Desse modo, compreende-se que os diversos projetos contribuíram na formação de um contexto apropriado para o desenvolvimento capitalista nacional, global e latino-americano, especialmente no âmbito da Bacia do Prata.

No presente texto, na primeira parte busca-se tecer uma análise das relações de poder que transformaram o espaço geográfico da Tríplice Fronteira. Evidencia-se que os tratados internacionais resultantes do processo histórico-político-ideológico atribuíram-lhe outros significados, e permitiram que na paisagem fossem delineadas determinadas características que permitem, na atualidade, a mobilidade do capital e do trabalho nessa região.

O estudo, na segunda parte do texto, busca a compreensão do espaço pelas características naturais, políticas e econômicas que fazem esse lugar apresentar-se com uma política integracionista voltada ao consumo, e produz diferentes fronteiras na fronteira.

Assim, a paisagem, materializada pela fotografia, demonstra nas suas relações com o conhecido, o desconhecido e como as relações entre os elementos que a constitui enquanto

imagem, ou como estabelecem os diálogos com os outros discursos com os quais convive (CAMARGO, 2005).

Desse modo, a paisagem passa a ser apreendida como “[...] o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza” (SANTOS, 2006, p. 66).

Evidencia-se nesse espaço, que a natureza, nas suas diferentes compreensões (BORNHEIM, 1985; FOSTER, 2010; SEMERARO, 2011; SMITH, 1988), primeiramente é mitificada, posteriormente dessacralizada<sup>4</sup> e passa a ser vista como recurso, transformada em riqueza, dentro do enfoque utilitarista desenvolvido com a revolução técnico-científica associada à ampliação do capitalismo.

Nesse contexto, a mobilidade do capital e do trabalho, numa relação utilitarista com a natureza, imprime novas marcas na paisagem e promove a mobilidade humana em torno de um eixo integrador, no caso, o *Turismo de Lazer e de Compras* na Tríplice Fronteira, assunto discutido na terceira parte.

A fotografia, ao representar as diferentes paisagens e seus elementos (pontes internacionais, atrativos turísticos – Itaipu e Cataratas, entre outros), neste estudo se revela como uma narrativa que auxilia a interpretação da complexidade da Tríplice Fronteira e da temática analisada.

Então nesse contexto se concebe que, na malha urbana da Tríplice Fronteira, a atual funcionalidade capitalista se dá pelo eixo integrador, que é o *Turismo de Lazer e de Compras*, pois que promove a mobilidade do capital e do trabalho. Essa organização econômica permite a esse sistema que o capital, em seu ímpeto por acumular, provoque a exploração dos recursos da natureza humana pelo trabalho e pelo consumo. A *mobilidade do consumo* pode, talvez, ser considerada um exemplo da exploração dos recursos humanos pelo consumo.

## 2 A Geopolítica e a Mobilidade Humana na Tríplice Fronteira

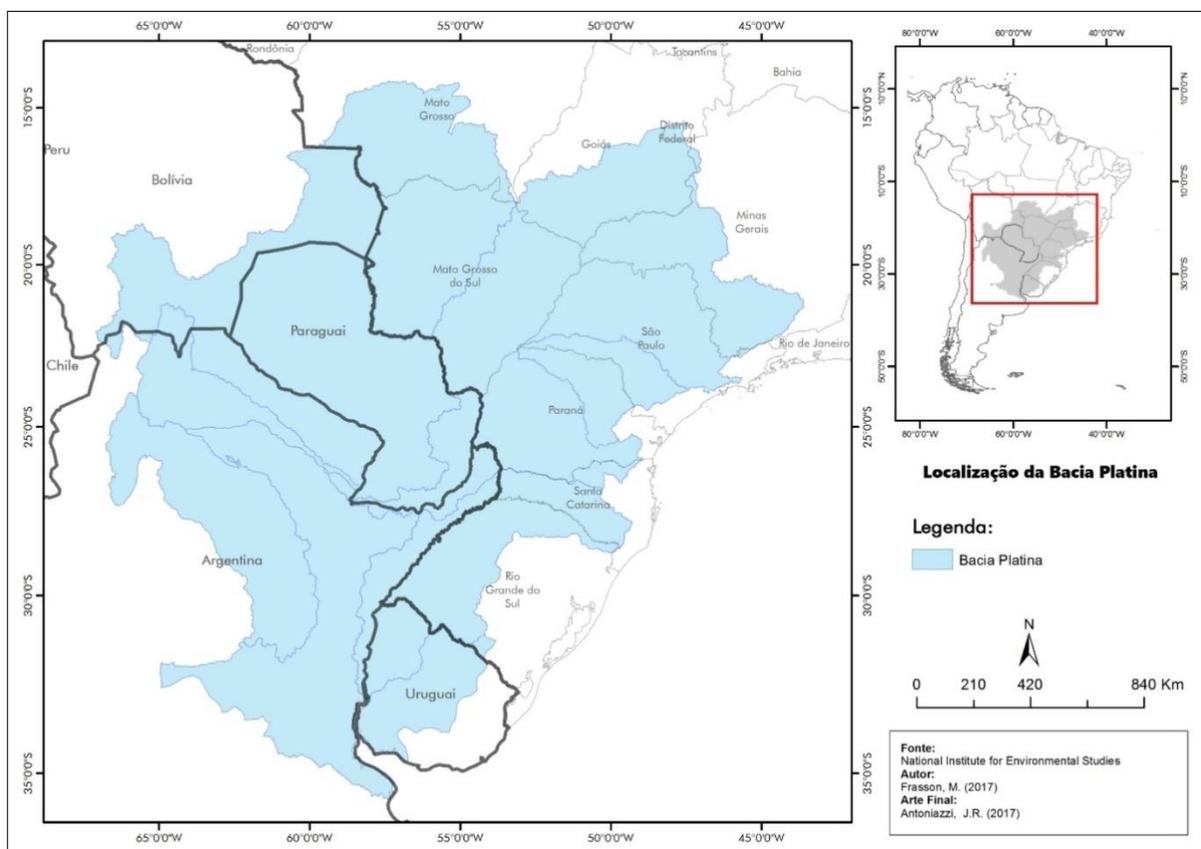
A configuração do espaço da Tríplice Fronteira traz, em sua paisagem, os traços e os traçados dos tratados na disputa pelo poder sobre o território. Os tratados assinados no final do século XIX e no século XX (principalmente após a Segunda Guerra Mundial) marcam, com diferentes traçados, o espaço da Tríplice Fronteira.

---

<sup>4</sup> Trata-se da visão gravitacional, que significa a dessacralização da natureza. A natureza deixa de ser a morada de Deus e passa a ser concebida como tudo o que se expressa por um conteúdo físico-matemático.

Considera-se que as marcas presentes nessa paisagem na atualidade, indícios das fronteiras de integração regional, sejam vestígios dos tratados entre os países da Bacia do Prata.

**Figura 1 - Bacia do Prata, espaço da Tríplice Fronteira**



Essa Bacia Hidrográfica (Figura 1) é composta pelas sub-bacias dos rios Paraná, Paraguai e Uruguai e seus afluentes. Na Argentina, o rio Paraná, ao receber as águas do rio Paraguai, torna-se navegável. O rio Paraguai, com uma extensão aproximada de 2.500 quilômetros, institui-se em uma importante via de transporte e comunicação para o Paraguai e o Brasil. O rio Uruguai, que se constitui limite entre a Argentina e o Brasil e entre a Argentina e o Uruguai, apresenta significativo potencial hidráulico e é navegável em grande parte de seu curso.

Quanto aos rios que formam a Bacia do Prata (Figura 1), entre eles o rio Paraná e o rio Iguazu, onde se localiza a Tríplice Fronteira, suas águas cortam vários territórios da América do Sul – Bolívia, Brasil, Paraguai, Argentina e Uruguai.

Os rios Paraná, Uruguai e Paraguai (Figura 1) possuem considerável potencial hidráulico. A existência desses rios, que, em um dado momento histórico, se constituíram em

limites entre fronteiras, passa a ser motivação, em tempos contemporâneos, de disputas pelo seu uso na produção de energia elétrica.

As relações de poder entre esses países (da Bacia do Prata, Figura 1) são marcadas por disputas e conflitos entre nações vizinhas. Inicialmente, pela demarcação das fronteiras delimitando os territórios dos Estados Nações, e questões ligadas ao comércio, à economia e à navegação fluvial. Posteriormente, pela disputa do uso dos recursos naturais. Essas relações divergentes exigem a assinatura de diferentes tratados entre os Estados platinos.

Em se tratando de fronteiras, a busca por evidenciar elementos históricos dos conflitos de fronteira e pontuar no espaço-tempo a forma como ocorreram, trata-se de, com essa postura, conseguir pistas de análise quanto à Mobilidade Humana. Assim, portanto, julga-se que existam tratados e traçados que apresentem relação direta com a configuração atual do espaço e vêm promovendo a mobilidade em estudo.

A ocupação das três fronteiras com o primeiro contingente de mobilidade humana para essa região ocorreu após as demarcações das fronteiras internacionais depois da Guerra da Tríplice Aliança (1864/1870). A Tríplice Aliança, conhecida como um acordo militar ajustado entre o Brasil imperial e as repúblicas do Uruguai e da Argentina, apresenta-se como uma forma de fazer frente à *ameaça* representada pelo ditador do Paraguai, Francisco Solano Lopez (segundo o Tratado da Tríplice Aliança). No contexto dessa disputa, a linha divisória<sup>5</sup> entre o Brasil e o Paraguai, ficou definido que todas as vertentes que correm para o norte e o leste pertencem ao Brasil, e as que correm para o sul e o oeste pertencem ao Paraguai. Assim, os limites na região da Tríplice Fronteira foram fixados pelo tratado de janeiro de 1872, quando foram anexadas ao Brasil as terras paraguaias a Leste do rio Paraná, área que hoje é Foz do Iguaçu (YEGROS; BREZZO, 2013).

Embora haja aspectos históricos ainda obscuros, principalmente sobre a *Guerra da Tríplice Aliança*, pois existem controvérsias em torno desse conflito, cabe explicitar, no entanto, que esse conflito (a Guerra do Paraguai ou *Guerra ao Paraguai* – 1864/1870) resultou em vários tratados assinados entre Brasil e Paraguai, entre Paraguai e Argentina, entre Brasil e Argentina, que vão delineando os limites territoriais, e alterando a paisagem, reconfigurando o espaço da Tríplice Fronteira.

Anos depois, em 1889, foi fundada a “Colônia Militar do Iguassú”, uma iniciativa brasileira de salvaguardar a região geograficamente estratégica dessa fronteira e de tomar a

---

<sup>5</sup> O Brasil (Império) se divide do Paraguai (República) pelo leito do rio Paraná, desde as possessões brasileiras na foz do Iguaçu até o Salto Grande das Sete Quedas (rio Paraná). Tendo como marcos a serra de Mbaracayú, Amambay, a nascente principal do rio Apa, e desce por seu canal, até sua foz no rio Paraguai.

posse do território que pertencia legalmente ao Brasil a partir 1872 (WACHOWICS, 1977). Essa assim chamada "colônia" dá origem à cidade de Foz do Iguçu. A demora em ocupar essa região se deveu: (i) à questão militar; (ii) à luta abolicionista; (iii) e aos ideais propagandistas civis e republicanos que o Brasil viveu politicamente nessa época (BRITO, 2005).

Mesmo com Tratado de 1872, permaneceu uma área de litígio em Guaíra/BR e Salto del Guairá/PY, situação que irá comprometer as negociações na década de 1960 para a construção da Usina Hidroelétrica de Itaipu. Essas negociações, no seu decorrer, acabaram por produzir novos acordos internacionais entre esses países.

Quanto à Argentina e ao Paraguai, foi em 20 de maio de 1875 que boa parte dos limites entre dois países obteve acordo de solução, pois o Paraguai abriu mão de parte de seu território para a Argentina em troca do perdão da dívida de guerra e de facilidades comerciais. Mesmo assim, no entanto, áreas de litígio permaneceram na época entre esses países e tiveram solução somente em 1945 e 1999.

Cabe mencionar também que permaneceram pendências de limites entre Brasil e Argentina, isso especificamente na questão de Palmas. Após tentativas frustradas de chegarem a um acordo, representantes do Império e da Argentina assinaram, em Buenos Aires, o Tratado de Arbitramento, de 7 de setembro de 1889, submetendo a disputa de limites à decisão arbitral do presidente dos Estados Unidos. Em 1895, o laudo arbitral do presidente Stephen Grover Cleveland dos Estados Unidos foi totalmente favorável à posição brasileira.

Evidencia-se que Puerto Iguazú/AR, área urbana da Tríplice Fronteira, foi fundada posteriormente à data da resolução desse impasse, ou seja, em 10 de setembro de 1902. A história de sua fundação está ligada à exploração turística das Cataratas do Iguçu, as quais se situam a 18 km do centro da cidade.

A política brasileira do século XIX apresentou o desafio de garantir a definição das fronteiras com os países vizinhos e a livre navegação no Prata (LIMA, 2011). Posteriormente, na segunda metade do século XX em diante, desloca-se o foco de interesse econômico para a questão do aproveitamento energético. Com essa mudança de foco, o Brasil busca a quebra da hegemonia da Argentina na região.

A transferência do foco para a demanda energética altera a geopolítica na Tríplice Fronteira ao permitir congraçamento diplomático com o Paraguai. Ao aceitar essa aproximação do Brasil, o governo do presidente Alfredo Stroessner (1954-1989) põe fim à dependência paraguaia a respeito da Argentina, mediante a integração física e econômica com o Brasil

(YEGROS; BREZZO, 2013). Dessa maneira, Brasil e Paraguai assinam, em 1956, acordos internacionais bilaterais que permitiram ao Paraguai o Movimento *Marcha para o Leste*.

Quanto às políticas públicas desenvolvidas pelos Estados nacionais do Paraguai e do Brasil entre as décadas de 1950 e 1970, cabe aqui explicitar que, “[...] por políticas públicas entendemos intervenções de autoridades investidas de poder público e de legitimidade para afetar comportamentos e práticas em limites territoriais precisos” (RODRIGUES, 2014, p. 155).

Logo após a assinatura dos diferentes acordos, Ciudad del Este passou a ser constituída através de um decreto em 1957 sob a denominação de Puerto Flor de Lis. Posteriormente, teve seu nome alterado para Ciudad Presidente Stroessner, em homenagem ao presidente paraguaio em exercício, Alfredo Stroessner. Após a deposição desse governo, em 3 de fevereiro de 1989, a autoridade do poder revolucionário atribuiu à cidade o nome de Ciudad del Este (Figura 2). Por meio de plebiscito, os cidadãos elegeram e confirmaram o nome atual.

**Figura 2** - Ciudad del Este, corredor de passagem de mercadorias para o Brasil



Fonte: Acervo particular dos autores (setembro de 2016).

Ciudad del Este (Figura 2) não é uma cidade planejada em sua estrutura, mas é planejada como lugar a ocupar um espaço junto à Ponte da Amizade, que será doravante o corredor de passagem para o escoamento da produção de grãos paraguaia e entrada de mercadorias importadas que chegam pelos portos brasileiros e que também servirá à (re)exportação de produtos vindos dos Estados Unidos, países europeus e asiáticos, ao Brasil. Essa imagem revela a produção e a trajetória histórica da Tríplice Fronteira, bem como a transformação de sua paisagem no espaço. Trata-se de uma paisagem inserida no *Turismo de Compras*.

O tratado para a construção da rodovia que liga a cidade de Assunção/PY até a Ponte Internacional da Amizade entre Foz do Iguaçu/BR e Ciudad del Este/PY, no primeiro plano da Figura 2, complementa o traçado que porá fim à dependência do Paraguai em relação à

Argentina para a realização do comércio internacional com outros países do mundo. Do lado brasileiro, houve o asfaltamento dessa rodovia, BR 277, em 1964. Assim, cria-se uma rede de infraestrutura entre Assunção/PY e o Porto de Paranaguá, no Paraná/BR. Dessa maneira, “Os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar” (SANTOS, 2006, p. 38).

O foco do Brasil no aproveitamento energético inclui a construção de Itaipu. Na trajetória de negociações para instalá-la, a Argentina propõe construir quatro hidrelétricas abaixo de Itaipu, no rio Paraná: Corpus Christi, Yaciretá-Apipe, Paraná Médio I e II (SIGRID, 2008). Os argumentos argentinos centram-se em: i) compor a linha de equilíbrio da bacia hidrográfica; ii) controlar qualquer dano, natural ou artificial que pudesse ocorrer; iii) regular o fluxo de água do alto Paraná, gerando energia; iv) regular a navegação argentina; e v) controlar áreas naturalmente suscetíveis de alagamentos.

Nesse sentido, tanto para o Brasil, quanto para a Argentina, no espaço, a natureza passa a ter, pelo sistema capitalista, uma visão utilitarista (natureza entendida como mercadoria). Segundo Bornheim (1985), quanto a essa apropriação pelo capitalismo, Francis Bacon — pensador do início da modernidade — não deduzia que o capitalismo fosse se apossar da natureza, dos seus recursos, e que, conforme a capacidade de concentração de posses, iria hierarquizá-los através de suas técnicas, mesmo porque esse sistema de produção estava em sua fase inicial.

O utilitarismo, em suas variações, representa o rosto mais selvagem do capitalismo (BÓRON, 2000). Transforma o homem em mercadoria. Diante disso, evidenciam-se questões importantes para os estudos socioculturais da migração (mobilidade humana) e, especialmente, para as políticas educacionais para aqueles afetados pela mobilidade forçada no contexto dessa política.

A geopolítica iniciada pelo Brasil e, em continuidade, pela Argentina, quanto ao aproveitamento energético do sistema hidrográfico da Bacia do Prata, conduziu à assinatura de novo tratado. Após o Tratado da Bacia do Prata<sup>6</sup>, assinado em Brasília em 23 de abril de 1969 e em vigor desde 14 de agosto de 1970, quando foram acordadas estratégias de construção das hidroelétricas, assumindo compromissos de respeitar o desenvolvimento regional, não

---

<sup>6</sup> O Tratado da Bacia do Prata, é o instrumento jurídico imaginado por Argentina, Brasil, Bolívia, Paraguai e Uruguai para institucionalizar a exploração integrada, racional e harmônica do vasto sistema hidrográfico, que se expande na região centro-meridional do continente sul-americano. (VILELA, 1984, p. 147).

impactando a continuidade da exploração energética, é que a Usina Hidroelétrica de Itaipu, entre os anos de 1974 e 1995, passou a ser construída. A realização dessa obra gerou uma trama espacial sem precedentes na região. Modificou significativamente a configuração territorial da Tríplice Fronteira, principalmente do lado brasileiro, que estava povoado. Extinguiu cidades inteiras, reduziu a área agrícola produtiva ao dar lugar ao Lago de Itaipu, assim desapropriando centenas de pequenos proprietários. Desse modo, alterou a paisagem local e trouxe com ela significativas mudanças nesse período. Para Santos (2006, p. 67), nesse contexto, “A paisagem existe através de suas formas, criadas em momentos históricos diferentes, porém coexistindo no momento atual”.

Sobre o período que se seguiu à construção de Itaipu, Catta (2002, p. 16) expõe: “Deixava-me atordoado e perplexo [...] observar as transformações que se processavam vertiginosamente e atingiam diretamente toda a população [...] reflexo imediato de uma conjuntura imposta pelos governos militares do Cone Sul [...]”.

O capital aplicado em Itaipu produziu uma mobilidade humana registrada em elevados números, na cidade de Foz do Iguaçu. Esta, em 1960, contava com 28.212 habitantes. Logo passou para 33.966 habitantes em 1970, e subiu o número para 136.321 habitantes em 1980. Nesse processo, percebe-se, de acordo com Bernardino (2014, p. 135), que a “[...] mobilidade da força de trabalho é uma pré-condição para a existência/funcionamento e a expansão dos espaços do capital”.

Os investimentos nessa obra atraíram milhares de trabalhadores de diversos lugares do Brasil e do exterior. Motivaram pessoas que almejavam o enriquecimento fácil, ou com sonhos de riqueza, a se dirigirem para a Tríplice Fronteira. Em contrapartida, moradores do local foram deslocados para outras áreas. Constata-se, dessa maneira, que Itaipu gerou um processo de mobilidade humana sem precedentes na região.

Considera-se o modo como esses projetos foram desenvolvidos no sentido de influenciar fluxos nacionais e transnacionais de mobilidade humana. São, portanto, intervenções que conduzem a uma macromobilidade física. Para Rocha (1998), a macromobilidade física se constitui por deslocamentos físicos praticados pelos indivíduos em escala internacional, nacional, estadual e municipal e diz respeito aos fluxos demográficos.

Essa foi então uma mobilidade promovida pelos governos militares, que mantiveram intacto o *status* e o poder de uma elite que vivia como se no país não houvesse crise econômica e recessão, construindo obras faraônicas como Itaipu. Destaca-se também o papel da mídia e de empreiteiras que vendiam a possibilidade de uma nova vida de fartura na região.

Itaipu não absorveu a quantidade de trabalhadores que se fizeram presentes na região e, com as demissões durante e ao final da obra, esses trabalhadores se viram diante de uma realidade social e econômica excludente.

O governo brasileiro, ao cancelar projetos estatais cujas obras poderiam absorver a força de trabalho empregada em Itaipu, deixou uma herança negativa a Foz do Iguaçu. Dessa maneira (CATTA, 2002), para uma população de 190.175 habitantes, em Foz do Iguaçu, 107.809 pessoas moravam em bairros populares dessa cidade. Entre esses, 62.184 encontravam-se em idade ativa, pessoas que poderiam estar inseridas no mercado de trabalho, no entanto apenas 29.963 se encontravam cadastradas como economicamente ativas.

Itaipu foi, então, responsável pelo aumento dos índices de pobreza nos municípios da Tríplice Fronteira e pela concentração urbana, pelo fato de que imensa área rural foi inundada pelas águas do Lago de Itaipu. Ao término da construção dessa obra, como mostram os números no parágrafo anterior, muitos dos trabalhadores ficaram desempregados, sendo que uma quantidade significativa permaneceu na região e continuando sua busca por trabalho. Muitos viviam uma mobilidade física entre fronteiras, na condição de trabalhadores informais.

No lado da fronteira paraguaia também vinha se formando outro contingente de despossuídos, formado pelos pequenos agricultores que se viram pressionados a deixar as suas terras devido à agricultura comercial que se instalava no departamento de Alto Paraná. E também por aqueles que foram atraídos pela construção de Itaipu (CATTA, 2002).

De acordo com Alves (2004), nos lugares onde o capital investe, como no caso das aplicações de capital realizadas tanto para construir Itaipu, como para conseguir a possibilidade de construí-la, ao desenvolver uma série de políticas públicas do lado paraguaio. Ele (o capital) se utiliza de táticas semelhantes para se reproduzir. Inicialmente, cria uma rápida bolha de crescimento econômico, na sequência desarticula o modo de vida das comunidades tradicionais<sup>7</sup> e aprimora as relações de exploração do trabalho e, para completar, rearticula o território para a ampliação da produção e a fluidez das mercadorias e, entre elas, a flexibilização da própria força de trabalho.

### **3 Entre fronteiras e limites na presença da Tríplice Fronteira**

---

<sup>7</sup> As comunidades indígenas Avá Guarani que viviam na região e foram confinadas a pequenos espaços de terra, e a forma de vida do campo para a vida urbana.

Os traços naturais e os traçados a partir dos tratados entre Estados fizeram parte do arranjo das fronteiras de Segurança Nacional, que demarcaram o espaço que hoje configura a região da Tríplice Fronteira. Evidencia-se, assim, que tanto o processo de utilização de limites como traçados de segurança nacional a partir dos traços naturais bem como a mobilidade humana<sup>8</sup> constituem uma herança da geopolítica europeia deixada aos povos latino-americanos, resíduo da colonização imperialista neste continente.

A exploração do espaço por europeus deixou como legado a forma de estabelecer os limites entre os territórios. Na época, buscava-se optar por fronteiras constituídas por região inóspita ou por obstáculo difícil de ser transposto e que serviria de efetiva separação entre os espaços. Essa característica é considerada na Tríplice Fronteira quando são definidos e traçados limites entre os três países ao tomarem os rios Paraná e Iguazu como marcos limítrofes.

**Figura 3** – A Tríplice Fronteira



Fonte: Disponível em: <<http://www.radioculturafoz.com.br/triplice-fronteira/>>. Acesso em: 15 set. 2016.

Nessa região em estudo, os limites (Figura 3) foram traçados por meio do Tratado de 1872, firmado após a Guerra do Paraguai (1864-1870). O rio Paraná passou a marcar o limite entre (i) Brasil e Paraguai - Foz do Iguazu, Estado do Paraná/BR e Ciudad del Este, Departamento de Alto Paraná/PY e (ii) Argentina e Paraguai – Puerto Iguazú, Província de Misiones/AR e Ciudad del Este, Departamento de Alto Paraná/PY. O rio Iguazu entre Brasil e a Argentina – Foz do Iguazu, Estado do Paraná/BR e Puerto Iguazú, Província de Misiones/AR.

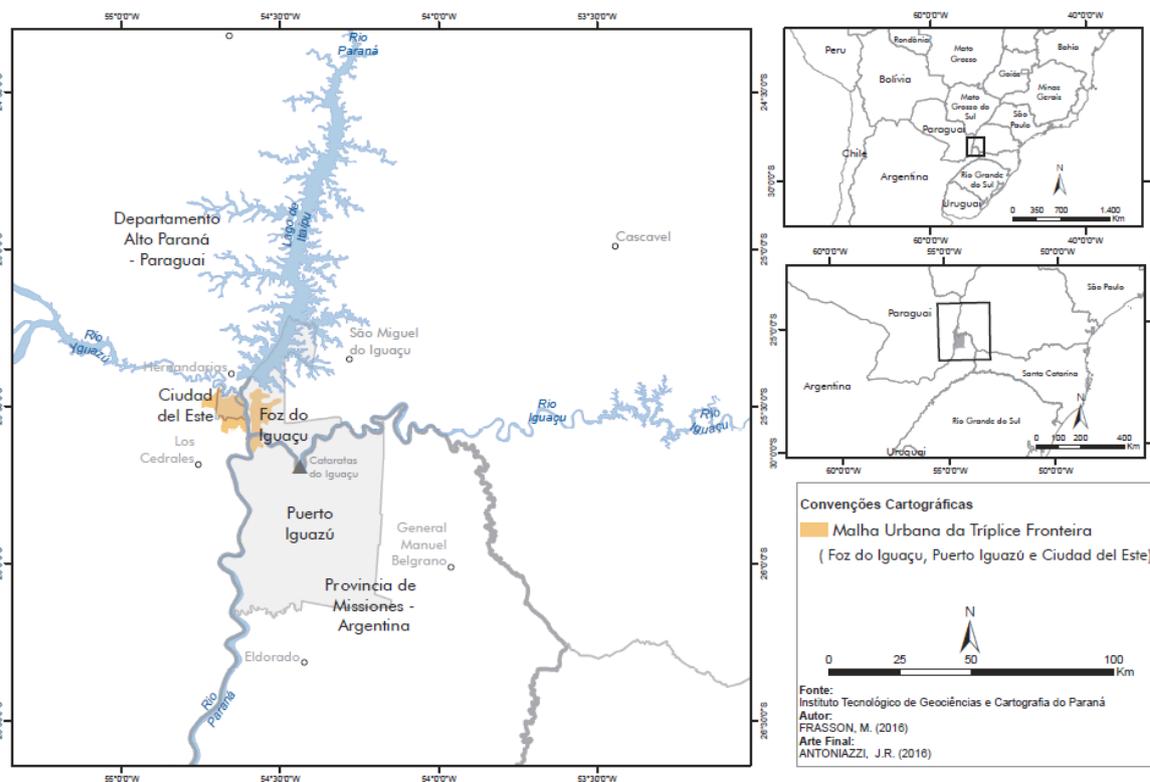
Focar a atenção na Figura 3 possibilita a leitura do lugar e permite mediar o debate acerca das relações de poder existentes no espaço. Ao se instituírem as relações entre as três cidades, Puerto Iguazú, Foz do Iguazu e Ciudad del Este, elas unem os três territórios (Figura

<sup>8</sup> Raízes geradoras da mobilidade humana: propriedade privada da terra e introdução da máquina como instrumento de trabalho (ZAMBERLAM, 2004).

3). A malha urbana formada por esse espaço aparenta ser uma única estrutura, uma única cidade (Figura 4), sem apresentar um núcleo comum, pois os limites territoriais deslocam o centro das decisões administrativas para o interior dos diferentes países. Nesse caso, a fronteira constituída fisicamente passa a ser entendida como margem dos diferentes Estados Nacionais (FRASSON, 2014).

Conforme expresso anteriormente na Figura 3, a Área Urbana da Tríplice Fronteira formada pelas três cidades, situa-se na confluência dos rios Iguazu e Paraná. Ao norte da área urbana (Figura 4) encontra-se o Lago de Itaipu, formado pela barragem da Usina Hidroelétrica de Itaipu construída no rio Paraná.

**Figura 4** - Localização das cidades da Tríplice Fronteira



Ao sudeste da área urbana (Figura 4) encontra-se o acidente geográfico natural das Cataratas do Iguazu (Figura 5), e apresenta paisagem turística tanto do lado brasileiro, quanto do lado argentino. Elas estão situadas em uma área que abriga o Parque Nacional Iguazú, com cerca de 67 mil hectares, criado em 1934, na Argentina, e o Parque Nacional do Iguazu, com aproximadamente 185 mil hectares no Brasil, criado em 1939. Esses parques preservam a fauna e a flora nativa da região. As áreas somadas desses parques foram então instituídas como Sítio do Patrimônio Mundial Natural pela UNESCO, isso tendo ocorrido nos anos de 1984 (Argentina) e 1986 (Brasil).

Os resquícios remanescentes da Guerra do Paraguai nos países platinos e a disputa pela hegemonia na Bacia do Prata fizeram aflorar obstáculos políticos ao serem conduzidas as negociações para a construção dessa obra. Esses impasses estenderam-se pelo período de 1956 a 1973 e envolveram os cinco países platinos (Brasil, Paraguai, Uruguai, Bolívia e Argentina).

Quanto à Figura 5, o lado argentino das Cataratas do Iguazu se encontra à direita da imagem e à esquerda desta, o lado brasileiro. E o centro da fotografia mostra a conhecida “Garganta do Diabo”, nela correndo o principal fluxo da água do rio Iguazu e que constitui a linha de fronteira entre o Brasil e a Argentina.

**Figura 5** - Cataratas do Iguazu



Fonte: Disponível em: <<http://correiodenoticias.net>>. Acesso em: 10 nov. 2017.

As imagens das Figuras 5 e 6 materializam a paisagem do espaço fronteiriço entre Brasil e Argentina (Figura 5) e entre Paraguai e Brasil (Figura 6), elas dão contornos ao imaginário e representam o lugar. Mas, não apenas isso, elas conduzem a percepção “[...] que o lugar não é um dado em si, mas produto das tensões e das disputas entre as práticas e narrativas que se dobram sobre ele” (OLIVEIRA, 2009, p. 23). Essas paisagens são exploradas economicamente pelo *Turismo de Lazer*.

**Figura 6** - Usina Hidroelétrica de Itaipu



Fonte: Acervo particular dos autores (novembro de 2016).

Desse modo, para chegar à assinatura do Tratado de Itaipu (Obra da Figura 6), assinado em abril de 1973 pelos presidentes do Brasil e do Paraguai, Emílio Garrastazu Médici e Alfredo Stroessner, respectivamente, várias pendências tiveram de ser resolvidas mediante diferentes acordos secundários e tratados. Entre essas pendências se encontravam as regiões de litígio que tinham ficado como saldo da Guerra da Tríplice Aliança.

O Tratado de 1956 representa a política econômica do Brasil ao almejar assumir a hegemonia sobre os países latino-americanos e propõe construir Itaipu (Figura 6). Nesse contexto, busca trazer o Paraguai para o seu foco de influência. Os acordos firmados entre Brasil e Paraguai representam interesses específicos dos dois governos militares. O governo paraguaio almeja sair da dependência da Argentina para manter suas relações comerciais, que eram realizadas por meio de navegação nos rios da Bacia Platina.

Na soma de interesses, acordam em (i) construir uma ponte sobre o rio Paraná; (ii) o Brasil concede depósito franco ao Paraguai no Porto de Paranaguá; (iii) o Brasil pavimenta a BR 277, no estado do Paraná, que ligará Asunción a Paranaguá; (iv) o Paraguai obtém empréstimos financeiros junto ao Brasil para a construção de usinas hidroelétricas nos rios Monday e Acaray, e uma estrada ligando as cidades de Coronel Oviedo e Presidente Franco. O governo paraguaio cria, por meio de decreto, a cidade de Porto Flor de Lis, atual Ciudad del Este; (v) estabelece o comércio fronteiriço. Essas políticas públicas conduziram a uma intensa mobilidade humana para essa região, principalmente para o Departamento de Alto Paraná, leste paraguaio. São essas as melhorias que geram a mobilidade humana para essa região.

Nesse período, diante das políticas firmadas entre Brasil e Paraguai, os países que têm seus territórios banhados pelas águas da Bacia Hidrográfica Platina percebem que podem sair prejudicados com a construção da Usina Hidroelétrica de Itaipu, no rio Paraná entre Brasil e

Paraguai. Assim, após muitos debates e negociações, Brasil, Bolívia, Uruguai, Argentina e Paraguai, países platinos, assinam o Tratado da Bacia do Prata em 1969. Esse tratado institucionaliza a exploração integrada, racional e harmônica do potencial hidráulico desses rios. Foi somente após esse tratado que Brasil e Paraguai formalizam a construção de Itaipu, que iniciou suas obras em 1974 e ficou pronta em 1995, mas já funcionando parcialmente desde 1982, com a formação do lago.

Supostamente, o texto do Tratado da Bacia do Prata (assinado em 1969), que parecia fundamentado no âmbito da cooperação, não fora suficiente para reduzir as tensões na região platina, tanto que foi necessário o “Tratado Tripartite” assinado em 19 de outubro de 1979, pelos governos do Brasil, da Argentina e do Paraguai em Puerto Strossner (atual Ciudad del Este), que expressou a finalidade de se colocar fim a um longo período de descompasso, de rivalidade e de divergências políticas entre os países. Nesse tratado, o conceito de cooperação assume um espírito de conciliação e de disposição à integração regional. Este tratado foi um passo decisivo para a assinatura do Tratado de Asunción, desta vez entre Brasil, Uruguai, Argentina e Paraguai, em 1991. Em 1995, com a obra de Itaipu finalizada, o Mercosul passa a ser reconhecido internacionalmente enquanto Bloco Econômico. Inicia-se o discurso integracionista na Região da Tríplice Fronteira.

De outro lado, quanto à cidade de Puerto Iguazú, ela foi integrada à dinâmica fronteira por transporte terrestre a partir de 1985, com a inauguração da Ponte Tancredo Neves e o tratado assinado em 1972 por Emílio Garrastazu Médici, presidente brasileiro, e por Alejandro Agustin Lanusse, presidente argentino.

No final do século XX e início do século XXI, as três cidades fronteiriças se mobilizaram frente ao discurso integracionista que passou a permear as discussões político-econômicas nos três Estados Nacionais. As discussões locais, embasadas em diretrizes propostas pelo Mercosul, organizaram as atividades da região fronteira em torno de um Eixo Unificador, *o Turismo de Lazer e de Compras*. Trata-se de uma estrutura político-econômica transfronteira que traz para esse espaço outra dinâmica estrutural, ao envolver os três territórios, e mobiliza pessoas e capital. Esse eixo de atividades tem apresentado uma *performance* em que ora o capital mobiliza pessoas, ora as pessoas mobilizam o capital por meio do transporte de bens, de mercadorias e de serviços.

#### 4 O Turismo de Lazer e de Compras e a Mobilidade Consumactora

As atividades turísticas da região encontram-se relacionadas aos principais atrativos locais: Cataratas do Iguazu — Brasil e Argentina (Figura 5) e Usina Hidrelétrica de Itaipu Binacional — Brasil e Paraguai (Figura 6). Nos últimos anos a administração das três cidades tem buscado de forma conjunta constituir outros atrativos em seus territórios de forma a manter o turista por mais tempo neste espaço, por exemplo: pista de patinação em gelo na Argentina, Museu de Cera no Brasil, revitalização dos Marcos das Três Fronteiras em espaço agradável para se visitar, bem como em passeios noturnos e diversidade gastronômica, entre outros. Constituindo espaços diversificados para o turismo de lazer.

Quanto ao turismo regional a partir das décadas finais do século passado, cabe registrar que a sua mobilidade já em tempos recentes, por exemplo no primeiro semestre de 2015, envolveu 860.998 visitantes à Itaipu<sup>9</sup> Binacional (Figura 6) vindos de 137 diferentes nacionalidades, sendo que o maior público teve origem entre os próprios países do Mercosul — Argentina, Paraguai, Uruguai, Venezuela e Brasil. As Cataratas do Iguazu<sup>10</sup> (Figura 5) colocaram em mobilidade, nesse mesmo período, 1.642.093 visitantes de 172 nacionalidades, com maior público proveniente da Inglaterra, do Peru, do Japão e da Espanha.

Para compreender a mobilidade humana da região fronteiriça na contemporaneidade, entre Foz do Iguazu/Brasil, Puerto Iguazú/Argentina e Ciudad del Este/Paraguai, busca-se subsídio no estudo de Rocha (1998) sobre mobilidade humana.

Essa mobilidade humana presente no espaço da Tríplice Fronteira pode ser tratada como mobilidade forçada. De acordo com Gaudemar (1977), as formas como o capital produz, explora, faz circular e controla a força de trabalho, tanto pelo lado da oferta como pelo da demanda ao ser estimada como mercadoria essencial ao processo de acumulação capitalista, geram a mobilidade forçada.

Para Rocha (1998), a mobilidade humana se apresenta em três ordens de mobilidade: i) a *física*, classificável como deslocamento horizontal e subdivisível em macromobilidade e micromobilidade. A primeira se reproduz em espaço internacional ou estadual, apresenta um perfil histórico-geográfico e funda-se nos estudos migratórios a partir de uma avaliação histórica de tais fluxos; ii) a *centrada no trabalho*, ocorre por deslocamento horizontal, se dá no âmbito da qualificação dos indivíduos vinculada à produtividade do trabalho; e iii) a

<sup>9</sup> Informação disponível em: <[www.itaipu.gov.br/sala-de-imprensa](http://www.itaipu.gov.br/sala-de-imprensa)>. Acesso em: 10 out. 2016.

<sup>10</sup> Informação disponível em: <[www.brasil.gov.br/turismo/2016](http://www.brasil.gov.br/turismo/2016)>. Acesso em: 10 out. 2016.

*social*, classificável como deslocamento vertical e trata de interpretar a mudança de *status* social dos indivíduos, com o movimento de polarização dos grupos sociais.

A partir das atividades do turismo de lazer e de compras impulsiona outras formas de mobilidade física. Inclui-se, nessa ordem, o deslocamento em caráter cotidiano, como os grupos de alunos que moram no Paraguai e estudam no Brasil, os brasileiros que trabalham no comércio do Paraguai, os paraguaios que trabalham na construção civil do Brasil e da Argentina, entre outros; (ii) quanto à mobilidade centrada no trabalho<sup>11</sup>, cabe mencionar, por exemplo, técnicos e engenheiros para trabalhar nas empresas de Itaipu e os que vieram em função da abertura do centro comercial em Ciudad del Este. Trata-se do deslocamento da força de trabalho submetida ao capital; e (iii) quanto à mobilidade social, refere-se, por exemplo, a alunos do Ensino Médio que buscam o Curso de Medicina no Paraguai.

Além dos que buscavam trabalhar na construção de Itaipu, houve ademais a mobilidade de outras pessoas que procuravam montar seus próprios negócios (bares, restaurantes, hotéis, casas noturnas, lojas de calçados, roupas, alimentos, materiais de construção, entre outros).

Para Bernardino (2014, p. 132), “O capital é movimento e põe em movimento homens e mercadorias”. Assim, no ciclo de construção de Itaipu, por volta de 1980, intensificam-se as transações comerciais entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este. Começa a ganhar espaço o *turismo de compras*, principalmente aquele turismo à procura por produtos eletroeletrônicos no Paraguai. Inicia-se com grande intensidade o processo de *mobilidade do consumo* na região (GHIZZO, 2012).

Essa mobilidade do consumo, que se expressa na atualidade pela atividade econômica do *Turismo de Compras*, requereu investimentos nos espaços dos dois lados da fronteira. Do lado paraguaio, com mercadorias (produtos da Ásia, da Europa e dos Estados Unidos) e, do lado brasileiro, com serviços (hotéis, restaurantes, lanchonetes, transporte). Foz do Iguaçu também se dedica à venda de produtos alimentícios, vestuário, eletrodomésticos e materiais para a construção civil ao Paraguai. Esse comércio se beneficia da Ponte Internacional da Amizade construída sobre o rio Paraná, e inaugurada em 1965 (Figura 7).

Nessa época, quando a Ponte da Amizade (Figura 7) foi construída entre Brasil e Paraguai, Puerto Iguazú, da Argentina, ainda não fazia parte da mobilidade da Tríplice Fronteira via terrestre.

---

<sup>11</sup> Ocorre por deslocamento horizontal e se dá no âmbito da qualificação dos indivíduos vinculada à produtividade do trabalho.

**Figura 7** - Ponte da amizade, via de acesso entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este



Fonte: Acervo particular dos autores (novembro de 2016).

O Tratado de Intenção para construir a ponte Tancredo Neves, que uniria Puerto Iguazú/AR a Foz do Iguaçu/BR, foi assinado em 1972, por Emílio G. Médici, do Brasil, e Alejandro Lanusse, da Argentina, já antes do Tratado de Itaipu. Todavia, sete anos mais tarde o projeto foi retomado por lideranças locais. A ponte foi inaugurada somente em 1985 (Figura 8).

**Figura 8** - Ponte Tancredo Neves via de acesso entre Foz do Iguaçu e Puerto Iguazú



Fonte: Acervo particular dos autores (novembro de 2016).

Nesse sentido, os rios, que, no século XIX, apresentavam a função de separar os países, na segunda metade do século XX, pela presença das pontes que sobre eles foram construídas — a Ponte Internacional da Amizade entre Brasil e Paraguai (Figura 7) e a Ponte Tancredo Neves entre Brasil e Argentina (Figura 8) — se tornam fatores de interligação. As cidades da Tríplice

Fronteira se unem num projeto de integração da CEPAL<sup>12</sup>. Nesse caso, percebe-se, de acordo com Santos (2006, p. 60), que “[...] é a paisagem que dá forma à ação”.

Os tratados geram novos traçados na paisagem local e permitem a presença de novas configurações territoriais que conferem ao espaço outras funcionalidades que não apenas as previstas nos tratados. Os tratados entre o Brasil e o Paraguai permitem que a Ponte Internacional da Amizade se constitua em travessia de mercadorias para reexportação. Nesse sentido, esse caminho também se abre ao descaminho, somando-se, a essa travessia, o contrabando, a violência, o tráfico, entre outras atividades ilegais.

Esse local de passagem entre fronteiras também se constitui como espaço de *macromobilidade física* de pessoas que chegam via aeroportos: (i) Aeroporto Internacional das Cataratas – Foz do Iguçu, que opera principalmente com voos nacionais, mas pode ser considerado internacional, ao movimentar mais de 800.000 passageiros/ano; (ii) Aeroporto Internacional de Puerto Iguazú opera com voos nacionais, mas, pela movimentação de 600.000 passageiros/ano, pode ser considerado internacional; (iii) Aeroporto Internacional Guarani, realiza conexões com Asunción, Montevideu e São Paulo, movimentando mais de 100.000 passageiros/ano.

A presença da Ponte Internacional da Amizade constrói um espaço territorial integrado. A mobilidade humana presente no local não se apresenta da mesma forma aos que dela fazem uso. As experiências de capitalistas, de trabalhadores, de compristas, de religiosos, de alunos que estudam do outro lado de onde residem, de familiares que têm parentes em países diferentes na fronteira, de turistas vindos dos diferentes países e para os envolvidos nas mais diversas especificidades fronteiriças, ao mobilizarem bens físicos e simbólicos, capital e força de trabalho, entre outros fatores destinados ao consumo, podem representar especificidades de mobilidade humana, dependendo do tipo de integração e de consumo de que se utiliza o indivíduo.

Pouco tempo atrás, em 2013, foi registrado um fluxo médio diário de 41.601 veículos (ônibus, motos, vans, automóveis, entre outros) que circulam cruzando as pontes internacionais da Amizade e Tancredo Neves. O trânsito de veículos (Quadro 1) entre as três cidades fronteiriças via pontes internacionais (Figuras 7 e 8) demonstra a mobilidade e o consumo no contexto de um processo de integração capitalista presente na Tríplice Fronteira.

A diferenciação do tempo e dos fluxos de veículos nos/para o diferente espaço encontra-se associada à dinâmica do capital que se instala nos diferentes lugares e o seu compromisso de

---

<sup>12</sup> CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina.

se reproduzir. Em outras palavras, quanto mais rápido a mercadoria completar o seu ciclo e chegar ao seu destino, ao consumidor, mais rápido o capital se reproduz.

**Quadro 1** - Fluxo de veículos via Ponte da Amizade e Ponte Tancredo Neves

| PONTE INTERNACIONAL DA AMIZADE   | PONTE TANCREDO NEVES                |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| Inauguração: 27 de março de 1965 | Inauguração: 29 de novembro de 1985 |
| Extensão: 552,40 metros          | Extensão: 480 metros                |
| Fluxo médio diário de veículos:  | Fluxo médio diário de veículos:     |
| Brasil ao Paraguai: 18233        | Brasil à Argentina: 3228            |
| Paraguai ao Brasil: 17520        | Argentina ao Brasil: 2620           |
| Total: 35753.                    | Total: 5848.                        |

Fonte: Adaptado de Carneiro Filho, 2013.

Essa dinâmica da circulação dos produtos e a mobilidade das pessoas envolvidas no processo de deslocamento de mercadorias (Quadro 1), demonstra que em Puerto Iguazú a vida acontece de forma lenta<sup>13</sup>, por outro lado, em Ciudad del Este a vida transcorre de maneira intensa.

Dessa maneira, as políticas públicas refletem diretamente sobre a mobilidade dos sujeitos. Isso ocorre de fato, “[...] mas, não somente, [pois] o atual Estado neoliberal estabelece políticas de desobrigação, de não intervenção, daí o setor privado amplifica sua ação, que incide conseqüentemente na mobilidade humana” (ROCHA, 1998, p. 24). Nesse sentido, a mobilidade humana se encontra vinculada à atividade econômica da região — *o turismo de lazer e de compras*, Quadro 2 — e a mobilidade cotidiana envolvendo os fronteiriços de diferentes nacionalidades.

**Quadro 2** - Trajetórias de mobilidade do Turismo de Lazer e de Compras

| PONTO ORIGEM | DE | TRAJETÓRIA                        | DESTINO   |
|--------------|----|-----------------------------------|---|
| BRASIL       | 1  | AEROPORTO INTERNACIONAL DO IGUAÇU | Parque Nacional do Iguazu e atrações relacionadas Argentina Paraguai Usina de Itaipu e demais atrações do complexo. |
|              | 2  | BR-277                            | Parque Nacional do Iguazu e atrações relacionadas. Argentina Paraguai Usina de Itaipu e atrações do complexo        |
| ARGENTINA    | 3  | PONTE TANCREDO NEVES              | Parque Nacional do Iguazu e atrações relacionadas. Paraguai Usina de Itaipu e atrações do complexo                  |
| PARAGUAI     | 4  | PONTE DA AMIZADE                  | Parque Nacional do Iguazu e atrações relacionadas. Argentina Usina de Itaipu e atrações relacionadas.               |

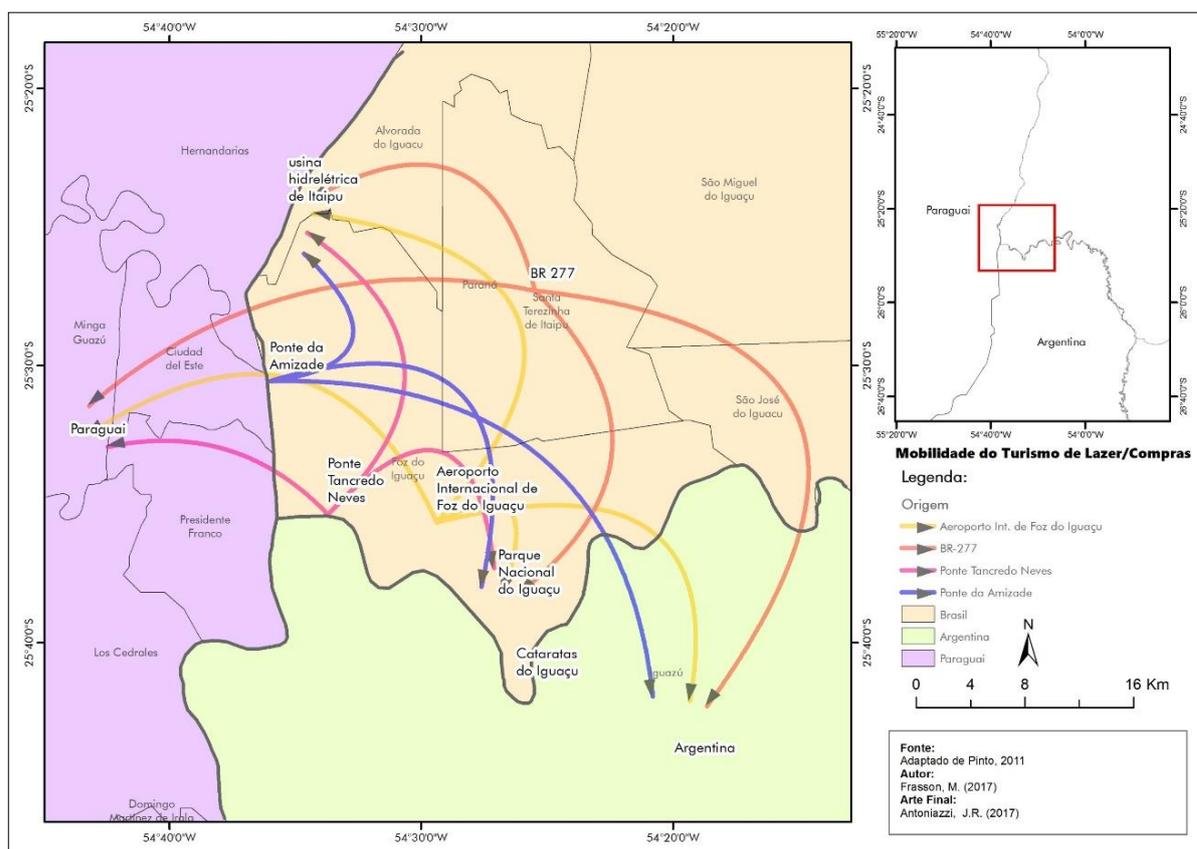
Fonte: Adaptado de Pinto, 2011.

<sup>13</sup> Essa cidade é considerada, pelo Estado argentino, como área de segurança nacional, fato que restringe investimentos de capital estrangeiro e exploração do espaço por nacionais terceiros.

Pinto (2011) define as trajetórias de mobilidade humana para o turismo lazer/compras da Tríplice Fronteira. A autora busca cartografar a mobilidade do turista na atualidade ao praticar o lazer e compras na região.

A Figura 9, a seguir, dá visibilidade à mobilidade do chamado *turismo de lazer e de compras* do Quadro 2, ao demonstrar as vias de acesso de Foz do Iguaçu para as outras duas cidades.

**Figura 9** - A mobilidade do Turismo de Lazer e de Compras



De acordo com a Figura 9, Foz do Iguaçu, então, pela sua posição estratégica, passa a ser o lugar de convergência dos fluxos fronteiriços, via Ponte da Amizade sobre o rio Paraná, e via Ponte Tancredo Neves sobre o rio Iguaçu, acesso de quem parte de Ciudad del Este para visitar os dois outros países, e para quem parte de Puerto Iguazú com destino a Foz do Iguaçu e a Ciudad del Este, conforme a Figura 9 e o Quadro 2.

Os tratados considerados como herança da Bacia do Prata culminam com a exploração dos territórios em seus recursos naturais de forma integrada e sua paisagem, marcada pelos traçados da Ponte Internacional da Amizade, da Ponte Tancredo Neves e da Itaipu Binacional, culmina numa arquitetura que, de acordo com Lefebvre, pode ser concebida “[...] como um

projeto se inserindo num contexto espacial e numa textura, o que exige ‘representações’ que não se perdem no simbólico ou no imaginário” (LEFEBVRE, 2006, p. 71).

Dessa maneira, os espaços coexistem com formas transmitidas de outras funcionalidades, e estabelecem conexões entre territórios, criam novas operacionalidades no espaço, e demandam a mobilidade humana, impulsionada pelo eixo econômico central criado em torno do *turismo de lazer e de compras*.

Constata-se que “Novos usos do território se referem às projeções de poder dos Estados e dos múltiplos poderes presentes nestas regiões e às transformações por eles implementadas” (RÜCKERT; GRASLAND, 2012, p. 91).

As Figuras 10, 11 e 12 representam os *shopping centers*, espaços de lazer e consumo, inseridos na dinâmica econômica o Turismo de Lazer e de Compras, movidos pelo luxo e pela sofisticação com produtos originários de diferentes países do mundo.

**Figura 10** -Shopping Monalisa – PY



Fonte: Acervo particular dos autores (novembro de 2016).

**Figura 11**- Shopping Duty Free – AR



Fonte: Acervo particular dos autores (novembro de 2016).

**Figura 12**- Shopping Catuaí – BR



Fonte: Acervo particular dos autores (novembro de 2016).

O Monalisa, o mais antigo, em Ciudad del Este, data de 1992; o DuttyFree, em Puerto Iguazú, de 2002; e o Catuaí, no Brasil, o mais recente, de 2016, mas em Foz do Iguaçu, o primeiro *shopping center* data de 2007, o *Shopping Center JL - Cataratas*. Esses espaços revelam a mobilidade existente na Tríplice Fronteira, basta ouvir os idiomas falados durante as compras: alemão, inglês, espanhol diferenciado pela entonação, português, entre outros. Trata-se de um espaço destinado a um público seletivo.

Quanto aos *shoppings* (Figura 10, 11 e 12) frequentados pela população local, essa população comparece tanto para compras como para lazer, frequentando cinemas e praças de alimentação. São espaços também procurados por turistas pela variedade de produtos comercializados, e pela segurança que esses locais oferecem.

De acordo com Ghizzo (2012, p. 117),

Frequentar um shopping, uma loja ou um hipermercado pode significar muito mais que comprar, mas um consumir simbólico com a capacidade de elevação social, mesclando consumo e lazer, de modo que aqueles que têm condições para tal demonstram um poder presente no tempo ocioso que se transforma em consumo do espaço.

Assim, para Harvey (2011), o dinheiro, reunido no lugar e momento corretos, tem de ser posto a trabalhar, a mobilizar matérias-primas, a gerar fluxos de energia e força de trabalho. Nos espaços em questão impera a produção qualificada do *consumo*. Esta, para Certeau (2012), é sutil, é dispersa, mas ela se sugere onipresente, silenciosamente e quase invisível, pois não se faz notar com produtos próprios, mas nas maneiras de empregar os produtos impostos por uma ordem econômica dominante. Essa produção do consumo, de acordo com Cachinho (2006, p. 33),

[...] alimenta-se de dois tipos de paisagens: a *cityscape*, o ambiente construído ou a arquitetura física da cidade, e a *mindscape*, as paisagens interiores, ou da alma<sup>14</sup>, produto da espacialidade das práticas quotidianas. As primeiras fornecem os palcos e os cenários necessários à representação dos consumidores; as segundas escrevem os textos que servem de guião à representação. (Grifos do autor).

Dessa forma, nas atividades dos espaços de consumo e de consumo do espaço (Figuras 10, 11 e 12), “[...] o espetáculo contempla a vitória da mercadoria que produz cenários ilusórios, vigiados, controlados sob a aparência da liberdade” (CARLOS, 2007, p. 67). Isso produz um “Falso sentido de liberdade e de poder” (GHIZZO, 2012, p. 120).

---

<sup>14</sup> Para Cachinho (2006), na sociedade pós-moderna, para muitos consumidores, a aquisição de bens e de serviços tem substituído a religião, enquanto fonte de inspiração e de consolo. Em outros casos, as decisões de práticas das compras estão imbuídas no desejo de desenvolver e aprofundar a sua identidade e sentido de pertença.

O que, no entanto, se quer visualizar nesse espaço é a pessoa em mobilidade. Cachinho (2006) caracteriza o indivíduo, nas metrópolis pós-modernas, como viajante contemplativo, imbricado com a de *persona* implicada na representação e nas experiências de consumo. Ocorre que:

[...] no fluxo das imagens, o consumactor transita, deambula, passeia-se por múltiplos palcos, mas nutre especial simpatia pelos centros comerciais. Feitos de simulações, arranjos cenográficos, jogos de sedução e possibilidades, os centros comerciais criam a *ambiance* ideal para a comunicação tribal, o espetáculo e a representação. (CACHINHO, 2006, p. 33).

Neste estudo sobre a mobilidade humana no espaço da Tríplice Fronteira, esse indivíduo que viaja para recrear-se (turista), que realiza o turismo de lazer e de compras, apresenta similaridade com o viajante contemplativo a que se refere Cachinho. Esse autor adota como ponto de partida o indivíduo percebido de forma integrada, respeitando a sua complexa estrutura bio-psico-social, que faz dele uma pessoa. Essa pessoa, imbricada na representação e nas experiências de consumo, transforma-se na figura de um *consumactor*. A palavra "consumactor", para Cachinho (2006), representa a união ou imbricação do adjetivo "contemplativo" mais os substantivos "consumidor" e "ator". Então, fazendo uso da ideia de Cachinho (2006), pode-se dizer que existe, nessa região em análise aqui, uma *mobilidade humana consumactora* ou, como trabalhada, por Ghizzo (2012), do consumo.

A atitude consumidora, que já se encontra instalada na psique do indivíduo, conduz à mobilidade e, nesse quadro de discussão, ela pode ser dividida em *macromobilidade física consumactora ou do consumo* se dela participam pessoas vindas de diferentes escalas geográficas (internacional, nacional ou departamental, provincial ou estadual), ou *micromobilidade física consumactora* se praticada por moradores das cidades da Tríplice Fronteira e estão associadas ao comércio do espaço para consumo.

Na Tríplice Fronteira, ao constituir-se um eixo central de *Turismo de Lazer e de Compras*, esse âmbito envolve a permanência temporária (de 2 a 5 dias) da pessoa em mobilidade em uma das cidades fronteiriças. Dessa forma, essa pessoa se utiliza dos serviços de hotelaria, de restaurantes, de casas noturnas, de visitas a templos religiosos e de museus, e de visitas a *shopping centers* e aos demais locais turísticos que a cidade oferece. Dessa maneira, o turista é convidado a consumir o espaço, no sentido de suprir suas necessidades biológicas, psíquicas e sociais num jogo de sedução entre o mercado instalado no espaço e o turista, consumidor. Nesse sentido, considera-se que o capital explora os recursos de natureza humana, ou seja, a mobilidade consumactora permite ao capital a exploração desses recursos por meio do consumo.

## 5 Considerações Finais

Os projetos desenvolvidos no espaço da Tríplice Fronteira — as pontes internacionais e a usina hidrelétrica binacional — marcam a geopolítica presente na região, ao trazerem em sua arquitetura a representação político-econômico-ideológica do processo de acumulação pelo capital, que submetem não só o trabalho sob o seu domínio, mas a totalidade humana. E, por essas políticas públicas, deslocam no espaço a força de trabalho e permitem o desenho de outra divisão territorial do trabalho, bem como esquematizam o domínio de determinados espaços geográficos como área estratégica de poder e resulta na (re)estruturação dos espaços nos territórios nacionais.

A dinâmica resultante na Tríplice Fronteira para construir a Usina Hidroelétrica de Itaipu, que trouxe consigo vários tratados internacionais, entre eles, as mudanças se concretizaram pela organização política e econômica no interior do Estado Nacional a exemplo da criação de Ciudad del Este por decreto paraguaio. Trata-se, no entanto, de (re)estruturação que segue as orientações dos organismos multilaterais (OEA, CEPAL, ALALC) e se efetivou na formação do bloco econômico Mercosul na década de 1990.

Entende-se que as medidas político-econômicas que ocorrem nessa região a partir da Segunda Guerra Mundial sinalizam: (i) inicialmente os interesses da expansão do capital industrializado. Assim, ocorre o povoamento da Região Oeste do Paraná pela pequena propriedade utilizando a força de trabalho familiar para limpar os terrenos, ou seja, derrubar a mata e posteriormente retirar toda a madeira, inclusive as raízes, deixando o solo arável. Esse processo se repete na colonização por brasileiros em Alto Paraná no Paraguai. Nesses dois espaços que fazem parte da Tríplice Fronteira, a grande propriedade, utilizando-se da agricultura química e mecânica, absorve a pequena propriedade de sobrevivência; (ii) paralelamente a isso, no Brasil ocorre a dinâmica de transformação da sociedade rural em urbana pelo processo da concentração fundiária e da instalação da indústria multinacional num modelo de desenvolvimento urbano-industrial; (iii) posteriormente, a partir da década de 1970, trata-se de vencer as seguidas crises cíclicas do capital em seu processo de acumulação. Desse modo se efetivam as transformações no espaço da Tríplice Fronteira pelas obras internacionais<sup>15</sup>; (iv) manter fechadas as fronteiras dos países centrais aos países periféricos à mobilidade humana — mobilidade que ocorre em função da flexibilização do processo

---

<sup>15</sup> As pontes internacionais Tancredo Neves e da Amizade, e a Hidroelétrica de Itaipu, mais os acordos de integração regional entre os países da Tríplice Fronteira.

produtivo, consequência do avanço tecnológico aplicado à indústria, aos meios de comunicação e aos transportes. São processos marcados pelas relações local/global.

Trata-se de medidas postas em prática sob argumentações do discurso *impudente* neoliberalista para o desenvolvimento regional, porém elas se constituem como forma de os Estados Centrais manterem a hegemonia e o poder das grandes corporações sobre os demais países e de seus cidadãos. São processos impostos que definem a vida do ser humano, espoliando-o, cuja prática substitui a ética por vantagem.

As imagens utilizadas neste estudo permitem visualizar (FERRAZ, 2009, p. 31) “[...] a dinâmica da paisagem, e perceber a dialética relação de aparência/essência que carrega em seu interior”, numa paisagem, em que o global se impõe ao local a sua dinâmica. Neste sentido, o local busca reestruturar seu espaço organizando-o por meio de um eixo estruturador o *Turismo de Lazer e de Compras* em função da geopolítica internacional.

Evidencia-se que a paisagem, quando percebida em seu movimento histórico, revela a disputa pelo poder territorial e as relações políticas, econômicas e ideológicas presentes no espaço, marcado pela lógica do capital que permite não apenas a exploração da natureza espacial, e do trabalho do homem, mas também a exploração dos recursos da natureza humana pelo consumo.

Dessa maneira, para Hernandez (2000), um estudo sistemático da cultura visual pela fotografia, pode proporcionar uma compreensão crítica do seu papel e de suas funções sociais, como também de suas relações de poder, indo além da apreciação ou do prazer que as imagens nos proporcionam.

Depreende-se que ao grafar o espaço pelas imagens fotográficas se evidenciam traços de um processo histórico que revela no espaço da Tríplice Fronteira entre Foz do Iguaçu/Brasil, Puerto Iguazú/Argentina e Ciudad del Este/Paraguai, as relações e interrelações econômicas, políticas, populacionais, ideológicas que marcam sua geopolítica na paisagem. Nesse contexto, espaços concebidos por paisagens comuns a diferentes territórios registram-se na atualidade como uma dinâmica econômica marcada pelo eixo integrador: *Turismo de Lazer e de Compras*, que vem promovendo uma intensa mobilidade humana no espaço.

## Referências

ALVES, V. E. L. Mobilidade do trabalho e reprodução do capital nos cerrados piauienses. *Boletim Goiano de Geografia*, Goiânia, v. 24, n. 1-2, p. 43-53, jan./dez. 2004.

- BERNARDINO, V. M. P. **A mobilidade da força de trabalho e do consumo nas feiras de Maringá (PR - Brasil) e de Leiria (Portugal): a resistência dos trabalhadores e consumidores do setor no contexto do capitalismo global.** 2014. 261 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2014.
- BORNHEIM, G. Filosofia do romantismo. In: GUINSBURG, J. **O romantismo.** São Paulo: Perspectiva, 1985.
- BORON, A. **La filosofía política moderna: de Hobbes a Marx.** Buenos Aires: Clacso, 2000.
- BRITO, J. M. de. **A descoberta da foz do Iguazu.** Foz do Iguazu: Tezza Editores, 2005.
- CACHINHO, H. Consumactor: da condição do indivíduo na cidade pós-moderna. **Finisterra**, ano 41, n. 81, p. 33-56, 2006.
- CAMARGO, I. A. Imagem e mídia: apresentação, contextos e relações. **Discursos fotográficos**, Londrina, v.1, p.11-22, 2005.
- CARLOS, A. F. A. **O lugar no/do mundo.** São Paulo: FFLCH, 2007.
- CATTA, L. E. P. **O cotidiano de uma fronteira: perversidade da modernidade.** Cascavel, PR: Editora da UNIOESTE, 2002.
- CERTEAU, M. de. **A invenção do cotidiano: arte de fazer.** Trad. Ephraim Ferreira Alves. 19. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.
- FERRAZ, C. B. O. Geografia: o olhar e a imagem pictórica. **Revista Pro-Posições**, Campinas, v. 20, n. 3 (60), p. 29-41, set/dez, 2009.
- FOSTER, J. B. **A ecologia de Marx: materialismo e natureza.** Trad. Maria Tereza Machado. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.
- FRASSON, M. **Alunos brasiguaios em movimento na Tríplice Fronteira.** 2014. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Francisco Beltrão, 2014.
- GAUDEMAR, J. P. de. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital.** Lisboa: Estampa, 1977.
- GHIZZO, M. R. **A mobilidade do consumo e a produção do espaço no aglomerado urbano de Maringá-PR.** 2012. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2012.
- HARVEY, D. **O enigma do capital e as crises do capitalismo.** Trad. João Alexandre Peschanski. São Paulo: Boitempo, 2011.
- LEFEBVRE, H. **A produção do espaço.** Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: ÉditionsAnthropos, 2000). Primeira versão: início fev. 2006. Disponível em: <[http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/arq\\_interface/1a\\_aula/A\\_producao\\_do\\_espaco.pdf](http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/arq_interface/1a_aula/A_producao_do_espaco.pdf)>.

LIMA, F. R. F. de. **Desenvolvimento regional na fronteira Foz Do Iguaçu/BR - Ciudad del Este/PY**. 2011. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2011.

OLIVEIRA JUNIOR, W. M. Grafar o espaço, educar os olhos. Rumo a geografias menores. **Revista Pro-Posições**, Campinas, v. 20, n. 3(60), p. 17-28, set/dez. 2009.

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

ROCHA, M. M. **A espacialidade das mobilidades urbanas: um olhar para o Norte Central Paranaense**. 1998. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

RODRIGUES, J. N. Políticas públicas e geografia: retomada de um debate. **Espaço e Tempo (on-line)**, São Paulo, v. 18, n. 1, p. 152-164, 2014.

RÜCKERT, A. A.; GRASLAND, C. Transfronteirizações: possibilidades de pesquisa comparada América do Sul-União Europeia. **Revista de Geopolítica**, Natal, v. 3, n. 2, p. 90-112, jul./dez. 2012.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora da USP, 2006.

SEMERARO, G. **Saber fazer filosofia: o pensamento moderno**. Aparecida, SP: Ideias & Letras, 2011. (Coleção Saber–Fazer Filosofia, 2).

SIGRID, A. Geopolítica e energia na Bacia do Prata: o caso emblemático de Itaipu. In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE GEOGRAFIA POLÍTICA E TERRITÓRIOS TRANSFRONTEIRIÇOS, 1., 2008, Foz do Iguaçu. **Anais...** Foz do Iguaçu, 2008. Disponível em: <[http://www.nilsonfraga.com.br/anais/ANDERsem\\_Sigrid.pdf](http://www.nilsonfraga.com.br/anais/ANDERsem_Sigrid.pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2010.

SMITH, N. **Desenvolvimento desigual: natureza, capital e a produção de espaço**. Trad. Eduardo de Almeida Navarro. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

VILELA, A. M. O Tratado da Bacia do Prata. **R. Inf. Legisl.**, Brasília, ano 21, n. 81 (Supl.), p. 147-176, jan./mar. 1984.

YEGROS, R. S.; BREZZO, L. M. **História das relações internacionais do Paraguai**. Brasília, DF: FUNAG, 2013.

WACHOWICZ, R. C. **História do Paraná**. 4. ed. Curitiba, PR: Vicentina Ltda., 1977.

ZAMBERLAM, J. **O processo migratório no Brasil e os desafios da mobilidade humana na globalização**. Porto Alegre, RS: Pallotti, 2004.