

Mobilidades turísticas: cruzando os limites das fronteiras

Jaciel Gustavo Kunz¹
Maurício Ragagnin Pimentel²
Eline Tosta³

Resumo: A contemporaneidade e a globalização têm como característica o aumento da mobilidade dos fluxos de capital e de pessoas, por meio das tecnologias de informação e transporte. O objetivo deste artigo é retomar a discussão acerca da fronteira como espaço de (i)mobilidade turística, por meio de revisão de literatura atinente ao turismo, às mobilidades e às fronteiras, que se mostram indissociáveis. As mobilidades, nas quais se inserem as turísticas, podem ser estudadas por meio de tópicos centrais como as automobilidades, as materialidades delas resultantes e, também, da influência que recebem das novas tecnologias (Hannam, Butler & Paris, 2014). No caso das fronteiras, estas apresentam um caráter dual, ora porosas, ora intransponíveis, o que também varia de país para país ou de região para região, com repercussões na atividade turística global. As mobilidades no espaço urbano e na fronteira, correspondem, pois, a uma promissora e relevante agenda de pesquisa para a área de Turismo no Brasil.

Palavras-chave: Turismo. Mobilidades. Fronteira.

1 Introdução

Vive-se em um momento no qual o acesso à mobilidade global torna-se ampliado (Coriolano & Fernandes, 2012). Segundo Coriolano e Fernandes (2012), “mobilidade significa facilidade para

¹ Graduado em Turismo pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS) e Mestre em Turismo pela Universidade Caxias do Sul (UCS). Docente no Curso de Turismo Binacional da Universidade Federal de Rio Grande (FURG). Coordenador do Projeto de Pesquisa “Mobilidade turística na fronteira Chuí-Brasil/Chuy-Uruguai”. jacielkunz@furg.br

² Graduado em Turismo pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS), e mestre em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), doutorando em Geografia pela mesma universidade. Docente no Curso de Turismo Binacional da Universidade Federal de Rio Grande (FURG). Colaborador do Projeto de Pesquisa “Mobilidade turística na fronteira Chuí-Brasil/Chuy-Uruguai”. mauriciopimentel@furg.br

³ Acadêmica do Curso de Bacharelado em Turismo Binacional (FURG). Bolsista do Projeto de Pesquisa “Mobilidade turística na fronteira Chuí-Brasil/Chuy-Uruguai”. eline.tosta@furg.br

se mover, para ser movido” (p.1). As pessoas deslocam-se, como turistas ou migrantes: o movimento prevalece em relação ao repouso, tornando-se, praticamente uma regra (Santos, 2002).

Nesse sentido, “sem mobilidade não há turismo, diferente[mente] do lazer que se dá no lugar de residência” (Coriolano & Fernandes, 2012, p.2). Ainda, o turismo é mobilidade, na medida em que pressupõe deslocamento. Seja na condição de turistas, ou por outros motivos que levam as pessoas a assumirem a condição de viajantes, existem aspirações de movimento, mas também para que os tempos de deslocamento sejam continuamente encurtados (Coriolano & Fernandes, 2012; Grinover, 2009). Isso tem sido possibilitado pelos avanços tecnológicos, historicamente obtidos, nos distintos modais de transportes, e parece ter sido determinante para a massificação e globalização do turismo (Prideaux, 1999⁴).

Porém, o transporte e a viagem só definem o turismo de forma parcial. Pondera-se, também, que o transporte vem sendo apontado como uma forma reduzida de estudar as mobilidades, dada a ênfase atribuída aos aspectos visíveis do movimento (Sheller, 2011), como as infraestruturas de transportes, restringindo-se, ainda, aos deslocamentos físicos (Grinover, 2009). Nessa área de estudo não se pode perder de vista as redes de transportes na sua dimensão material e as infraestruturas imóveis, no entanto, os transportes e as mobilidades não se encontram tão-somente associados a modais e aos movimentos, mas também à política, ao dinheiro, às pessoas e ao poder (Shaw & Sidaway, 2010).

Para Lèvy (1999, p.1) a mobilidade é reconhecida como “relação social ligada à mudança de lugar”, sendo, também “individualmente vivida e intersubjetivamente repartida” (Grinover, 1999, p.4). Portanto, “relações espaciais entre pessoas e lugares [...] situam a acessibilidade e a mobilidade no núcleo da interação humana” (Shaw & Sidaway, 2010: 515).

Assim, “o tema mobilidade turística é [considerado] polêmico e atual, envolve[ndo] o direito de ir e vir [...]” (Coriolano & Fernandes, 2012: 1). Tais constatações remetem, entre outros elementos, à mobilidade através das fronteiras nacionais, embora Cohen e Cohen (2012) julguem pertinente abandonar, em termos de pesquisa em Turismo, entre outros dualismos, o nacional e o internacional, relativizado em tempos de globalização. Se vista estritamente sob a perspectiva do limite, tendo em conta a concepção de Hissa (2002), a região fronteira pode oferecer obstáculos à mobilidade do capital, de mercadorias e pessoas, incluindo os turistas. Se vista o ponto de vista da fronteira ou da integração, essa região pode ser considerada, ainda que preliminarmente, espaço privilegiado da mobilidade, incluindo as turísticas. O turismo de fronteira pode ser considerado, de antemão, um fator de impulso às mobilidades na fronteira. Como exemplos, citam-se o comércio de produtos importados e o entretenimento em cassinos, entre outros.

A pertinência da vinculação do tema “fronteiras” à perspectiva das mobilidades se deve, entre outros fatores, à própria configuração do espaço territorial do nosso país. O Brasil é

⁴ Todas as referências em língua estrangeira foram traduzidas livremente pelos autores

reconhecidamente um país de grande extensão territorial. São mais de 11.000 km de limites com outros todos os países da América do Sul, à exceção do Chile e do Equador. A faixa de fronteira – considerando um raio de 100 km – compreende 27% do território brasileiro (Brasil, 2010a). Neste trabalho, recorre-se, por vezes, a exemplos da América do Sul e da Europa, buscando contrapô-los quando pertinente.

Dado esse contexto, concebe-se que “a abordagem das mobilidades turísticas é útil para compreender a importância da pesquisa em Turismo no mundo contemporâneo” (Hannam, Butler & Paris, 2014: 173), quer a partir da perspectiva das fronteiras, quer a partir de outras perspectivas que sejam adotadas.

Apesar disso, “[...] a relação dinâmica do turismo com as mobilidades tem residido frequentemente na periferia da pesquisa em Turismo”. Diante disso, Hannam *et al* (2014), julgam relevante a abordagem das mobilidades na pesquisa em Turismo, pois, segundo eles, se o turismo é periférico nas Ciências Sociais, a mobilidade colocaria o turismo no centro da vida social. Lèvy (1999), por sua vez, aborda a mobilidade como fato social total.

Cohen e Cohen (2012), em trabalho no qual analisam as atuais questões e teorias sociológicas que envolvem a pesquisa em Turismo, citam, entre outras, a mobilidade e a discussão desta como paradigma. Há, porém, outros autores que notabilizam-se em razão de estudos sobre mobilidades.

As mobilidades fazem parte de um elenco de abordagens teóricas inovadoras. Para Cohen e Cohen (2012), o quadro de rápidas mudanças requer que sejam alteradas ou atualizadas as escolhas quanto a questões de pesquisa em Turismo.

O tema “mobilidades turísticas” é ainda pouco estudado e difundido no Brasil, apesar de o Turismo e as mobilidades serem interdependentes. O principal proponente do novo “paradigma”, segundo os autores é John Urry (Cohen & Cohen, 2012). O professor Urry é sociólogo, sendo célebre entre os estudiosos do Turismo no Brasil, principalmente por conta da tradução de sua obra “O Olhar do Turista”, há quase vinte anos (Urry, 1996). Apesar de não ser mais tão recente, a obra continua sendo largamente utilizada em estudos da Sociologia do Turismo, primordialmente. Esta obra pode ser considerada leitura obrigatória em boa parte dos cursos superiores em Turismo no país.

Desde então, nenhum outro livro de sua autoria foi traduzido para o Brasil. O que pode ter levado a desconsideração de produção mais recente – que inclui numerosas obras, entre artigos e livros, sobre as mobilidades – nas discussões mais contemporâneas do Turismo no Brasil.

Propõe-se, por meio deste trabalho, oferecer contribuições ao debate da temática “mobilidades turísticas”, sob o enfoque da transposição das fronteiras, a fim de, paulatinamente, contribuir para uma análise do turismo nacional sob esse promissor prisma teórico. Propõe-se, ainda, nas possibilidades modestas deste artigo, sistematizar e sintetizar o que julgamos serem as principais contribuições de estudos sobre o tema “mobilidades”, sob a perspectiva do Turismo.

Assim, o objetivo deste trabalho é retomar a discussão acerca da fronteira como espaço de (i)mobilidade turística. A pesquisa realizada é de caráter bibliográfico, realizada por meio da técnica da revisão de literatura, lidando, pois, com dados secundários. O *corpus* da pesquisa é constituído, sobretudo, por livros, artigos de periódicos disponibilizados na base de dados *Science Direct* e, também, por artigos de anais de eventos. Os trabalhos analisados foram elaborados por autores de formações diversas, tais como, Turismo, Geografia, Sociologia e Antropologia.

Inicia-se pela elucidação do tema das fronteiras em sua interface com a mobilidade e com o turismo. Após, explicita-se o que vem sendo dito em torno do tema “mobilidade”, de forma ampla. Em seguida, discutem-se as especificidades das mobilidades turísticas. Por fim, realiza-se uma síntese das discussões, a fim de apresentar alguns encaminhamentos e recomendações para novas pesquisas.

2 Fronteiras

O vocábulo “fronteira”, da raiz etimológica *front*, remete às ideias de extravase, contato, integração, ou ainda, extremidade e, assim, um lugar “longe do núcleo, de costas para o território”. Contudo, “o que deveria ser demarcação perceptível mostra-se espaço de transição, lugar de interpenetrações” (Hissa, 2002: 35). Mas “a fronteira não é apenas limite que se projeta no território: ela também se projeta na sociedade e separa os indivíduos [...] Contudo, a fronteira é apenas uma abstração” (Hissa, 2002: 38). A fronteira traz consigo alguns paradoxos, na medida em que mostra-se integradora, movente e flutuante (Hissa, 2002).

Contudo, a fronteira marca os limites legais da soberania nacional (Gelbman & Timothy, 2011). Além disso, pode ser definida como “um espaço de tamanho variável no qual se desenvolve uma multiplicidade de inter-relações (comerciais, culturais, sociais de diferentes naturezas) entre dois países em contato.” (Gallero, 1998: 51).

Cabe ressaltar, pois, que as fronteiras também possuem um destacado conteúdo sociocultural, na medida em que são “obra coletiva” (Hissa, 2002) e se constituem a partir do “compartilhamento de território interligado”, explicando a “condição de liminaridade vivida por seus sujeitos” (Osório, 1998: 17).

Porém, o que era para ser preciso, mostra-se vago. A precisão é a pretensão da existência da fronteira. Evidências disso são os marcos de fronteira, os quais têm pretensão de dar exatidão (Hissa, 2002), o que se refere mais propriamente ao limite.

Os limites são considerados o “fim do que estabelece a coesão do território” (Hissa, 2002: 34). Diferentemente das fronteiras, os limites voltam-se “para dentro”, denotando “extremidade”, “superfície” e “contorno”, remetendo a linhas de demarcação: “limitar é partilhar para governar. Limites ou fronteiras são [assim] manifestações de exercício do poder [desse modo] os limites no

território são incontestavelmente políticos e pressupõem a projeção do trabalho e da cultura” (Hissa, 2002: 37).

O limite designa o fim da ligação interna: a unidade político-territorial. Cabe ressaltar que o Estado territorial Moderno reforçou o limite. Ao Estado cabia ampliar e delimitar limites de sua soberania, fazendo parte da sua territorialização, principal estratégia de atuação (Hissa, 2002). Diferentemente da fronteira, o limite não é definido a partir dos lugares e sim dos centros de poder. (Osório, 1998). O marco de fronteira, mencionado anteriormente, é muito mais um marco de limites (Hissa, 2002).

Contrapõe-se, entretanto, que “as tecnologias da informação parecem suprimir, cada dia mais, os obstáculos ligados ao espaço e ao tempo” (Augé, 2010: 20), portanto, na transposição de fronteiras. Nesse contexto, “as fronteiras anteriormente rígidas dos Estados modernos se tornam porosas” (Osório, 1998: 17).

Contudo, considera-se que “as fronteiras não se desfazem jamais, elas se redesenham” (Augé, 2010: 25). Enquanto governos norte-americanos defendem um mercado comum americano, eles próprios “constroem um muro na fronteira com o México” (Augé, 2010: 100).

Pelo próprio processo de globalização, vê-se as desigualdades e exclusões – tecnológicas, econômicas, sociais – sendo reforçadas, em diferentes escalas, fazendo com que fronteiras (re)surjam (Osório, 1998). Desse modo, “precisamos atualmente repensar a fronteira, essa realidade constantemente renegada e reafirmada [...] ela se reafirma constantemente sob formas enrijecidas, que funcionam como interditos e provocam exclusões” (Augé, 2010: 23). Isso porque “[...] é cada dia maior a distância entre a representação de uma globalidade sem fronteiras que permitiria aos bens, aos homens, às imagens e às mensagens circularem sem limitação, e a realidade de um planeta dividido, fragmentado [...]” (Augé, 2010: 22).

2.1 Fronteiras e mobilidade

A agenda de pesquisa das Ciências Sociais tem-se voltado à teorização das mobilidades e das redes juntamente com a das fronteiras, concretas ou simbólicas, abertas ou fechadas. Crescente atenção tem sido dada à mobilidade e ao fluxo dentro da teoria social, juntamente da globalização e das comunidades em rede (Shaw & Sidaway, 2010).

Assim, Richardson (2011, p.6) defende que “as fronteiras podem ser entendidas diferentemente quando abordadas a partir da perspectiva das mobilidades. E reciprocamente [...] teorias da mobilidade podem ser repensadas quando suas interações com as fronteiras são posicionadas no centro da investigação”.

As fronteiras apresentam determinadas peculiaridades que incidem na mobilidade. Possuem, por exemplo, certas vantagens em relação ao restante do território, como manejo diferenciado dos preços, do relativo livre trânsito de mercadorias, pessoas e transações, na visão de Gallero (1998) sobre o Cone Sul. “Do ponto de vista do comércio interior, as localidades fronteiriças perdem a possibilidade de atuar como terminal e passam a se constituir como **meros** lugares de passagem” (Gallero, 1998: 53, grifo nosso). Apesar de corredores de passagem (inclusive turísticos), entre os lugares “centrais”, os lugares de fronteira apresentam-se conectividade limitada entre si (Arroyo, 1999; Beni, 2011).

Já a União Europeia (UE) é apontada como um bloco em cuja região de influência se transita com certa facilidade. Os quatro tipos de liberdade de movimento e/ou de viagens na UE são os de capitais, bens, serviços e pessoas. O Tratado de Maastricht, que a estabelece, volta-se à eliminação de controles em fronteiras nacionais.

Hannam *et al* (2014) categorizam as mobilidades em “larga escala” e “curta escala”. Enquanto as de “curta escala” refere-se, basicamente, à mobilidade urbana, as de larga escala referem-se ao turismo internacional à transposição de fronteiras como um todo. Tais elementos remetem à geopolítica a presença do Estado nas regiões fronteiriças. Porém, para Gallero (1998), que estudou o Cone Sul da América, a presença dos órgãos de defesa na fronteira é mais simbólica que propriamente política.

Embora alguns autores enfatizam as fronteiras a partir do espaço de fluxos, do trânsito de capital, mercadorias e pessoas – como Gastal e Costa (2011) – outros autores oferecem o contraponto. Fronteiras são também tidas como lugares liminares nos quais o movimento é menos fluído, ou apresenta certa viscosidade. Além das fronteiras, são exemplos de locais onde o movimento é pausado ou diminuído, os pedágios, os hotéis e os terminais de transportes (Sheller, 2011). As fronteiras e seus pontos de inspeção – manifestação da presença da geopolítica do Estado – desarticulam alguns fluxos e regulam o movimento (Richardson, 2011; Shaw & Sidaway, 2010).

Pela “linha” podem passar contraventores e, por outro lado, pode haver dificuldade no exercício do direito de o sujeito ir e vir no território: “nem todos são bem-vindos – dependendo do tempo” (Castrogiovanni, 2012: 31). Mobilidade é um meio de governar a sociedade (Shaw & Sidaway, 2010).

Osório (1998), por sua vez, contribui a este debate ao considerar que não mais o Estado, e sim o capital, que detém, atualmente, o controle dos fluxos de capitais e mercadorias, a exemplo das zonas de livre comércio, qualificadas, pela autora, como “territórios simulacro de Estado”. Para Arroyo (1998), o capital que se expande em meio à globalização e à integração regional demanda e faz uso da fluidez. As autoras, porém, nada ou pouco mencionam em relação ao trânsito de pessoas, sobretudo em relação ao turismo e aos turistas, tampouco em relação ao capital que circula por conta desse fluxo.

2.2 Fronteiras e turismo

As fronteiras poderiam ser concebidas “não apenas como passagem, em seu aspecto de fluidez, mas ainda e principalmente em sua fixidez, como destino turístico em si” (Gastal & Costa, 2011: 23).

A fronteira, pelas suas próprias características de permeabilidade, possui atrativos *a priori* (Castrogiovanni, 2012). Pelos hibridismos que apresenta e por ser ponto de convergência entre Estados, devido à grande presença de imigrantes, as fronteiras tornam-se áreas propícias ao turismo (Gastal & Costa, 2011). Já “no caso da fronteira entre Brasil e Uruguai [por exemplo] a atratividade parece estar cada vez mais relacionada à oferta trazida pelos *free shops* e à diferença cambial, esquecendo-se dos demais e importantes atrativos” (Castrogiovanni, 2012: 37).

Assim, não somente as linhas divisórias em si constituem-se em atrativos do turismo de fronteira. Além das demarcações fronteiriças, são fatores de atração os locais de compras, os cassinos e outros jogos – proibidos em um país, permitidos em outro, vizinho –, e até mesmo “paisagens naturais e culturais únicas” (Gelbman & Timothy, 2011: 115). Situações incomuns, verificáveis em regiões fronteiriças, tais como a coexistência de diferentes horários de funcionamento dos estabelecimentos comerciais, ou de distintas regras trânsito, também são exemplos de apelos turísticos dessas áreas⁵ (Gelbman & Timothy, 2011).

Nesses casos, “o deslocamento ocorre para o turista ser visto ou para ver o outro que existe num terceiro espaço” (Castrogiovanni, 2012: 31). Desse modo, “o turismo na e da fronteira cria um terceiro turismo” (Castrogiovanni, 2012: 35).

Pode-se afirmar que a fronteira é um instrumento de grande absorção e transmissão cultural visto que neste espaço se identificam o nacionalismo, o intercâmbio de idiomas, costumes, ideias, que contribuem para a construção identitária dos sujeitos que o habitam (Gonçalves, 2011), e atrativo para o turista que observa e interage a partir da interlocução com as comunidades fronteiriças.

Cohen e Cohen (2012) aponta o crescimento de mercados turísticos emergentes, como o Brasil, e considera o aumento do turismo intrarregional como uma tendência. No caso do turismo receptivo de países como o Uruguai, 70% da demanda é regional. O estabelecimento do Mercado Comum do Sul (Mercosul) potencializaria o desenvolvimento turístico regional, por meio da complementaridade entre as ofertas turísticas dos países-membros. Além disso, inversamente, o turismo é visto como potencial para a integração e desenvolvimento do Mercosul (Campodónico & Cunha, 2009).

⁵ Os autores exploram outros diversos exemplos. A longa jornada de uma correspondência de um local (situado na Holanda) a outro, do lado oposto da rua (mas situado na Bélgica), é um dos exemplos mais interessantes de situações características das regiões de fronteira e que, segundo os autores, podem ser agregados ao imaginário turístico.

A despeito disso, reconhece-se que há entraves que interferem nas práticas de deslocamento dos povos do Cone Sul, entraves estes que não são recentes, sendo anteriores até mesmo ao estabelecimento do Mercado Comum do Sul (Mercosul) em 1991 e que ainda não tiveram uma possível superação nesse âmbito (Brasil, 2010b), o que deveria ser paulatinamente superado.

3 Mobilidades

A mobilidade possui componentes sociais, culturais e psicológicos, podendo oferecer repercussões tanto positivas quanto negativas. Como exemplo destas, tem-se o estresse e o desgaste psicológico comum aos indivíduos em movimento. Esse fator estaria associado, sobretudo, à “celeridade” na vida em grandes cidades (Beni, 2007). A hipermobilidade resultante possuiria, ainda, altos custos econômicos e ambientais (Urry, 2002).

A hipermobilidade humana deu ao mundo uma nova fisionomia [...] A revolução industrial, a explosão demográfica, o surgimento de potentes meios de comunicação de massa [...] e o meios de transportes modernos, especialmente o avião e o automóvel, desencadearam uma grande mobilidade que rompeu fronteiras antes intransponíveis (Beni, 2007: 80).

Essa mobilidade é um traço característico da globalização, uma vez que, “sem os sistemas extensivos de mobilidade – e globalistas, ou neoliberais, reivindicações pela abertura dos mercados e Estados para fluxos externos – processos sociais poderiam não acontecer em escala global nem ser imaginados como tais” (Sheller, 2011: 2). A mobilidade, porém, é historicamente significativa: não o é apenas para o momento contemporâneo. Determinadas infraestruturas de mobilidade já eram consideradas importantes, por exemplo, em antigas cidades imperiais (Sheller, 2011).

Para Urry (2002), viagens resultantes das diásporas (migrações) por progressos da comunicação e dos transportes, e a migração motivada pelo trabalho – esta também mencionada por Augé (2010) – é acompanhada por vários outros tipos de viagens, como as motivadas pelo estar-juntos ou pela participação em eventos: a mobilidade é tida como apropriada e, até mesmo, desejável (Urry, 2002). A viagem é considerada, assim, parte dos direitos humanos, políticos e econômicos, na medida em que possibilita o acesso sócioespacial e a co-presença. Para Urry (2002), a “boa sociedade” permite a co-presença.

Há, porém, mobilidades ligadas a obrigações, quais sejam, legais, familiares, sociais, religiosas, de tempo e de lugar (Larsen; Urry & Axhausen, 2007; Urry, 2002). Desse modo, “[...] viajar, visitar e hospedar são necessários à vida social conduzida a distância” (Larsen; Urry & Axhausen, 2007: 244), vida esta que “requer momentos de encontro físico” (Urry, 2002: 258).

Portanto, a viagem é por vezes desejável e por vezes mandatária (Hannam *et al*, 2014). A emigração forçada é apontada como uma forma indesejada de mobilidade (Beni, 2007). Para Coriolano & Fernandes (2012), a mobilidade, teria nas necessidades de reprodução do capital, um dos principais vetores de emigrações forçadas, como as vinculadas ao trabalho. Sheller (2011) considera, porém, que a mobilidade ou a imobilidade deveriam ser opções elegíveis e não uma necessidade, atrelada, até mesmo à sobrevivência dos indivíduos.

A tecnologia incorpora pessoas e espaços e, também, elementos que conectam pessoas a/e espaços (Sheller, 2011). A mobilidade apresenta conteúdo formado por elementos como, por exemplo, o GPS⁶, as autoestradas e as previsões do tempo cada vez mais precisas. Ao mesmo tempo em que evolui a tecnologia dos transportes aumentam as exigências referentes a distintas características que assumem a co-presença. Uma dessas exigências é o computador móvel (Urry, 2002).

Por outro lado, a tecnologia também trata de reduzir a mobilidade. No momento em que inovações tecnológicas possibilitam uma mobilidade sem precedentes, são também apontadas como responsáveis pela inércia. Os congestionamentos em grandes centros urbanos, causados, em grande parte, pelos automóveis são grandes exemplos. Além disso, a mobilidade existe com a iminência de imobilidades repentinas, a exemplo da erupção de um vulcão na Islândia, em 2010, que paralisou o tráfego aéreo no continente europeu durante vários dias (Shaw & Sidaway, 2010; Sheller, 2011).

Hannam *et al* (2014) abordam como questões-chave das mobilidades, além das novas tecnologias, as materialidades, que diriam respeito a todo o objeto cujo deslocamento é motivado e acompanhado pelo movimento de pessoas, tais como os *souvenirs* em viagens turísticas. Citam, também, as automobilidades.

A automobilidade é a realização simultânea da autonomia e da mobilidade – o que foi permitido pelo veículo automotor. (Hannam *et al*, 2014). Um dos traços característicos da modernidade é, segundo Bauman (2001: 130),

[...] a construção de veículos que podiam se mover mais rápido do que as pernas dos humanos ou dos animais; e veículos que, em clara oposição aos humanos e aos cavalos, podem ser tornados mais e mais velozes, de tal modo que atravessar distâncias cada vez maiores tomará cada vez menos tempo. Quando tais meios de transporte não-humanos e não-animais apareceram, o tempo necessário para viajar deixou de ser característica da distância e do inflexível ‘*wetware*’; tornou-se, em vez disso, atributo da técnica de viajar.

Não por acaso predomina a auto e a aeromobilidade. O carro é um “avatar” da mobilidade, universal e incontestável símbolo do movimento, de um ponto de vista ocidental. Sua disponibilidade é de 24 horas, aliado à confiabilidade e flexibilidade que proporcionam. O carro

⁶ *Global Position System*: sistema de localização global por satélite.

permite que se chegue a lugares aonde o transporte público não chega. Amplia, assim, as opções de aonde as pessoas podem ir e o que elas podem fazer. O automóvel transporta o passageiro ou motorista sem pedir permissão, garantindo a ele escapismo, anonimato e solidão (Hannam *et al*, 2014).

Porém, não é tão fácil se ter um carro, como se supõe. Uma “parafernália” tem de ser adquirida para tal: carteiras de habilitação, seguros, abastecimento, manutenção, taxas e impostos. Carros são governados por regras e sinais de trânsito, que não só restringem a velocidade, mas também direcionam onde podem parar ou por onde podem transitar. Além disso, assim como o trem necessita de uma estrada de ferro, assim também o automóvel precisa de uma faixa de asfalto. Há aspectos de imobilidade vinculados à direção do automóvel: vigilância de velocidade por câmeras, pedágios e os encargos de estacionamento. Além disso, multas de outros países são considerados inconvenientes resultantes da transposição de fronteiras por automóvel (Hannam *et al*, 2014).

No caso de lugares onde o carro é muito difundido, o sentimento de aventura a ele vinculado pode se transformar em sentimentos negativos: “a promessa do carro quanto à liberdade e aventura pode ser ironicamente impedida pelo [próprio] carro” (Hannam *et al*, 2014: 176), na medida em que a jornada cotidiana de muitos envolve, não raro, muitos períodos de imobilidade, causando irritação e depressão aos indivíduos. Porém, tecnologias de satélite atualmente empregadas podem redirecionar um caminho, a fim de que se evitem congestionamentos (Hannam *et al*, 2014).

Há, porém, mobilidades que reduziram a necessidade de as pessoas movimentarem-se, tais como, o transporte de mercadorias, a viagem imaginativa (pela tevê, por exemplo) e a viagem virtual (via internet). Questiona-se: por que ainda se viaja fisicamente, ou na intensidade em que se viaja? Além disso: seria a realidade uma ameaça ao turismo? (Urry, 2002).

Para Urry (2002), porém, a viagem corpórea de pessoas é um modo de vida, expressa pelos novos nomadismos. Para Hannam *et al* (2014), os lugares continuarão a ser visitados fisicamente por um longo período. Há, assim, um paradoxo entre os avanços nas tecnologias da informação e comunicação (TICs) e a constante necessidade de co-presença (Urry, 2002). Desejamos “tudo fazer sem deslocarmos-nos e onde, no entanto, deslocamos-nos” (Augé, 2010: 16).

As pessoas desejam conhecer lugares, confrontando-se com eles diretamente. Há três bases para a co-presença que ocorrem de forma intermitente: *face-to-face* (pessoa a pessoa), *face-the-place* (pessoa a lugar) e *face-the-moment* (pessoa a evento) (Urry, 2002; Larsen, Urry & Axhausen, 2007).

Desse modo, “há diferentes formas de movimento para a co-presença, tais como família, trabalho, educação, prazer ou compras, e assim por diante” (Urry, 2002: 270). Além disso, “o quanto nós simplesmente buscamos a co-presença porque os meios de transportes disponíveis são acessíveis?” (Urry, 2002: 261).

As TICs, mencionadas anteriormente, podem ser fator de estímulo à mobilidade. No caso do *e-mail*, este não parece ser suficiente para manter vínculos mais profundos, como aqueles propiciados em função da proximidade de moradia, que permite encontros casuais entre as pessoas, como manifestações de protesto, festivais, etc. A viagem possibilita a manutenção de algumas redes de interação social pertinentes (Urry, 2002), as quais tem se expandido, se globalizado (Urry, Larsen & Axhausen, 2007). “Intervenções que reduzam, canalizem ou limitem tais mobilidades enfraquecerão o capital social e gerarão novas formas de exclusão social” (Urry, 2002: 265).

Outro aspecto relevante da mobilidade é seu caráter paradoxal em termos de fluidez e fixidez. Os sistemas de mobilidade derivam de plataformas imóveis, tais como, portos e estradas (Sheller, 2011). Essas infraestruturas de transporte permitem e, ao mesmo tempo, expressam a circulação do capital. Desse modo, a urbanização do capital torna-se relevante para o entendimento das relações entre fixidez e movimento (Shaw & Sidaway, 2010).

A concentração de capital em cidades globais reflete a concentração de infraestruturas de mobilidade (Shaw & Sidaway, 2010). A mobilidade é vista, além disso, como estímulo à cosmopolitismo (Cohen & Cohen, 2012), marcante em cidades globais. Os fluxos nessas cidades – que podem ser consideradas cidades móveis – implicam na inter-relação entre os movimentos de ideias e objetos materiais, que podem coincidir, ou não, com o movimento de pessoas (Shaw & Sidaway, 2010).

Augé (2010) cita, juntamente do movimento de pessoas, o de informações e imagens. Os movimentos de pessoas, objetos e informação são combinados em toda sua dinâmica relacional, apontando uma “nova convergência entre movimento físico de pessoas, veículos e coisas” (Gastal & Costa, 2011: 11), possibilitada por transformações sociotécnicas.

Dessa forma, a mobilidade engloba a investigação do movimento de pessoas e objetos; a circulação da informação, imagens e capital e, também, os meios físicos de mobilidade que permitem à viagem e à comunicação manifestarem-se, compondo um novo campo transdisciplinar (Shaw & Sidaway, 2010; Sheller, 2011).

Estaria havendo, pois, o advento de um “paradigma” da mobilidade, o qual “sugere uma série de questões, teorias e metodologias ao invés de uma descrição totalizadora do mundo contemporâneo” (Sheller, 2011: 2).

Teria havido, nas últimas décadas, um recuo nos estudos sobre transporte e mobilidade em função da predominância de estudos meramente descritivos. Além disso, os movimentos de pessoas não eram muito estudados, pois eram considerados dados. A redescoberta da mobilidade propõe o rompimento da dicotomia Ciência do Transporte – Ciência Social. É mister, assim, explorar fatores impulsionadores ou que retraiam os movimentos (Shaw & Sidaway, 2010).

Dada sua amplitude como objeto de estudo, distintos olhares disciplinares são lançados à mobilidade atualmente, segundo classificação de Sheller (2011).

- **Mobilidades e Geografia:** a pesquisa em mobilidades recai no forte interesse que existe em torno do estudo das interações humanas com o espaço. Sem abandonar os estudos em Geografia dos Transportes, deve evitar que estes assumam caráter apriorístico ou restrito às funções e à mecânica dos sistemas de movimento. “Mobilidade e acessibilidade importam no empreendimento mais amplo [também] da Geografia Humana” (Shaw & Sidaway, 2010: 505). Além disso, “as preocupações quanto ao transporte e à viagem estão no centro do pensamento e da prática geopolítica.” (p.507). Isso porque as infraestruturas de transportes estão no cerne de projetos dos modernos Estados nacionais como entidades territoriais. No caso de redes trans-europeias, por exemplo, há um projeto supranacional para um espaço europeu integrado (Shaw & Sidaway, 2010). “De forma mais geral, um exame da geopolítica através do século XX revela a centralidade das revoluções da mobilidade e acesso a sua evolução – de fato, essas reformularam o significado do território.” (Shaw; Sidaway, 2010: 507). Para Sheller (2011), as categorias-chave da Geografia para o estudo das mobilidades são: escala, fronteira e geopolítica.
- **Mobilidades e Sociologia:** a viagem virtual, citada anteriormente, promove as interações sociais, importantes quando a Sociologia tem na mobilidade uma preocupação central (Urry, 2002). A mobilidade é “uma relação social de grande riqueza.” (Lévy, 1999: 1). Outro aspecto a ser elucidado é o de que as mobilidades podem gerar exclusões. Parafraseando Bauman (2001: 139), “As pessoas que se movem e agem com maior rapidez, que mais se aproximam do momentâneo do movimento, são as pessoas que agora mandam. E são as pessoas que não podem se mover tão rápido – e, de modo ainda mais claro, a categoria de pessoas que não podem deixar seu lugar quando quiserem – as que obedecem.”. Além disso, cabe mencionar que, no caso da mobilidade social, comumente associada às mobilidades, essa seria, para Lévy (1999), apenas uma metáfora da mobilidade, já que o autor trata das implicações sociais geradas pelos deslocamentos. Segundo Sheller (2011), as categorias-chave da Sociologia para o estudo das mobilidades são: desigualdade, poder e hierarquia.
- **Mobilidades, Antropologia e Estudos de Mídia:** são colocados em relevo aspectos como o surgimento de um novo espaço-tempo em função das mobilidades, consagrando a “perenidade do presente”, na qual pensou-se que a aceleração do tempo impediria o ser humano de perceber o movimento (Augé, 2010). A abordagem dos terminais de transporte como não lugares, por exemplo, pode ser considerada uma aproximação ao tema. Alguns paradoxos das mobilidades são também explicitados por esse viés, como este, apontado por Augé (2010: 10): “os percursos do grande turismo internacional evitam os lugares da pobreza e da violência urbanas, mesmo se muitos turistas ocidentais gostam de passar suas férias nos países que os migrantes tentam

abandonar”. Para Sheller (2011), as categorias-chave da Antropologia são: discursos, representações e esquemas.

4 Mobilidades Turísticas

Defende-se que “diante da expressividade dos fluxos turísticos, admitir que só exista mobilidade relacionada ao trabalho ou com a fixação de residência [migrações] significa redução da compreensão e não condiz com a realidade atual” (Coriolano & Fernandes, 2012: 1).

A mobilidade urbana, pelo menos na realidade brasileira, apresenta um elenco de problemas, que passa ineficiência, pelo o ruído excessivo, pelos congestionamentos e pela poluição atmosférica, entre outros. Busca-se compensar isso com “fugas” de final de semana a cidades próximas, sobretudo litorâneas, em cujo deslocamento se constata os mesmo tipos de problemas, assim como ocorre no destino (Beni, 2007).

Tal busca não estaria mais restrita somente a uma pequena parcela da população: cada vez mais pessoas, inclusive de classes menos abastadas, tendem a concorrer a esse “escape” regularmente, voltado não somente ao turismo de segunda residência (Beni, 2007: 81). A análise de tal mecanismo é aprofundado por Krippendorf (2009), que denuncia a desumanização do cotidiano como um dos principais fatores de impulso às viagens e ao turismo. Larsen, Urry e Axhausen (2007), porém, relativizam o “escape” que seria proporcionado pelo turismo ao constatar que, em termos de viagens realizadas para visitar a amigos e parentes – que podem ocorrer de forma combinada com outras motivações – há uma necessidade de busca e de encontro.

A mobilidade, independentemente da motivação, tem como consequência a dinamização da vida econômica, entre outros meios, pelo turismo (Urry, 2002). Para que a mobilidade ocorra, requerem-se suportes materiais (ou objetos geográficos/fixos), tais como rodovias, hotéis, estações, praias (atrativos), entre outros (Hannam *et al*, 2014), assim como as mobilidades em geral.

Além dos aspectos materiais e da métrica do tempo de deslocamento possibilitado por cada modal, aos distintos modos de mover-se são associados significados e conotações diversas. O transporte por trens, tido como rígido raramente conseguem fazer desvios. O ônibus, por sua vez, dá a sensação de segurança e afasta sentimentos de medo. A experiência de viagem e o inexorável medo em relação ao desconhecido tornam-se, assim, diluídos (Hannam *et al*, 2014).

O transporte público é considerado, por grande parte dos turistas, como inflexível. Embora os trens tenham sido responsáveis pela mobilização inicial dos turistas, o carro agora assumiu a liderança, por proverem sensações de imprevisibilidade, por meio da rodovia aberta. A automobilidade é assim sinônimo de flexibilidade, já que, de carro, o turista escolhe onde e quando parar. O automóvel é um “mundo em si mesmo”, graças ao controle da climatização, aos

sistemas de áudio e, até mesmo, aos perfumes de carro, o que tende a redesenhar as paisagens sensoriais do turista que desloca por automóvel (Hannam *et al*, 2014).

Tendo em conta esses e outros elementos, considera-se que a mobilidade e o turismo encontram-se inter-relacionados. Pode-se dizer, ainda, que o turismo é umas das mais importantes formas de mobilidade, conferindo “fisionomia marcadamente móvel e dinâmica do mundo [...] o turismo aperfeiçoa e intensifica a mobilidade humana” (Beni, 2007: 81). Por outro lado, determinadas atores do turismo podem impedir ou prejudicar a liberdade de movimento das comunidades receptoras, assim como cercar determinados bens públicos, tais como orlas, monumentos sacros e áreas naturais (Bianchi & Stephenson, 2013: 17).

“O turismo é visto como uma parte ou sub-conjunto de um vasto e heterogêneo complexo de mobilidades globais [...]” (Cohen & Cohen, 2012: 2181). Mas, para Hannam *et al* (2014), o turismo não se constitui somente como um tipo distinto de mobilidade, na medida em que se considera que diferentes mobilidades participam do turismo e vice-versa.

No caso da UE, por exemplo, “o turismo é beneficiário dos direitos de mobilidade e residência concedidos a todos os cidadãos da UE” (Bianchi & Stephenson, 2013: 15). As próprias fronteiras da UE são móveis.

Pensados dentro de umas mega-regiões sem fronteiras, tais como aquela dos estados Schengen na Europa, o fluxo de viajantes através das fronteiras nacionais é virtualmente desimpedida, aquelas regiões são, por si próprias, entidades delimitadas. Assim, a mega-região Schengen tem imposto regulamentações de entrada crescentemente mais rígidas sobre potenciais turistas de fora dela [...] (Cohen & Cohen, 2012: 2182).

Outro ponto importante na discussão acerca das mobilidades turísticas são as questões relativas à segurança e ao terrorismo, por um lado a adoção de certos procedimentos de controle implica restrições da liberdade de movimento, por outro a circulação livre pode constituir uma ameaça à integridade de pessoas e instituições.

O turismo emissivo, especificamente, também vindo sendo regulado e restringido por certos governos, o que conduz, por vezes, a imobilidades (Hannam *et al*, 2014). Em nome da segurança e da “Guerra ao terror”, negou-se, frequentemente, a liberdade de circulação (Cohen & Cohen, 2012; Shaw & Sidaway, 2010). Cohen & Cohen (2012) defendem que os ataques terroristas tenham aumentado a rigidez em procedimentos de segurança, notadamente em aeroportos intencionais, oferecendo limitações ao exercício da liberdade à viagem.

Fala-se em “criminalização” das viagens, ou melhor, de viajantes de determinadas nações associadas ao risco e à ilegalidade. “Segurança sofisticada, sistemas de vigilância, biometria e o Sistema de Informação Schengen têm sido usados para endurecer a fronteira externa da UE [por exemplo]” (Bianchi & Stephenson, 2013: 15).

Cohen & Cohen (2012) defendem a perspectiva de que as mobilidades implicitamente desestabilizam determinadas dicotomias incorporadas ao turismo. Segundas residências,

mobilidade de trabalho e novos nomadismos – praticados por pessoas sem lugar fixo – e, ainda, as diásporas – com destaque para as das minorias étnicas e religiosas – também se constituem em situações que apontam para o rompimento dessas dicotomias (Cohen & Cohen, 2012).

Beni (2007) classifica as diásporas – por conta dos fluxos turísticos de retorno às terras-natais – como uma vocação dos núcleos receptores, aproximando-se, da noção de segmentação do mercado turístico, especificamente, o turismo “sociofamiliar”, por ele definido como o “deslocamento de turistas, que têm, na visita a parentes e amigos, a principal motivação de viagem [...] hospedando-se na residência de seus familiares e de pessoas de seu relacionamento.” (Beni, 2007: 2000), anteriormente introduzido. Haesbaert (1998) detectou que viagens transfronteiriças entre territórios da dicotomia “presença-ausência”, uma vez que, mesmo durante uma viagem – ausência do local de residência e para as pessoas do convívio –, é possível manter contato praticamente ininterrupto com esse local e com essas pessoas, por meio das TICs. Amigos e parentes podem acompanhar, em tempo quase real, o que se passa durante a viagem de um indivíduo, mesmo não fazem parte dessa viagem de forma “corpórea”.

Além disso, desde que as novas tecnologias se consolidaram e foram incorporadas à viagem corpórea, o contexto do cotidiano e o das férias fluidificou-se (Hannam *et al*, 2014). Reduz-se a importância, no turismo, dos dualismos “estar em casa – estar distante” ou “momento extraordinário da viagem – vida cotidiana” (Cohen & Cohen, 2012; Hannam *et al*, 2014), ou, dito de outro modo, da mobilidade rara – mobilidade cotidiana (Lévy, 1999). Hannam *et al* (2014) consideram a premência de analisar o turismo não como um aspecto efêmero da vida social, praticado fora do cotidiano, mas vez disso, inserido nas jornadas diárias.

Outra dicotomia a ser relativizada, amplamente utilizada pelas estatísticas do turismo, é divisão estrita entre o doméstico e o internacional, o que vem sendo problematizado considerando que “fronteiras de Estados tornar-se-ão crescentemente obsoletas” (Cohen & Cohen, 2012: 2182), conforme estudo publicado por John Urry. Esse prognóstico, por ter sido publicado anteriormente aos atentados de 11 de setembro de 2001, não ter-se-iam confirmados segundo Cohen e Cohen (2012). Isso porque houve, a partir de então, uma maior “securitização” das fronteiras nacionais, pelo menos em relação aos Estados Unidos.

5 Considerações Finais

Apesar das reconhecidas limitações de uma pesquisa preliminar, que ainda não lançou mão de levantamentos empíricos, entende-se que o objetivo geral proposto inicialmente, de retomar a discussão acerca da fronteira como espaço de (i) mobilidade turística a partir de uma revisão da literatura, tenha sido alcançado. As sínteses elaboradas por meio deste trabalho poderão suscitar novas problematizações sobre o tema, além de orientar pesquisas empíricas num futuro próximo.

Ao problematizar a fronteira como um espaço de (i)mobilidade turística, buscou-se transcender a temática dos transportes como objeto de pesquisa e intervenção do Turismo. Pois reconhece-se que esse recorte demonstra-se parcelar ou insuficiente para a compreensão da essência do complexo e multifacetado fenômeno da mobilidade, o qual pode receber enfoques (multi)disciplinares os mais diversos, desde a perspectiva geográfica, sociológica, política (Urry, 2002), configurando-se como um Fato Social Total (Lévy, 1999). Desde o campo de estudos do Turismo a mobilidade vem sendo, sendo considerado, por alguns autores, um novo “paradigma” (Sheller, 2011; Cohen & Cohen, 2012).

As fronteiras, ao menos em uma primeira análise, mostram-se como espaços privilegiados para o estudo das mobilidades turísticas, na medida em que ficam explícitos diferentes requisitos e condicionantes que se fazem sobre a possibilidade, ou a impossibilidade, de ‘mover-se’. Além disso, a fronteira permite uma série de situações em que a mobilidade é estimulada, ou freada, e onde o ‘saber mover-se’ torna-se um capital relevante para os sujeitos. Alguns aspectos a serem considerados nas mobilidades fronteiriças dizem respeito ao direito de ir e vir, ao trânsito internacional de pessoas a partir de distintos modais (com destaque para as automobilidades), ao intercâmbio de mercadorias (materialidades) – associado ou não ao turismo –, que deve ser considerado no contexto do encontro das diferenças (materiais e simbólicas) entre os Estados e a possibilidade experimentá-las e negociá-las, e, por fim, aos recursos turísticos característicos dessa área, que ao ser uma região de contato entre Estados e suas representações identitárias, acaba caracterizada como um terceiro espaço.

Historicamente, os Estados buscaram restringir a mobilidade transfronteiriça (Bianchi & Stephenson, 2012), mas, com a ascensão da economia neoliberal e da globalização, a mobilidade dos fluxos tende a aumentar. Esse aumento se dá, entretanto, de forma seletiva e desigual. Desse modo, as fronteiras podem ser um fator restritivo e, ao mesmo tempo, potencializador da mobilidade. As duas perspectivas encontram-se entrelaçadas (Shaw & Sidaway, 2009), com repercussões no turismo global e regional.

A mobilidade, ora abordada como algo necessário, ora abordada como algo desejável, tanto em termos de interação social (Urry, 2002; Larsen; Urry & Axhausen, 2007) quanto em termos de inserção na economia capitalista globalizada (Fernandes & Coriolano, 2010), apresenta paradoxos que podem suscitar diversas e relevantes questões de pesquisa, como o cotidiano – extraordinário no turismo. As mobilidades turísticas são depositárias de boa parte desses paradoxos. O estudo das fronteiras parece complexificar ainda mais essa abordagem.

Desse modo, as mobilidades turísticas, associadas ou não ao estudo das fronteiras, constituem-se em uma promissora e relevante agenda de pesquisa, do ponto de vista teórico e social, tanto para o Turismo, quanto para as áreas de conhecimento que possuem algum tipo de interface com o tema.

Referências

- Arroyo, M. (1998). O processo de globalização e a integração regional. In: Strohaecker, T. M., Damiani, A., Schäffer, N. O., Blauth, N., Dutra V. S. (Org.). *Fronteiras e espaço global*. Santana do Livramento: AGB.
- Augé, M. (2010). *Por uma antropologia da mobilidade*. Maceió: Edufal/Unesp.
- Bauman, Z. (2001). *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Beni, M. C. (2007). *Análise estrutural do turismo*. 12ª Ed. São Paulo: Senac SP.
- Beni, M. C. (2011) *Globalização do turismo: realidade brasileira e megatendências do setor*. 3ª Ed. São Paulo: Aleph.
- Bianchi, R. V., & Stephenson, M. L. (2013). Deciphering tourism and citizenship in a globalized world. *Tourism Management*, 39(1), 10-20.
- Brasil (2010a). *A PNDR em dois tempos: a experiência apreendida e o olhar pós 2010*. Brasília: Ministério da Integração Nacional.
- Brasil (2010b). *Frontur: turismo de fronteira 2004 – 2010*. Brasília: Ministério do Turismo.
- Campodónico, R., Cunha, N. (2009). Turismo, desarrollo y mercosur. Palma: Univerditat de les Illes Balears.
- Castrogiovanni, A. C. (2012). Paisagens sem fronteiras: geograficidade sem limites. In Beni, M. C. (Org.). *Turismo: planejamento estratégico e capacidade de gestão – redes de produção*. Barueri: Manole, 29-44.
- Cohen, E., & Cohen, S. A. (2012). Current sociological issues and theories in tourism. *Annals of Tourism Research*, 39(4), 2177-2202.
- Coriolano, L. N., & Fernandes, L. M. (2012). Migração temporária e mobilidade sazonal no turismo. *Anais do Seminário de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo – ANPTUR*, São Paulo, SP, Brasil, 9.
- Gallero, A. L. (1998). Las nuevas fronteras internas del Mercosur en proceso de deterritorialización. In: Strohaecker, T. M., Damiani, A., Schäffer, N. O., Blauth, N., Dutra V. S. (Org.). *Fronteiras e espaço global*. Santana do Livramento: AGB., 51-58.
- Gastal, S. de A., & Costa, L. C. N. C. (2011). Das fronteiras do Turismo ao Turismo de Fronteiras: por uma ótica transfronteiriça do fenômeno turístico. In Alves, F. das N. (Org.). *Turismo, fronteira e cultura*. Rio Grande: EdFURG, 9-26.
- Gelbman, A., & Timothy, D. J. (2011). Border complexity, tourism and international exclaves: a case study. *Annals of Tourism Research*, 38(1), 110-131.

Grinover, L. (2009). Hospitalidade urbana: mobilidade e acessibilidade. *Anais do Seminário de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo – ANPTUR*, Belo Horizonte, MG, Brasil, 6.

Gonçalves, K. B. (2011). A fronteira e seus paradigmas: identidade e alteridade. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*. Universidade Federal da Grande Dourados.

Haesbaert, R. (1998). Região e redes transfronteiriças em áreas de migração brasileira nos países do Mercosul. In: Strohaecker, T. M., Damiani, A., Schäffer, N. O., Blauth, N., Dutra V. S. (Org.). *Fronteiras e espaço global*. Santana do Livramento: AGB., 59-68.

Hannam, K., Butler, G., & Paris, C. M. (2014). Developments and key issues in tourism mobilities. *Annals of Tourism Research*, 44(1), 171-185.

Hissa, C. E. V. (2002). *A mobilidade das fronteiras: inserções da geografia na crise da modernidade*. Belo Horizonte: EdUFMG.

Krippendorf, J. (2009). *Sociologia do turismo: por uma nova compreensão do lazer e das viagens*. 3ª Ed. São Paulo: Aleph.

Larsen, J., Urry, J., & Axhausen, K. W. (2007). Networks and tourism: mobile social life. *Annals of Tourism Research*, v. 34, n. 1, 244-262.

Osório, L. M. (1998). Limites, fronteiras, redes. In: Strohaecker, T. M., Damiani, A., Schäffer, N. O., Blauth, N., Dutra V. S. (Org.). *Fronteiras e espaço global*. Santana do Livramento: AGB., 41-50.

Prideaux, B. (1999). The role of the transport system in destination development. *Tourism Management*, 40(1), 53-63.

Richardson, T. (2013). Borders and mobilities: introduction to the special issue. *Mobilities*, 8(1), 1-16.

Shaw, J. Sidaway, J. D. (2010). Making links: on (re)engaging with transport and transport geography. *Progress in Human Geography*, 35(4), 502-520.

Sheller, M. (2011). Mobility. *Sociopedia, s.n.(s.v.)*, 1-12. Recuperado de www.sagepub.net/isa/resources/pdf/Mobility.pdf, em 6 fev. de 2014.

Urry, J. (2002). Mobility and proximity. *Sociology*, 36(2), 255-274.

Urry, J. (1996). *O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas*. São Paulo: Studio Nobel.