

---

# Deslocamentos pendulares

---

nas aglomerações urbanas de fronteira  
do Brasil com Argentina, Bolívia e Paraguai

---

Commuting in Brazil's border urban agglomerations  
with Argentina, Bolivia and Paraguay

**Cláudia Heloiza Conte**

Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul  
Campo Grande (MS), Brasil  
Claudia.conte@uems.br  
<http://orcid.org/0000-0002-7537-0749>

---

### Resumo

Este trabalho tem como objetivo compreender as dinâmicas sociais e econômicas que ocorrem nas aglomerações urbanas de fronteira por meio dos deslocamentos pendulares. Trata-se de uma situação bastante comum nessas áreas, onde processos como trabalho, estudo, tratamento de saúde, bem como comércio e demais serviços não se limitam aos respectivos territórios nacionais. Para melhor entender a temática foram feitos levantamentos de campo nas três aglomerações urbanas mais dinâmicas da fronteira brasileira, ou seja, Foz do Iguaçu (Brasil), Ciudad del Este (Paraguai) e Puerto Iguazú (Argentina), Corumbá (Brasil), Puerto Quijarro e Puerto Suárez (Bolívia) e Uruguaiana (Brasil) e Paso de los Libres (Argentina). Verificou-se que os deslocamentos pendulares caracterizam as fronteiras, tornando-as singulares em detrimento dos demais espaços nacionais de seus países. A moeda e as mudanças cambiais, por sua vez, podem ser considerados os vetores principais do sentido em que os fluxos se dão.

**PALAVRAS-CHAVE:** aglomeração urbana de fronteira; deslocamentos pendulares; fluxos; dinâmicas.

### Abstract

This work aims to understand the social and economic dynamics that occur in border urban frontier agglomerations through commuting. It is a very common situation in these areas, where processes such as work, study, health treatment, as well as trade and other services are not limited to the respective national territories. To better understand the theme, field surveys were carried out in the three most dynamic urban agglomerations on the Brazilian border, namely Foz do Iguaçu (Brazil), Ciudad del Este (Paraguay) and Puerto Iguazú (Argentina), Corumbá (Brazil), Puerto Quijarro and Puerto Suárez (Bolivia) and Uruguaiana (Brazil) and Paso de los Libres (Argentina). It was found that commuting characterizes the borders, making them unique to the detriment of other national spaces in their countries. Currency and exchange rate changes, in turn can be considered the main vectors of the direction in which flows occur.

**KEYWORDS:** urban frontier agglomerations; commuting; flows; dynamics.

## 1. Introdução

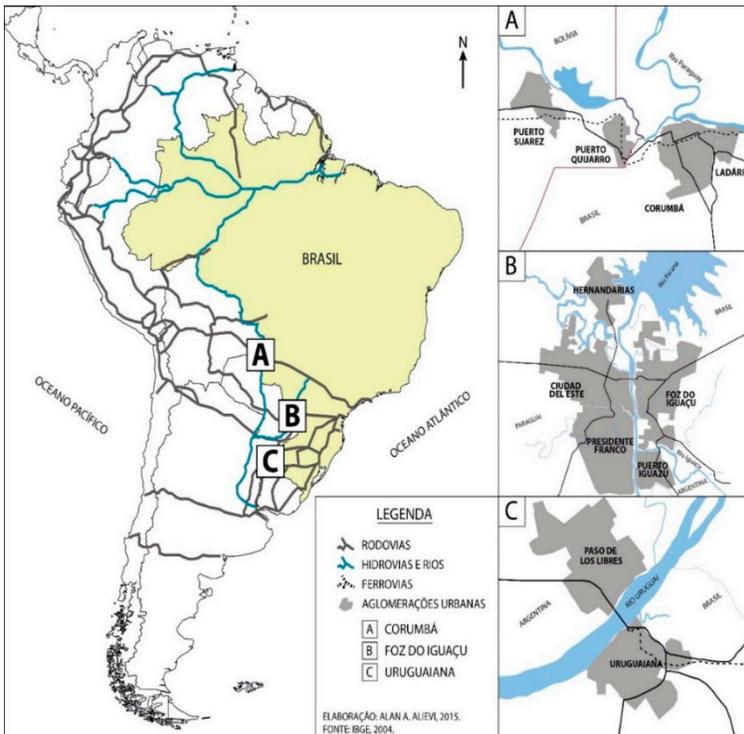
Este trabalho tem como elemento principal a discussão sobre a dinâmica de aglomerações urbanas de fronteira a partir dos deslocamentos pendulares. As aglomerações aqui estudadas são: Foz do Iguaçu (Brasil), Ciudad del Este (Paraguai) e Puerto Iguazú (Argentina), Corumbá (Brasil), Puerto Quijarro e Puerto Suárez (Bolívia) e Uruguaiana (Brasil) e Paso de Los Libres (Argentina), apresentadas na FIGURA 1.

A escolha específica por tais aglomerações justifica-se pelo fato de se tratar das aglomerações urbanas de fronteira que possuem maior dinâmica econômica no contexto sul-americano (Brasil, 2005). O fato dessas cidades estarem localizadas em áreas de fronteira com outros países sul-americanos resulta em particularidades em relação às demais cidades do Brasil.

A discussão sobre aglomerações urbanas teve início, com mais profundidade e complexidade, quando grandes centros urbanos passaram por fortes transformações, a partir do crescimento populacional e aumento da produção industrial, bem como do desenvolvimento de sistemas de transportes, que possibilitaram a dispersão da cidade, gerando, em muitos casos, aglomerações de centros urbanos de distintos municípios.

Para Beaujeu-Garnier e Chabot (1970: 21), aglomeração urbana é “[...] una noción más extensa que la de ciudad y más precisa que la de área suburbana”, visto tratar-se de uma junção entre duas ou mais cidades, seja pela intensificação de vínculos ou pela expansão territorial urbana. Pode-se entender que, as relações entre as cidades pertencentes a uma aglomeração urbana podem ocorrer pela dependência e/ou complementaridade de funções urbanas.

FIGURA 1. Localização das aglomerações urbanas de fronteira: Corumbá, Foz do Iguaçu e Uruguaiana



Dentre os fluxos que ocorrem nas aglomerações urbanas de fronteira, os deslocamentos pendulares ganham destaque do ponto de vista de sua importância para a dinâmica delas. Assim, os deslocamentos pendulares representam uma das “[...] *dimensões dos processos de deslocamento da população no território, num contexto determinado e socialmente constituído, no tempo e no espaço*” (Jardim, 2011: 58). Para melhor discutir essa temática, o presente trabalho está dividido em duas partes. Inicialmente é realizada uma breve discussão teórica sobre aglomeração urbana e sobre deslocamentos pendulares, para em seguida tratar diretamente dos deslocamentos pendulares e suas dinâmicas nas três áreas aqui abordadas.

## 2. Metodologia

Para compreender e atingir o objetivo desse trabalho foi preciso alcançar o entendimento da realidade das cidades que pertencem as aglomerações urbanas de fronteira, objetos desse estudo. Neste sentido, o materialismo histórico e dialético constituiu-se em caminho para a interpretação da realidade. A formação socioespacial permite a análise da concretude de uma sociedade (compreendendo sua evolução, sua situação atual, sua mudança histórica e suas relações), sendo está uma realidade histórico-concreta. Sua base de explicação é a produção, ou seja, o trabalho onde o homem transforma o espaço. Diante disso, a pesquisa utilizou diversos procedimentos de coleta de dados.

Para a compreensão acerca das temáticas relacionadas a formação socioespacial, aos deslocamentos pendulares, economia, aspectos históricos e geográficos, bem como demais assuntos relevantes para pesquisa, foi realizada leitura de teses, dissertações, livros, artigos, revistas especializadas, além da consulta em sites e órgãos governamentais. O levantamento bibliográfico auxiliou no sentido da construção de um referencial teórico.

Soma-se a isso a realização de pesquisas de campo, no intuito de verificação empírica dos processos que constituem singularidades em cada uma destas aglomerações urbanas de fronteira. As fontes primárias foram importantes ferramentas para a elaboração deste trabalho, visto que proporcionaram a compreensão de diversas realidades, que muitas vezes não se encontram nas fontes secundárias.

## 3. Deslocamentos pendulares em aglomerações urbanas de fronteira: algumas considerações

No processo de urbanização, o desenvolvimento das técnicas de transporte e comunicação modificaram os fluxos em distintas direções e intensidades, causando transformações perceptíveis em toda a sociedade (Santos, 1988). Assim, com o avanço das técnicas, atrelado as mudanças e rearranjos produtivos, intensificam-se os fluxos e redefinem-se as centralidades, ao mesmo tempo que a cidade torna-se cada vez mais extensa e descontínua.

Diante disso, verifica-se que existem, de modo geral, duas abordagens sobre aglomeração urbana. Uma está relacionada a concentração de pessoas, atividades, serviços etc., em espaços compactos, não excedendo necessariamente os limites políticos e administrativos de uma cidade. A outra abordagem trata a aglomeração urbana a partir de uma perspectiva mais ampla, onde o urbano se processa em um conjunto mais complexo e extenso, englobando mais de uma cidade. Este trabalho utilizará o conceito de aglomeração urbana compreendido a partir da segunda perspectiva.

Sposito (2004) diferencia a continuidade territorial urbana da continuidade espacial. De acordo com a autora, a continuidade espacial se dá mesmo sem uma continuidade territorial, pois a primeira abrange as interrelações e fluxos, ou

seja, a integração espacial. A continuidade territorial por sua vez, está relacionada com as áreas urbanas, ao tecido urbano.

Já Ultramari e Moura (1994) evidenciam que a aglomeração urbana representa o espaço de mutação diária entre cidades, ou seja, o desenvolvimento de relações interdependentes entre duas ou mais áreas urbanas, compondo um fenômeno único. Esta vinculação entre os centros urbanos que caracteriza a continuidade espacial, está relacionada aos fluxos de pessoas, de mercadorias, informações etc.

Nesta discussão deve-se considerar que, apesar de grande parte dos estudos tratarem de regiões metropolitanas e grandes cidades, os processos de aglomeração urbana não se limitam a estes espaços, visto que se manifestam também nas cidades médias e de pequeno porte (Miazaki, 2008). Através da intensificação da urbanização no Brasil, muitas situações que ocorriam apenas nas metrópoles e grandes cidades passam a manifestar-se nas médias e pequenas cidades, inclusive em áreas de fronteira.

Diante disso é preciso esclarecer que, alguns autores, como Ferrari (2011) e Machado (2006) denominam aglomerações urbanas em áreas de fronteira como cidades gêmeas. Para Ferrari (2011), cidades gêmeas são aglomerações urbanas que se encontram aos pares ao longo do limite internacional, caracterizadas por intensas trocas e fluxos. Estas cidades representam o contato direto entre sistemas jurídicos distintos.

No cerne da refuncionalização dos espaços fronteiriços, as cidades gêmeas atuam enquanto importantes núcleos entre os mercados dos países vizinhos. Machado (2006: 63) argumenta que “a posição geográfica, de proximidade ao país vizinho, é um atributo que confere a essas aglomerações forte potencial de atuar como nódulos articuladores de redes locais, regionais, nacionais e transnacionais”.

Ainda nessa discussão, o Ministério da Integração Nacional (Brasil, 2005) define cidades gêmeas como núcleos urbanos relativamente interdependentes, localizados de um lado e de outro dos limites transfronteiriços e que apresentem vetores, tanto convergentes, decorrentes do elevado potencial de integração transnacional, quanto divergentes, derivados das novas ameaças e dos contenciosos característicos das fronteiras.

Nas aglomerações urbanas de fronteira (neste trabalho optou-se por não utilizar o termo cidades gêmeas, visto que o termo aglomerações urbanas de fronteira expressa integralmente a intenção deste trabalho), um elemento fundamental nos processos econômicos e sociais está relacionado aos deslocamentos pendulares. Desta forma verifica-se que, os dados referentes aos deslocamentos domicílio, trabalho/estudo são fundamentais para a análise dos processos de metropolização e expansão urbana. Atualmente esses deslocamentos ocorrem entre distâncias cada vez maiores entre a origem e o destino, fato que comprova o avanço no processo de ocupação do espaço das aglomerações urbanas. As centralidades destas áreas tornam-se evidentes e possibilitam a identificação de processos seletivos de uso e apropriação do espaço (Moura *et al.*, 2005).

O conceito de migração pendular já foi estudado por diversos autores, a exemplo de Beaujeu-Garnier (1980) e Derruau (1964), que abordaram em seus estudos os movimentos migratórios, explicitando que esses variam de acordo com duração e escala de abrangência. Diante disso, os autores evidenciam que os deslocamentos de natureza cotidiana devem ser analisados no contexto em que estão inseridos, principalmente urbano.

Beaujeu-Garnier (1980), ao abordar o fenômeno dos movimentos diários, enfatiza as migrações para o trabalho, designando como ‘migrantes diários’ e chama atenção para o fato de que estes movimentos têm crescido constantemente, em

número e distância. O aumento desses deslocamentos está relacionado com a melhoria nos sistemas de transporte, que possibilitaram a ampliação das distâncias percorridas diariamente.

Assim, os deslocamentos pendulares representam uma das “[...] *dimensões dos processos de deslocamento da população no território, num contexto determinado e socialmente constituído, no tempo e no espaço*” (Jardim, 2011: 58). Apesar do trabalho possuir centralidade em relação aos deslocamentos cotidianos, deve-se considerar que esses não se realizam somente para trabalho e estudo, já que envolvem a procura por outros serviços, assim como o consumo. Os deslocamentos se articulam também ao movimento da economia e da sociedade “[...] *ora expansiva criando maior oferta de emprego e salário, ampliando os deslocamentos para determinados municípios seja para trabalho, consumo de bens e serviços; ora recessiva com implicações diretas nos fluxos cotidianos*” (Fresca, 2012: 8).

Para Jardim (2011), os motivos para que a população realize deslocamentos pendulares estão representadas por um ‘sistema de valores’, possibilitando a elaboração de indicadores socioeconômicos referentes às condições de vida e da reprodução social da população. Esses, todavia, estarão relacionados com os movimentos da economia e da sociedade, ou seja “[...] *as necessidades são social e historicamente produzidas e se referem às atividades dos sujeitos na concepção de seus sentimentos, experiências e expectativas de acesso ao consumo de bens e serviços socialmente diferenciadas, num determinado momento histórico*” (Jardim, 2011: 64). A partir dessa breve discussão, a seguir serão analisados os processos de deslocamentos pendulares nas aglomerações urbanas em tela.

### 3.1 Os deslocamentos pendulares na aglomeração urbana de fronteira de Corumbá (Brasil), Puerto Quijarro e Puerto Suárez (Bolívia)

No que diz respeito a aglomeração urbana de Corumbá, Puerto Quijarro e Puerto Suárez, deve-se considerar as características de cada cidade e suas inserções na escala de cada país. Grande parte da população do oriente boliviano tem mais contato com cidades brasileiras do que com as cidades bolivianas do altiplano, pois encontram-se mais próximas e principalmente pela oferta de bens e produtos. Atrelado a isso, se tem o fato de que a fronteira com a Bolívia é a mais extensa do Brasil (3.126 quilômetros), com baixa densidade demográfica em diversos trechos, em ambos os lados.

A população de Corumbá, Puerto Quijarro e Puerto Suárez é 137.983 habitantes, dos quais 34.028<sup>1</sup> são do lado boliviano. A passagem pela fronteira é dinâmica e frequente, passando por ali diariamente, moradores, turistas, mercadorias, mais valia etc. De acordo com Manetta (2009), a população de Puerto Quijarro foi a que mais cresceu nos últimos anos, em razão do intenso comércio informal nas imediações do limite com Corumbá.

O comércio de Puerto Quijarro foi se expandindo e se especializando na venda de importados, como eletrônicos, perfumaria, roupas, entre outros produtos provenientes majoritariamente da China. Essa área comercial encontra-se bastante próxima da aduana (cerca de 500 metros) e está disposta em lojas e muitas barracas espalhadas pelas ruas, da mesma forma como ocorre em Ciudad del Este, no Paraguai. Em Puerto Suárez o comércio é bem distinto, ou seja, não existe esse comércio direcionado a turistas e compristas, mas um comércio básico para a população local.

As relações econômicas, sociais e culturais entre Corumbá e as cidades bolivianas induziram a realização de acordos e projetos políticos institucionais, a exemplo do Decreto 6.737/2009, que

promulgou o acordo entre o governo do Brasil e da Bolívia para permissão de residência, estudo e trabalho de brasileiros e bolivianos. Em 2018 foram matriculados nas escolas públicas de Corumbá, 2.572 alunos bolivianos.

Costa (2015) explicita que os bolivianos passaram a deslocar-se para Corumbá, sobretudo, a partir da década de 1990. Estes tinham como principal atividade a revenda de roupas fabricadas na China. Desde então, a presença destes comerciantes bolivianos tem promovido ações do poder público, influenciado tanto por demandas políticas locais, especialmente da Associação Comercial de Corumbá, quanto por demandas nacionais de segurança na fronteira e que buscam coibir a entrada de produtos não tributados no Brasil. Dentre estes, destaque para a criação do Plano Estratégico de Fronteiras (Pef) em 2011, que prevê um conjunto de ações no sentido de vigiar e monitorar as fronteiras brasileiras, com o aumento do efetivo de segurança e com a presença ostensiva da Força Nacional.

Peres (2015) colabora ao apontar que, a dinâmica do mercado de trabalho específico, onde inserem-se os imigrantes bolivianos, favorece a entrada de mulheres. O comércio é uma atividade culturalmente ignorada pelos homens bolivianos, e por isso é exercida, majoritariamente, pelas mulheres. Esta característica tão particular de Corumbá - como um lugar receptor de migrantes bolivianos, sobretudo de mulheres, dada a sua dinâmica econômica histórica - favorece a construção de um outro traço marcante deste fluxo migratório: a formação de uma rede social essencialmente feminina (Peres, 2015: 52).

Nesta perspectiva e considerando a proximidade física entre as cidades bolivianas e Corumbá, ocorre a possibilidade de os comerciantes bolivianos trabalharem no Brasil e residirem na Bolívia. Esta situação, no entanto, não é aceita por alguns grupos corumbaenses. Para Fernandes (2014: 68) os comerciantes bolivianos inseridos na economia

informal não são facilmente reconhecidos, “[...] são *minorias que tiveram que se adequar a uma nova condição de vida*”.

Em Corumbá existem as feiras itinerantes, com a venda de produtos de hortifrutí, roupas, brinquedos e diversos outros produtos chineses. Predominam os feirantes bolivianos, que vem das cidades vizinhas. “[...] esse território conduz um *extravagante movimento de fluxos de mercadorias e transeuntes que causa frisson em qualquer observante, ainda que desatento. Gás, minério, turismo, exportação e reexportação aludem um vai e vem de barcos e barcaças no rio, acenam com um transbordo de passageiros terrestres nos taxis adaptados, nas linhas de coletivos intermunicipal, interestadual e internacional, um formigueiro de veículos (carros, motos e similares) que passa e repassa a fronteira comprando e vendendo [...]*” (Costa, 2015: 127).

Na contrapartida, muitas pessoas de origem boliviana são nascidas em Corumbá, possuem documentação brasileira, estudam nas escolas brasileiras, prestam o serviço militar brasileiro, são bilingues em sua maioria, mas continuam sendo chamados de bolivianos pelos brasileiros (Costa, 2015). Neste sentido Araújo e Conceição (2015) evidenciam que, com o deslocamento pendular de Puerto Suárez e Puerto Quijarro para Corumbá, embora aparentemente revele processos de integração e troca, a convivência entre brasileiros e bolivianos é conflituosa.

Costa (2015) explicita ainda que, a atual condição desta área de fronteira está marcada por profundas assimetrias, especialmente as socioculturais. As circulações provenientes de capital, trabalho, terra e serviços entre brasileiros e bolivianos vem materializando um processo com novos significados e novas integrações, interações e conflitos. Quando se discute descolamento pendular, elemento fundamental diz respeito ao número de passageiros, cuja TABELA 1 apresenta os dados da linha ‘Fronteira’, realizada pela empresa Viação Cidade.

**TABELA 1.** Movimentação de passageiros na linha fronteira: janeiro/outubro, 2018<sup>2</sup>

	Mês	Média diária
Janeiro	25.875	1.035
Fevereiro	21.898	875
Março	25.487	1.019
Abril	24.791	991
Mai	25.237	1.009
Junho	25.232	1.008
Julho	29.607	1.184
Agosto	30.056	1.202
Setembro	27.420	1.096
Outubro	26.779	1.071
Novembro	27.987	1.119
Dezembro	29.852	1.194

FONTE: VIAÇÃO CIDADE (2020)

Os dados mostram que, de forma geral, cerca de 1.000 pessoas utilizam a linha 'Fronteira' mensalmente. São pessoas da Bolívia, especialmente Puerto Quijarro e Puerto Suárez que atravessam a fronteira para utilizarem o transporte coletivo até a cidade de Corumbá. Grande parte dessas pessoas estão ligadas ao comércio informal, além de compristas que atravessam a fronteira em busca de produtos mais baratos que nas cidades bolivianas, principalmente produtos básicos. O movimento de Corumbá para a fronteira é expressivo também e além de transportar bolivianos que retornam ao país, muitos brasileiros utilizam desse transporte para cruzar a fronteira e realizar compras na área comercial de Puerto Quijarro, principalmente roupas e demais produtos importados. Importante destacar que Puerto Quijarro e Puerto Suárez não disponibilizam transporte público, ou seja, esta é a única linha que realiza o trajeto entre Corumbá e a fronteira.

Como o transporte público é limitado a essa linha, outros meios de transporte são utilizados para realização do percurso, com destaque para o táxi. Costa (2014) aborda o trabalho dos taxistas de Corumbá, Puerto Quijarro e Puerto Suárez enquanto possibilidade de capitalização

e circulação de bens e pessoas de uma maneira distinta de outras cidades dos respectivos países. Importante apontar que, os transportes públicos formais da cidade são efetuados por uma única empresa de ônibus, por moto taxistas, organizados em cooperativas e pelos táxis, que possuem um sindicato atuante.

Em relação ao transporte boliviano, os táxis também possuem destaque. Esses estão divididos em três categorias: táxis do sindicato (com placas vermelhas), de cooperativas (apenas com indicação de táxi) e os veículos particulares. Esses carros não podem transportar passageiros no lado brasileiro, assim como os táxis brasileiros não podem transportar no lado boliviano. Existe um acordo de que, tanto os táxis brasileiros quanto os bolivianos só podem deixar passageiros até o ponto de transporte coletivo da linha Fronteira. Diante disso nota-se que, grande parte dos deslocamentos entre as cidades pertencentes a esta aglomeração ocorre através de táxis, sendo difícil apurar tais dados.

Deste modo e de acordo com a análise de Costa (2015), os fluxos dominantes desta aglomeração de fronteira vão da extrema formalidade a extrema informalidade, com interesses pouco convergentes, assim como divergentes. Todavia, tanto o lado boliviano quanto o brasileiro, têm aumentado as possibilidades para a realização de acordos no sentido de diminuir os entraves em relação as barreiras, assim como, flexibilizar os marcos regulatórios de ambos os países.

As assimetrias existentes entre as cidades pertencentes a esta aglomeração urbana de fronteira induzem, em certa medida, a maior procura e maior presença de bolivianos em Corumbá. No entanto, o inverso também ocorre. Evidente que se trata de outras demandas, majoritariamente relacionadas ao comércio, e sazonal diante do câmbio, ou seja, quando da desvalorização do dólar crescem os deslocamentos sentido Corumbá/

Puerto Quijarro e Puerto Suárez. Situação que não ocorre na atualidade, visto a valorização do dólar em relação ao real. Outras demandas também existem, a exemplo dos deslocamentos de brasileiros em busca de estudo (ensino superior) e saúde, mas em pouca expressividade. Costa (2015: 158), analisa esta situação da seguinte forma; “[...] *este pedaço da fronteira Brasil-Bolívia possui uma história de aproximação marcada por movimentos internos alternando-se entre lentos, longos e abruptos, produzidos sobre contornos territoriais com especificidades únicas, o que lhe confere muita força, capacidade criativa e consistência*”.

### 3.2 Os deslocamentos pendulares na aglomeração urbana de fronteira de Uruguaiana (Brasil) e Pasos de Los Libres (Argentina)

Ao abordar o comércio e os deslocamentos da população da aglomeração urbana de fronteira de Uruguaiana é fundamental recordar que, em Paso de Los Libres, entre as décadas de 1960 e 1970, desenvolveu-se um comércio de baixo padrão ao longo da principal via que dá acesso ao centro da cidade, conhecido popularmente como ‘buraco’. Neste local, frequentado principalmente por brasileiros, eram vendidas carnes e demais tipos de alimentos, além de roupas e demais artigos nos camelôs, os quais passaram a ocupar a rua defronte ao ‘buraco’. O grande sucesso e crescimento desta área estava intimamente ligado ao favorecimento da moeda argentina para os brasileiros (Coelho, 2014).

No entanto, na década de 1990, com a mudança de câmbio e a crise argentina, o comércio desta área começou a enfraquecer e muitas lojas fecharam. Atualmente ainda existe, em pequena proporção e continua sendo frequentado tanto por brasileiros quanto por argentinos. Também na década de 1970 teve início em Uruguaiana um comércio específico e relacionado com o câmbio. Trata-se

de um comércio informal, realizado por meio de camelôs nas ruas das cidades, e direcionado para os argentinos, que neste período contavam com a moeda valorizada. Com o passar do tempo, os camelôs foram se instalando na rua Duque de Caxias, e partir daí, outros tipos de comércio, como roupas e calçados, foram sendo criados com o objetivo de atender o público argentino.

A parte desse comércio direcionado para a população do outro lado da fronteira, o comércio, tanto de Uruguaiana quanto o de Paso de Los Libres, é movimentado pela população de ambas as cidades. Uruguaiana conta com maior opção, por isso a demanda também é maior, especialmente quando o câmbio favorece os argentinos. Por outro lado, o consumo de brasileiros também ocorre em Paso de Los Libres, especialmente por produtos típicos do país, como vinhos, azeitonas, azeite de oliva, queijos, entre outros.

Com o crescimento da área comercial de Uruguaiana, os caminhões que faziam o transporte internacional de mercadorias estavam cada vez mais próximos da área central da cidade. Isso fez com que ocorresse a construção de uma nova estrutura aduaneira, desta vez na periferia da cidade. O objetivo era evitar que os caminhões de carga continuassem entrando na área central de Uruguaiana.

Atualmente as duas aduanas construídas em Uruguaiana, a primeira, junto a ponte e a segunda, construída para diminuir o tráfego interno, estão desativadas<sup>3</sup>. Sobre a movimentação de pessoas nesta aglomeração urbana de fronteira, não foi possível apurar os dados em relação ao transporte público. A linha entre Uruguaiana e Paso de los Libres é realizada pela empresa argentina Flechabus e em visita de campo, os dados sobre a movimentação diária e/ou mensal não foi fornecida, sob argumentação de que o responsável não se encontrava. Além disso, outras fontes como a Polícia Federal, não soube apurar esta informação. Sabe-se apenas que, em períodos de alta

temporada, como no verão, o tráfego entre Paso de Los Libres e Uruguaiana é bastante intenso, com movimento de argentinos que cruzam esta fronteira com destino ao litoral de Santa Catarina. De acordo com a Abti (2017)<sup>4</sup>, uma média de 900 ônibus argentinos por mês passam por ali.

Diferente da fronteira entre Corumbá e Puerto Quijarro, a passagem de táxis de ambos os países é autorizada. Além disso, o tráfego com carros particulares é muito grande, sendo o meio de transporte mais utilizado para a realização de deslocamento. Importante destacar que a travessia é realizada somente através de veículos, sendo proibida a travessia a pé, cuja fiscalização na aduana é intensa.

Paso de Los Libres conta com população de 45.805 habitantes (Indec, 2010). A principal avenida, Colón, conta com muitos bares, lojas, praças e clubes. De acordo com Coelho (2014), mesmo contando com uma população quase três vezes menor do que a de Uruguaiana (125.435 habitantes), a vida noturna de Paso de los Libres é muito mais movimentada e dinâmica do que em Uruguaiana. Esta dinâmica do comércio de Paso de los Libres pode ser explicada, em parte, pelo fato de que os estabelecimentos permanecem abertos até as 22 horas, visto a prática da siesta<sup>5</sup>.

Grimson (2000) enfatiza a característica comercial das cidades de Uruguaiana e Paso de los Libres, apontando que os setores vinculados ao comércio nessas cidades possuem um elemento social, econômico e político muito significativo e distinto das cidades que não pertencem a fronteiras. Em seu estudo acerca do setor comercial destas, o autor destaca a importância do comércio, chamado por ele, de formiga, na configuração social e na economia destas cidades.

Trata-se de uma ocupação antiga nesta área de fronteira, mas que tem causado intensas reivindicações por parte das associações de comerciantes, que clamam pelo aumento na fiscalização

aduaneira, bem como na criação e efetivação de medidas para bloquear esse tipo de atividade. Nesta perspectiva o autor aponta que, “*A la vez, en ese proceso de declaraciones y peticiones los comerciantes producen imágenes sobre los vecinos identificando su trabajo sistemáticamente con la Nación. Comprar del otro lado es, para ellos, sacar la plata del país; mientras que comprarles a ellos es hacer algo por el país*” (Grimson, 2000: 68).

Na aglomeração urbana de Uruguaiana e Paso de los Libres essa atividade é efetuada tanto por mulheres quanto por homens e são conhecidos como *los pasadores*. Historicamente, homens e mulheres passam pouca quantidade de produtos por vez, distribuindo, em alguns casos, os produtos com outro *pasador*, deixando a entender que se trata de mercadorias para consumo próprio.

Outro elemento propulsor de deslocamentos é o serviço de saúde, e neste sentido, o único hospital de Paso de los Libres é público, o qual conta com suas instalações bastante debilitadas. Diante disso, é comum a utilização dos serviços médicos de Uruguaiana, inclusive, algumas empresas argentinas oferecem planos de saúde do Brasil para seus funcionários.

Esta situação estimula também o deslocamento de mulheres de Paso de los Libres para terem seus filhos nos hospitais de Uruguaiana. Estas pacientes, na maioria dos casos, realizam todo o acompanhamento de pré-natal com médicos brasileiros. “*Específicamente no caso de Uruguaiana e Paso de los Libres, os territórios nacionais são muito claros em ambas as cidades. O aparato de equipamentos e situações faz com que o cidadão sinta a presença dos Estados Nacionais com frequência, ao mesmo tempo em que vive estes fatos em seu cotidiano fronteiriço*” (Coelho, 2014: 165).

De acordo com Barcellos e Jardim (2012), em Paso de Los Libres e Uruguaiana são observados basicamente dois tipos de interação. De um lado, fluxos econômicos de ordem estrutural e perma-

nente, constituídos pelas trocas de bens, serviços e informações entre espaços com certo grau de diferenças, ou seja, em certa medida, parte dos fluxos que ocorrem nesta área de fronteira são motivadas por mecanismos regionais de compensação, ocorrendo complementaridade na economia das duas cidades. Uma parcela desses fluxos é difícil de ser mensurada, pois referem-se ao contrabando. Outros fluxos que ocorrem são conjunturais e estão ligados as flutuações cambiais e as variações nos preços dos produtos.

### 3.3 Os deslocamentos pendulares na aglomeração urbana de fronteira de Foz do Iguacu (Brasil), Ciudad del Este (Paraguai) e Puerto Iguazú (Argentina)

Em relação aos movimentos com destino a outros países, o Estado do Paraná destaca-se por concentrar quase um terço do total desse tipo de fluxo no país, especialmente por conta da mobilidade entre as cidades pertencentes a aglomeração urbana de fronteira de Foz do Iguacu. São Paulo e Rio Grande do Sul aparecem atrás, revelando uma forte conexão fronteiriça com alguns países do Cone Sul, majoritariamente o Paraguai (Ipardes, 2008).

Foz do Iguacu se destaca como o município com o mais elevado número de pessoas envolvidas neste movimento pendular. “[...] *considerando-se origem e destino: 16.195 pessoas se movimentam no município para trabalho e/ou estudo, sendo que 80% (12.900 pessoas) corresponde a saídas majoritariamente para o Paraguai, e 20% (3.295 pessoas) a entradas em grande parte vindas de Santa Terezinha do Itaipu (1.518 pessoas)*” (Ipardes, 2008: 41). Nesta perspectiva, a TABELA 2 apresenta os dados referentes a movimentação através do transporte público entre as cidades de Foz do Iguacu, Ciudad del Este e Puerto Iguazú no ano de 2015<sup>6</sup>.

O deslocamento entre Foz do Iguacu e a cidade argentina no ano de 2015, através de transporte público manteve uma média de 14.165 no sentido Foz do Iguacu/Puerto Iguazú, enquanto no sentido inverso a média foi de 11.463. O fluxo entre essas cidades é consideravelmente maior, pois os dados apresentados acima representam apenas uma das maneiras de deslocamento, já que uma grande frota de vans e ônibus de turismo efetuam este traslado, além dos automóveis particulares que diariamente passam pelas aduanas entre os países. O deslocamento entre as cidades brasileira e argentina não é majoritariamente motivado por

TABELA 2. Movimentação de passageiros na aglomeração urbana de Fronteira de Foz do Iguacu, 2015

	Foz/Puerto Iguazú	Puerto Iguazú/Foz	Foz/Ciudad del Este	Ciudad del Este/Foz
Janeiro	15.225	12.869	44.868	43.887
Fevereiro	15.898	13.120	43.369	43.200
Março	14.758	10.252	42.589	41.878
Abril	12.214	10.009	42.997	41.331
Mai	14.265	13.234	41.287	39.988
Junho	13.985	11.673	42.643	40.987
Julho	14.895	12.041	43.394	41.554
Agosto	15.982	12.866	42.674	40.991
Setembro	13.897	10.454	41.997	39.777
Outubro	13.644	10.775	42.944	41.331
Novembro	13.223	11.009	42.212	40.557
Dezembro	11.996	9.257	44.008	42.667

trabalho e/ou estudo. Puerto Iguazú, embora seja menor que Foz do Iguaçu, também é uma cidade estruturada para o atendimento turístico, além da atratividade de seu comércio.

Em relação a circulação de pessoas através do transporte público entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este, verifica-se que são maiores que as anteriores, já que a dinâmica entre estas cidades ocorre com base no trabalho e no consumo. Diante disso, a tabela mostra que em 2015 a média mensal de pessoas que atravessaram a fronteira sentido Ciudad del Este foi de 42.915, enquanto a média mensal de pessoas que utilizaram o transporte público em direção a Foz do Iguaçu foi de 41.512. Mas é bom ressaltar que, além da utilização de ônibus, muitas pessoas utilizam vans e mototáxi, assim como a travessia a pé entre ambas.

Muitos estudos apontam a construção de Itaipu enquanto marco econômico e social em Foz do Iguaçu. Diante disso, verificam-se aspectos tanto positivos quanto negativos. Com a construção da usina, *royalties* na ordem de R\$ 10 milhões anuais são pagos ao município, constituindo-se em importante fonte de recurso. Entretanto, no processo de construção ocorreu crescimento demográfico muito intenso no município e o término da obra não conseguiu evitar uma série de problemas sociais e econômicos, cujos recursos não são efetivamente utilizados para solução de problemas sociais.

Os deslocamentos pendulares motivados, sobretudo pelo comércio, tiveram grande queda com o Plano Real na cidade de Foz do Iguaçu. Desde meados da década de 1990 a economia do município sente as consequências, especialmente em relação ao comércio realizado com as cidades vizinhas. Apesar disso Roseira (2006) salienta que, pela forte participação do comércio ilegal nas atividades econômicas de Ciudad del Este e a pouca vitalidade econômica de Puerto Iguazú, Foz do Iguaçu sempre teve um forte poder de atração sobre a população de ambas as cidades.

Se por um lado o Plano Real afetou de forma negativa o comércio de Foz do Iguaçu, por outro, a valorização do real em relação ao dólar possibilitou intenso crescimento do comércio em Ciudad del Este. Esta intensificação foi sentida no comércio e nos serviços de Foz do Iguaçu, pois serviços como hotelaria e transporte foram muito procurados e utilizados por paraguaios e argentinos.

Sobre a importância do comércio de Ciudad del Este no contexto da aglomeração urbana de fronteira, Roseira (2006) explicita que, no início da década de 2000 aproximadamente oito mil pessoas que vivem no Brasil, atravessam diariamente a ponte da Amizade para trabalhar na cidade paraguaia. Soma-se a isso, uma média de 10 mil laranjas<sup>7</sup>, também brasileiros.

Sobre os trabalhadores de rua em Ciudad del Este, Rabossi (2011) aponta que em 2001 cerca de 2.000 mesiteros<sup>8</sup> trabalhavam no centro da cidade. Um número bem inferior ao do período de auge do comércio na cidade, quando eram mais de 6.000.

Lima (2011) realizou pesquisa para conhecer o perfil dos trabalhadores de Foz do Iguaçu que se deslocam diariamente para Ciudad del Este. Para definir a amostra desta pesquisa, o autor baseou-se no censo demográfico de 2000<sup>9</sup>, onde é apontado o número de residentes em Foz do Iguaçu que estudava ou trabalhava no Paraguai, totalizando 10.330 pessoas. A TABELA 3 aponta a ocupação dos brasileiros que trabalham no Paraguai, assim como os rendimentos mensais.

Verifica-se o predomínio de trabalhadores brasileiros no comércio e no setor de transporte, com pouca participação na agricultura e atividades relacionadas, assim como na indústria de transformação. Os rendimentos médios em 2000 ultrapassavam a marca dos mil reais. Dos 317 entrevistados por Lima (2011), o trabalhador de Ciudad del Este que reside no Brasil é principalmente do gênero masculino (66% de homens e 34% de mulheres). A maior parte dos trabalhadores que

TABELA 3. Trabalhadores brasileiros que atuam no Paraguai por setor de atividades e salário médio, 2000

Setor	Trabalhadores		Renda Média R\$
	Total	%	
Agricultura	453	4,4	1 223,33
Indústria de transformação	479	4,6	1 066,05
Construção civil	244	2,4	1 078,29
Comércio	5 839	56,5	1 017,28
Alojamento e alimentação	404	3,9	585,18
Transporte	2 478	24,0	324,90
Outros	433	4,2	932,16
Total	10 330	100,0	843,49

FONTA: LIMA (2011: 126)

cruzavam a ponte residia em Foz do Iguaçu (95,9%). Apenas dez entre os entrevistados moravam em Santa Terezinha de Itaipu e dois em Ciudad del Este. No que diz respeito ao setor de atividade, o levantamento de Lima (2011), revelou a predominância do comércio e serviços, com 73,4% dos entrevistados atuando nessas atividades.

Os salários recebidos estão entre R\$ 750,00 e R\$ 1.000,00, enquanto o rendimento médio do trabalhador no mercado formal de Foz do Iguaçu é de R\$ 1.281,17. Administração pública, educação e principalmente os serviços industriais de utilidade pública são os responsáveis pela média dos salários, sobretudo aqueles pagos por Itaipu, que se encontram muito acima da média de mercado. Entretanto para o comércio varejista a renda média é de apenas R\$ 759,89 (Lima, 2011). Ou seja, os trabalhadores do comércio em Ciudad del Este recebem uma renda superior aos que desenvolvem a mesma atividade em Foz do Iguaçu. Porém, comparando esses dados com as informações de 2000, percebe-se que ocorreu redução nos salários, que pode ser explicada, de acordo com o autor, pela subdeclaração nas respostas dadas aos questionários, mas também pela redução expressiva do movimento na fronteira ao longo da década de 2000.

Diante do exposto, essa aglomeração urbana de fronteira: “[...] assenta-se em um espaço heterogêneo, diverso e assimétrico, sendo ponto de passagem e origem de diversos fluxos de pessoas e mercadorias de variadas procedências. [...] Como acontece em regiões de fronteira, a mobilidade humana é traço característico tanto no que se refere aos movimentos cotidianos de trabalhadores e consumidores quanto na diversidade étnica, fazendo com que os próprios limites fronteiriços se esvançam no feixe das relações cotidianas” (Ipardes, 2008: 131).

Albuquerque (2015) frisa que, o cotidiano da vida na fronteira acontece através de muitas travessias e contornos das leis que inscrevem no território de moradia, os limites entre o cidadão e o estrangeiro, a exemplo dos brasiguaios<sup>10</sup>, que buscam garantia de direitos sociais no Brasil, através da apresentação de endereços falsos e de parentes.

A circulação que ocorre entre as cidades de fronteira possui características similares em distintos contextos entre Estados nacionais, que apresentam diferenças em relação ao seu desenvolvimento econômico e social. Ou seja, o lado da fronteira que conta com maior expressão econômica, mais oferta de trabalho, mais benefícios sociais, torna-se atrativo para aqueles que vivem

do outro lado. Evidente que esses fluxos podem ocorrer em dupla direção e de forma pendular ao longo do tempo.

Neste sentido, pode ocorrer de uma cidade ser mais atrativa em termos de oferta de empregos, enquanto a outra no sentido dos serviços e do comércio. O sentido, bem como a intensidade desses fluxos podem mudar, dependendo do contexto em que encontram-se as cidades e forte variação no tempo. “*A Ponte da Amizade funciona para Foz do Iguazu e Ciudad del Este como uma avenida de um mesmo espaço urbano, uma aparente fronteira amigável, que não deixa de ser uma (estreita e curta) linha de controle do trânsito de mercadorias transportadas, dependendo de distintos interesses*” (Moura, 2010: 145).

Assim como ocorre em Paso de los Libres, na aglomeração urbana de Foz do Iguazu, muitas mulheres grávidas (brasiguaias e/ou paraguaias), deslocam-se para os hospitais de Foz do Iguazu para terem seus filhos e poderem registrá-los brasileiros. Nascer na fronteira internacional pode significar também a possibilidade de ter dois lugares de origem. Nesta discussão, Albuquerque (2015) evidencia que, muitos moradores costumam registrar seus filhos nos dois países, as vezes até com nomes distintos.

Tanto no Brasil como no Paraguai, o critério de obtenção da nacionalidade é a partir do território de nascimento da criança (*jus solis*). Deste modo, os pais costumam registrar seus filhos primeiro no local onde nasceram, depois buscam registrar no outro lado da fronteira, mediante a apresentação de testemunhas ou laudo médico.

Outro elemento responsável pelos deslocamentos, especialmente no sentido Ciudad del Este/ Foz do Iguazu, diz respeito ao ensino nas escolas públicas. O motivo é a qualidade do ensino, além da gratuidade do material didático e da merenda escolar. Atrelado a isso, os benefícios do bolsa família intensificaram o número de matrícula de

crianças paraguaias nas escolas de Foz do Iguazu, sobretudo no ensino fundamental.

Diante destes apontamentos, concorda-se com Roseira (2006) no sentido de que, são vários os fatores que colocam Foz do Iguazu como uma importante cidade no âmbito da América do Sul. A condição de maior centro urbano da aglomeração enfatiza essa constatação. “*A polarização regional exercida por meio de um conjunto de atividades turísticas é apenas uma das suas faces. Foz do Iguazu é um importante nóculo da rede territorial sul-americana à medida que congrega elementos centrais de conectividade e circulação de uma integração territorial continental*” (Roseira, 2006: 12).

#### 4. Considerações finais

As fronteiras da América do Sul, historicamente configuram-se como espaços periféricos dos territórios nacionais e dos centros políticos e econômicos mais dinâmicos. É nesse contexto que as regiões de fronteira passaram a ser valorizadas enquanto áreas estratégicas no processo de integração socioeconômica internacional; e assim os deslocamentos enquanto processo ativo nas aglomerações urbanas de fronteira devem ser considerados neste conjunto.

O constante e intenso fluxo de pessoas, mercadorias, capital, ideias etc., conferem características exclusivas nas fronteiras. Em outros termos, o fato de as cidades das aglomerações pertencerem a distintos países, permite que dinâmicas realizadas nas mesmas, tornem as aglomerações urbanas singulares. Um dos elementos que conferem singularidades são os fluxos comerciais determinados pelo movimento de valorização ou não de suas moedas. Deste modo, todas as vezes que ocorre mudança cambial, muda também o sentido dos fluxos de trocas de mercadorias na fronteira, de deslocamentos pendulares, de investimentos, dentre outros.

Ao analisar os deslocamentos pendulares nas três aglomerações urbanas de fronteira, verificou-se que, independentemente do tamanho das cidades, as relações econômicas, sociais, políticas e culturais são constantes, o que muda, é justamente a intensidade e o grau destas relações e trocas.

Diante disso, não é mais possível pensar em cidades pertencentes a aglomerações urbanas de

fronteiras sem considerar as diferentes funcionalidades que lhes são atribuídas pela sociedade e pelo capital. É preciso considerar estas cidades enquanto elementos importantes na conexão e no controle entre países fronteiriços, mas suas características são as mais diversas, de acordo com as particularidades dos países, da localização geográfica, do sítio e de outros condicionantes que a definem.

## 5. Notas

1. A população total de Corumbá é de 103.703 habitantes (IBGE, 2010), enquanto a população total de Puerto Quijarro é de 18.574 e de Puerto Suárez de 15.706 (INE, 2010).
2. A média diária foi feita com 25 dias, pois os domingos pouco representaram no número total de passageiros.
3. Com o Mercosul, se deu a união aduaneira, e diante disso, ficou funcionado a aduana do lado argentino. Esta conta com fiscais brasileiros e argentinos.
4. Informação recebida em entrevista realizada na ABTI em novembro de 2017.
5. Hábito da população argentina de fechar os estabelecimentos entre 12:30 e 16:30 hs.
6. As empresas consultadas são: Viação Itaipu, Cruzeiro del Norte, Tres Fronteras Transportes Urbanos, Nuestra Señora de la Assunción, Rafain e Riza. A empresa Celeste, que faz uma das linhas entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este, não disponibilizou os dados.
7. Termo utilizado e bastante utilizado para se referir as pessoas que realizam o transporte de mercadorias para terceiros.
8. Palavra que deriva da estrutura móvel onde colocavam suas mercadorias em exibição para a venda, uma mesita -diminutivo de mesa em espanhol, são majoritariamente paraguaios.
9. Lima (2011: 127), explicita que: *“Os dados do Censo de 2000 serviram como referência para projetar uma amostra que fosse significativa para a análise da população, uma vez que o Censo de 2010 ainda não havia sido coletado quando da realização do trabalho de campo. O IBGE projetava uma população de 325.137 pessoas para Foz do Iguaçu em 2009, de modo que, mantendo-se a mesma proporção de 2000, podia-se esperar uma população de 12.992 pessoas que trabalhariam em Ciudad Del Este enquanto residiam em Foz do Iguaçu. Contudo, já no início do trabalho de campo notou-se que o universo de trabalhadores brasileiros no Paraguai era muito inferior ao total inferido. Em entrevista com o delegado regional da Secretaria do Trabalho do Estado do Paraná, foi indicado como número provável de trabalhadores, para o ano de 2010, um contingente igual ou inferior a 5 mil pessoas. Na Agência do Trabalhador, também tivemos a mesma resposta, com um número aproximado de cinco mil pessoas. Questionando as referidas autoridades, a resposta relacionava a diminuição no número de trabalhadores brasileiros em Foz do Iguaçu com a maior rigidez da legislação trabalhista no Paraguai, como uma suposta lei de cotas de trabalhadores paraguaios nas lojas de Ciudad Del Este”*.
10. Brasileiros que vivem no Paraguai.

## 6. Referências citadas

- ALBUQUERQUE, J, L. 2015. “Migração, circulação e cidadania em território fronteiriço: os brasiguaios na fronteira entre o Paraguai e o Brasil”. *Revista Tomo*, 26 (1): 97-122.
- ARAÚJO, A. P. C. de e O. F. da CONCEIÇÃO. 2015. “A arrogância revelada no conflito: bolivianos e brasileiros no espaço escolar da cidade de Corumbá (MS)”. *Espaço Aberto*, 5(1): 145-162.
- BARCELLOS, T. M de. e M. L. T. JARDIM. 2012. Movimentos populacionais na fronteira do Brasil. *XVIII ABEP (Encontro Nacional de Estudos Populacionais)*. pp. 1- 21. Águas de Lindóia, Brasil. (20-24 de novembro).
- BEAUJEU-GARNIER, J. 1980. *Geografia da população*. Companhia Editora Nacional. São Paulo, Brasil.
- BEAUJEU-GARNIER, J. y G. CHABOT. 1970. *Tratado de geografia urbana*. Editorial Vicens-Vives. Barcelona, España.
- BRASIL. 2005. *Ministério da Integração Nacional. Proposta de reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira*. Brasília, Brasil.
- COELHO, K. N. B. 2014. *Manifestações de fronteira no espaço urbano nas cidades gêmeas da fronteira platina*. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. Brasil. Tese de Doutorado.
- COSTA, G, V, L da. 2015. “Os bolivianos em Corumbá – MS: conflitos e relações de poder na fronteira”. *Mana*, 21(1): 35-63.
- COSTA, G, V, L da. 2014. “Esquemas de fronteira em Corumbá (MS): Negócios além do legal e do ilegal”. *Dilemas*, 7(2): 207-232.
- DERRUAU, M. 1964. *Geografia Humana I*. Editorial Presença. Portugal.
- FERNANDES, R. M. S. da. 2015. “Levantamento do perfil do imigrante boliviano que cruza a fronteira. Nacionalismo, Luta de Classes e limites que se confundem”. *Revista Geopantanal*, 17(1): 59-75.
- FERRARI, M. 2011. *Interações transfronteiriças na zona de fronteira Brasil-Argentina: o extremo Oeste de Santa Catarina e Paraná e a Provincia de Misiones (século XX e XIX)*. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, Brasil. Tese de Doutorado.
- FRESCA, T. M. 2012. “Deslocamentos Pendulares na Região Metropolitana de Londrina: uma aproximação”. *GeoUERJ*, 23(1): 167-191.
- GRIMSON, A. 2000. La fabricación cotidiana de la frontera política: un análisis de Posadas (Argentina)/Encarnación (Paraguay) y Uruguayana (Brasil)/Libres (Argentina). *Reunión da Latin American Studies Association*, Miami, Estados Unidos. (16-18 de março).
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA e ESTATÍSTICA (IBGE). 2010. *Censo 2010*. Disponível em: <http://censo2010.ibge.gov.br/>. [Consulta: maio, 2020].
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE). 2010. *Censo de Población y Vivienda*. La Paz. Bolivia.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (INDEC). 2010. *Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda*. Disponível em: <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-CensoNacional-999-999-Censo-2010>. [Consulta: maio, 2020].
- IPARDES. 2008. *Os Vários Paranás - oeste paranaense: o 3º espaço relevante*. IparDES. Curitiba, Brasil.
- JARDIM, A. P. 2011. “Reflexões sobre a mobilidade pendular”. En: L. A. P. OLIVEIRA e A. T. R. OLIVEIRA (Dirs.), *Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil*, pp. 258-270. IBGE. Rio de Janeiro, Brasil.

- LIMA, F. R. F. de. 2011. *Desenvolvimento regional na fronteira de Foz do Iguaçu/BR - Ciudad del Este/PY*. Universidade Federal do Paraná, Curitiba. Brasil. Tese de Doutorado.
- MANETTA, A. 2009. *Dinâmica populacional, urbanização e ambiente na região fronteira de Corumbá*. Universidade Estadual de Campinas. Campinas. Brasil. Dissertação de Mestrado.
- MACHADO, L. O. 2006. “Estado, territorialidade, redes: cidades gêmeas na zona de fronteira sul-americana”. En: M. L. SILVEIRA (Dir.), *Continente em chamas: globalização e territórios na América Latina*, pp. 243-284. Civilização Brasileira. Rio de Janeiro, Brasil.
- MAZAKI, V. K. 2008. *Um Estudo sobre o processo de aglomeração urbana: Álvares Machado, Presidente Prudente e Regente Feijó*. Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, Brasil. Dissertação de Mestrado.
- MOURA, R. 2010. *Arranjos urbano-regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba*. Universidade Federal do Paraná, Curitiba, Brasil. Tese de Doutorado.
- MOURA, R.; BRANCO, M. L. G. e O. L. C. F. de FIRKOWSKI. 2005. “Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos”. *Perspectiva*, 19(4): 121- 133.
- PERES, R. G. 2015. *Mulheres na fronteira: a migração de bolivianas para Corumbá/MS*. Universidade Estadual de Campinas. Campinas, Brasil. Tese de Doutorado.
- RABOSSI, F. 2011. “Negociações, associações e monopólios: a política da rua em Ciudad del Este (Paraguai)”. *Etnográfica*, 15(1): 83-107.
- ROSEIRA, A, M. 2006. *Foz do Iguaçu: cidade – rede sul americana*. Universidade de São Paulo. São Paulo. Brasil. Dissertação de Mestrado.
- SANTOS, M. 1988. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. Editora Hucitec. São Paulo. Brasil.
- SPOSITO, M. B. 2004. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*. Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, Brasil. Tese de Livre Docência.
- ULTRAMARI, C. e R. MOURA. 1994. *Metrópole, Grande Curitiba: teoria e prática*. IPARDES. Curitiba, Brasil.
- VIAÇÃO CIDADE. 2020. Relatório Mensal. Recebido por [claudiaheloiza@yahoo.com.br] em 15 mar. 2020.