

**Jaqueline Telma Vercezi
Sergio Aparecido Nabarro
Leonardo Rodrigues
Efigênia Rocha Barreto da Silva
Nathália Moraes Marcolin
Osmar Fabiano de Souza Filho**
Organizadores

ANais

41ª SEMANA DE GEOGRAFIA DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE LONDRINA (UEL)



Pequenas e médias cidades: políticas públicas e ordenamento territorial

Universidade Estadual de Londrina
Londrina, Paraná
03 a 07 de novembro de 2025



**Jaqueline Telma Vercezi
Sergio Aparecido Nabarro
Leonardo Rodrigues
Efigênia Rocha Barreto da Silva
Nathália Moraes Marcolin
Osmar Fabiano de Souza Filho**
Organizadores

**ANAIS DA 41ª SEMANA DE
GEOGRAFIA DA
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE
LONDRINA (UEL)**

Londrina
nº 1, vol. 1, 2025
ISBN 978-65-01-84403-9

© Copyright 2025, Organizadores e Autores.

1ª edição

(Publicado em dezembro de 2025)

Arte da capa: Leonardo Rodrigues (2025)

Todos os direitos reservados e protegidos pela lei de n. 9.610, de 19/02/1998. Nenhuma parte deste livro, sem autorização prévia por escrito do detentor dos direitos, poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados: eletrônicos, mecânicos, fotográficos, gravação ou quaisquer outros.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Jaqueline Telma Vercezi
Sergio Aparecido Nabarro
Leonardo Rodrigues
Efigênia Rocha Barreto da Silva
Nathália Moraes Marcolin
Osmar Fabiano de Souza Filho

ISBN 978-65-01-84403-9

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Semana de Geografia da Universidade Estadual de Londrina
(41. : 2025 : Londrina)

Anais da 41^a Semana de Geografia da Universidade
Estadual de Londrina (UEL) [livro eletrônico] /
organizadores Jaqueline Telma Vercezi...[et al.]. --
Londrina, PR : Edição Leonardo Rodrigues, 2025.

Outros autores: Sergio Aparecido Nabarro, Leonardo
Rodrigues, Efigênia Rocha Barreto da Silva, Nathália Moraes
Marcolin, Osmar Fabiano de Souza Filho.

Formato: PDF

ISBN: 978-65-01-84403-9

1. Geografia - Pesquisa. I. Vercezi, Jaqueline Telma.
II. Título.

CDD-910.28

Índices para catálogo sistemático:

1. Geografia 910.28

REALIZAÇÃO

Universidade Estadual de Londrina - UEL
Pró-reitoria de Extensão, Cultura e Sociedade - PROEX
Centro de Ciências Exatas - CCE
Programa de Pós-Graduação em Geografia - PPGeo
Departamento de Geografia - DGEO

COORDENAÇÃO GERAL

Dra. Jaqueline Telma Vercezi - UEL

COORDENAÇÃO DE ÁREA

Débora Jurado Ramos - UEL
Jaqueline Telma Vercezi - UEL
Larissa Alves de Oliveira - UEL
Leonardo Rodrigues - Mestrando USP
Maico Eduardo Dias Dias - UEL
Marciel Lohmann - UEL
Patrícia Fernandes Paula Shinobu - UEL
Sergio Aparecido Nabarro - UEL

COMISSÃO ORGANIZADORA

André Luís Quinelato
Daisson Felix Jacinto
Douglas Vitto
Efigênia Rocha Barreto da Silva
Francisca da Silva Reis
Giovana Sanna Maia
Gustavo Henrique Rodela
Isabela Guilherme da Silva
Jéssica Bianca dos Santos
John Lucas

João Valdecir Casaroto Filho
Lucas Henrique Campos Vasconcelos
Luiz Fernando Ribeiro Ferreira
Luiz Gustavo Pozzobom Bernardes de Souza
Lygia de Oliveira Ribeiro
Maria de Fátima Beraldo
Natália Micheli Villa
Nathalia Moraes Marcolin
Nicolas Vinicius Cesário de Aguiar
Osmar Fabiano de Souza Filho
Rodrigo Batista da Silva
Ronaldo Adriano Alves
Veronice dos Santos Alves
Vinicius Augusto Marques dos Santos
William Henrique Kurunczi Ferreira

PRODUÇÃO DE ARTE E IDENTIDADE VISUAL

Leonardo Rodrigues (Mestrando do PPGF/USP)

COMISSÃO CIENTÍFICA

Adriana Castreguini de Freitas - UEL

Andreia Bonfim da Silva - UEL

Caio Cesar Cunha - UEL

Carlos Alexandre de Bortolo - UNIMONTES

Cristóvão Henrique Ribeiro da Silva - UFAC

Danieli Araujo - UEL

Daisson Felix Jacinto - UEL

Debora Carol Luz da Porciúncula - URFB

Douglas Vitto - UEL

Edilson Luis Oliveira - UEL

Efigênia Rocha Barreto da Silva - UEL

Fabio César Alves da Cunha - UEL

Felipe Costa Aguiar - UEL

Flávio Henrique Navarro Hashimoto - UEL

Francisca da Silva Reis - UEL

Ideni Terezinha Antonello - UEL

Jamile da Silva Lima-Payaya - UNEB

Jéssica Bianca dos Santos - UEL

José Antônio Lobo dos Santos - UFBA

José Paulo Piccinini Pinese - UEL

Josilaine Amancio Corcovia - UEL

Julio César Fernandes Alves de Lima Guergolette - UEL

Jussara Fraga Portugal - UNEB

Leia Aparecida Veiga - UNILA

Leonardo Rodrigue - USP

Lygia de Oliveira Ribeiro - UEL

Maico Eduardo Dias Dias - UEL

Marcelo Gonçalves - UEL

Marcelo Rocha - UNILA

Marciel Lohmann - UEL
Margarida de Cassia Campos - UEL
Marjana Vedovatto - UEL
Nicolas Vinicius Cesário de Aguiar - UEL
Osmar Fabiano de Souza Filho - UEL
Patrícia Paula Fernandes Shinobu - UEL
Pedro Henrique Brustz Mafort - UEL
Ramon Guerini Candido - UEL
Rodrigo Batista da Silva - UEL
Vinicius Polzin Druciak - UEG
Vitória Zaupa Montini - UEL
William Henrique Kurunczi Ferreira - UEL

APOIO E PATROCÍNIO

UEL – Universidade Estadual de Londrina

CCE – Centro de Ciências Exatas (UEL)

DGEO – Departamento de Geografia (UEL)

PPGEO – Pós-Graduação em Geografia (UEL)

PROEX- Pró-Reitoria de Extensão, Cultura e Sociedade

SANEPAR – Companhia de Saneamento do Paraná

ReCiMe – Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias

PROGRAMAÇÃO GERAL

Programação	Segunda-feira (03/11/2025)	Terça-feira (04/11/2025)	Quarta-feira (05/11/2025)	Quinta-feira (06/11/2025)	Sexta-feira (07/11/2025)
08:00-12:00		Apresentação de trabalhos		Minicursos e oficinas	
12:00-14:00		Intervalo	Intervalo	Intervalo	Intervalo
14:00-17:30	Credenciamento	Apresentação de trabalhos	PeTrilhas	Minicursos e oficinas	
19:00-22:00	Cerimonial, Apresentação Cultural e Palestra de Abertura	Apresentação de trabalhos	Palestra	Minicursos e oficinas	Resultado dos Concursos e Palestra de Encerramento

PALESTRAS E MESAS REDONDAS

Palestra de Abertura da SEMAGEO

Novo regime de urbanização no Brasil: articulações entre hierarquia e heterarquia urbana para pensar as cidades pequenas e médias

Anfiteatro Cyro Grossi (Pinicão), 03 de novembro de 2025, 19:00h – 22:00h

Profa. Dra. Maria Encarnação Beltrão Spósito (UNESP)

Mesa Redonda

Perspectivas da Urbanização no Norte do Paraná: pequenas e médias cidades

Anfiteatro Cyro Grossi (Pinicão), 05 de novembro de 2025, 19:00h – 22:00h

Prof. Dr. Edilson Luís de Oliveira (UEL)

Prof. Dr. Pedro Henrique Carnevalli Fernandes (UENP)

Palestra de Encerramento da SEMAGEO

A inserção das cidades pequenas no debate sobre ordenamento territorial

Anfiteatro Cyro Grossi (Pinicão), 07 de novembro de 2025, 19:00h – 22:00h

Profa. Dra. Ângela Maria Endlich (UEM)

OFICINAS E MINICURSOS

Brasil com Geografia, Arte e Literatura: Explorando as paisagens brasileiras com a geoarteliteratura

08:00h – 12:00h

Daisson Felix Jacinto (Discente PPGeo-Uel)

Cartografia das memórias

08:00h – 12:00h

Marjana Vedovatto (Discente PPGeo-Uel)

Ciberespaço, suas linguagens e hipermídias – Memes de internet: da memesfera brasileira a multiletramentos para a Geografia escolar crítica

14:00h – 18:00h

Vitor Colleto dos Santos (Discente PPGeo-Uel)

China Contemporânea: urbanização, planejamento e socialismo

19:00 – 23:00h

Osmar Fabiano de Souza Filho (Discente PPGeo-Uel)

Nathalia Moraes Marcolin (Discente PPGeo-Uel)

Curso básico para monitoramento com uso de Aeronave Remotamente Pilotada (RPA): utilização no ordenamento territorial

14:00h – 18:00h

Luiz Gustavo Pozzobom Bernardes de Souza (Discente PPGeo-Uel)

William Henrique Kurunczi Ferreira (Discente PPGeo-Uel)

Pedro Henrique Brustz Mafort (Discente PPGeo-Uel)

Introdução à LIBRAS com Foco na Geografia

14:00h – 18:00h

Camila Danúbia Colenet Rodrigues (Discente DGEO-UEL)

Beatriz Greci (Discente PPGE – UEL)

Guilherme Henrique de Oliveira (Discente DGEO-UEL)

Introdução à linguagem R com aplicações em séries temporais

08:00h – 12:00h e 14:00h – 18:00h

Leonardo Rodrigues (Discente PPGF - USP)

Geografia do Futebol: Identidades e Dinâmicas Urbanas nas Cidades

19:00h – 23:00h

Luiz Gustavo Pozzobom Bernardes de Souza (Discente PPGE-UEL)

Rodrigo Batista da Silva (Discente PPGE-UEL)

Oficina de bonecas inclusivas: pensando e criando representatividades no ensino de Geografia

19:00h – 23:00h

Eloiza Cristiane Torres (PPGE-UEL)

Douglas Souza Piauí (Discente DGEO-UEL)

Tiago Alves de Oliveira Furioso (Discente DGEO-UEL)

Vitor Colleto dos Santos (Discente PPGE-UEL)

Oficina de fantoches – A Geografia da Infância e a Importância da contação de Histórias e Musicalização para a Formação Docente

19:00h – 23:00h

Grazielle Christina Rodrigues da Fonseca Ferreira (Egressa UEL / Professora de Educação Infantil – Prefeitura de Cambé / Contadora de Histórias – Independente)

QGIS básico - mapa de localização

14:00 - 18:00h

Fernanda de Oliveira da Silva

Luciano de Oliveira Garcia Marigo

Renata Leandro Amorim

Vinícius Massi de Macedo

APRESENTAÇÃO

O ensino e a pesquisa em Geografia vêm transformando continuamente ao longo do tempo. Por isso, as mudanças decorrentes das novas territorialidades e conflitualidades sociais, da introdução de novas tecnologias de informação e comunicação e, principalmente, das condições de vida das pessoas foram temas discutidos na 41ª Semana de Geografia (SEMAGEO 2025) da Universidade Estadual de Londrina, um evento técnico-científico, que teve como proposta refletir sobre as pequenas e médias cidades a partir da ótica das políticas públicas e do ordenamento territorial.

O evento foi organizado por uma Comissão Científica e contou com o apoio do Centro Acadêmico, da Pró-Reitoria de Extensão, Cultura e Sociedade (PROEX-UEL) e com a infraestrutura física da Instituição, da Fundação Araucária e da Secretaria de Ciência, Tecnologia e Ensino Superior do Estado do Paraná.

A Universidade Estadual de Londrina - UEL, assim como o Departamento de Geografia (DGEO), contempla ações que promovem a integração entre a comunidade interna e externa da instituição, fomentando a troca de experiências técnicas, científicas e metodológicas, objetivando a melhoria da comunidade e a formação de um discente sensível, atento e reflexivo frente às questões inerentes à sociedade e suas problemáticas. Nesse sentido, existe uma valorização da experiência em atuações extensionistas tornando o ensino e a pesquisa mais dinâmicos, instigantes, criativos e comprometidos.

Pautada em uma política de aprendizagem continuada, o DGEO promove anualmente uma semana acadêmica composta por palestras, minicursos, trabalhos de campo, apresentações de trabalhos científicos e ações voltadas aos discentes e profissionais da Geografia e de áreas afins. Logo, este evento também tem como finalidade complementar a formação profissional do graduando e demonstrar as atividades exercidas em cada área de formação no mercado de trabalho, possibilitando aos participantes uma interação com as ações e novidades tecnológicas na atuação profissional.

O Curso de Geografia da UEL foi criado pelo Decreto Federal n.º 43.143 de 03 de fevereiro de 1958 e teve início em março do mesmo ano na então Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras. Posteriormente, foi reconhecido pelo Decreto Federal nº 49.061 de 06 de outubro de 1961. Em 1972, foi incorporado à Universidade Estadual de Londrina, quando da sua instalação, funcionando regularmente até 1975, ano em que teve interrompida a realização do vestibular de ingresso, devido à pouca procura para o curso, consequência da implantação da LEI 5692/71 (LDB), que regulamentou o ensino de Geografia, História e Educação Moral e Cívica reunidas em uma única área intitulada “Estudos Sociais”.

Como na época havia o ingresso único para as duas habilitações, isso afetou também o bacharelado em Geografia, problema que perdurou até o primeiro semestre de 1980.

As atividades do curso de Geografia foram reiniciadas no segundo semestre de 1980, com a realização de novo vestibular de ingresso. Desde então, o curso de Bacharelado em Geografia vem funcionando regularmente. Sua última renovação de reconhecimento por parte do Conselho estadual de Educação (CEE/PR) se deu em 05/10/2016 por meio do Decreto Estadual n.º 5217/16, baseado no parecer 70/2016 da Câmara de Educação Superior do Estadual de Educação (CES/CEE). Ao longo desse período, o curso de Geografia sofreu várias reformulações buscando adaptar-se às novas conjunturas e suas expressões e desdobramentos nas escalas mundial, nacional, regional e local.

Tanto a democratização do Brasil, o advento da Constituição Federal de 1988, quanto as diversas inovações tecnológicas em sintonia com novas dinâmicas econômicas, abriram novas possibilidades de atuação para o licenciado e para o bacharel em Geografia. Em sintonia com esses desafios e com as transformações da própria UEL, os atores responsáveis pelo curso de Geografia da UEL (alunos, professores e funcionários) buscaram refazer o currículo, resultando em uma reformulação que entrou em vigor no ano de 2005 e adaptada em 2010.

Em meio a essas reformulações, e no contexto de uma profunda mudança de paradigmas que vinham ocorrendo em meados da década de 1980 na realidade

brasileira, o Curso de Geografia propôs no ano de 1982 a primeira Semana de Geografia (I SemaGeo), com o intuito de ampliar as reflexões de debates vinculados não só ao conhecimento científico, mas também às realidades social, política, econômica e territorial.

Assim, objetivando manter o padrão do evento ao longo dessas décadas e, em simultâneo, apresentar discussões atuais, é que a Comissão Organizadora da 41ª Semana de Geografia (SemaGeo 2025) propôs a discussão sobre cidades pequenas e médias, políticas públicas e ordenamento territorial.

JUSTIFICATIVA

O contexto socioespacial que hoje se apresenta tem fomentado significativas mudanças. Diante de tantos processos e transformações socioespaciais, a ciência geográfica se apresenta como área fundamental para a compreensão do mundo contemporâneo. Dentro desse contexto, a 41ª Semana de Geografia (SemaGeo 2025) da Universidade Estadual de Londrina é um evento técnico científico que tem como proposta refletir sobre os desdobramentos e possíveis recursos e ações para suplantiar as demandas geradas pelo contexto atual da sociedade.

O evento conta com a participação de docentes, discentes, pesquisadores, egressos e profissionais da área de Geografia de instituições públicas e privadas. A semana acadêmica é um importante espaço de interação entre os estudantes e as novas teorias na área, acompanhamento de palestras, participação em debates técnicos proporcionando um importante crescimento profissional para sua formação.

Dentro deste contexto, verifica-se a importância da Geografia e suas diferentes vertentes de atuação como um conjunto de elementos e tecnologias que envolvem as atividades de coleta, análise, interpretação, distribuição e utilização de informações geográficas. Sua aplicação tem sido direcionada para diversas áreas, como problemas sociais, econômicos, socioambiental, uma vez que o uso indiscriminado dos recursos naturais fez com que aumentasse a preocupação dos governantes com a sustentabilidade em escala planetária.

Esta maior demanda, obtenção e qualidade das informações são pontos que estão diretamente ligados aos profissionais da Geografia. Assim, vislumbra-se um momento extremamente propício para debates e para divulgação das mais recentes contribuições na área, além de discussões com respeito a temas importantes relacionados com as oportunidades frente aos desafios da sociedade, o que vem de encontro com a realização da 41ª Semana de Geografia da Universidade Estadual de Londrina.

SUMÁRIO

FLUXOS MIGRATÓRIOS NA TRÍPLICE FRONTEIRA ACREANA: ENTRE VULNERABILIDADES, RESISTÊNCIAS E A PRODUÇÃO DE DESIGUALDADES NA AMAZÔNIA OCIDENTAL.....	21
--	-----------

Rodney Marcos Rodrigues da Silva
José Alves

A PRESENÇA FEMININA NA GEOGRAFIA URBANA: ANÁLISE DE DISSERTAÇÕES E TESES DEFENDIDAS ENTRE 1942 ATÉ 1980 NA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO (USP).....	32
--	-----------

Giovana Capossi Leonel dos Santos
Guilherme dos Santos Claudino

O TEATRO COMO INSTRUMENTO DIDÁTICO PEDAGÓGICO CONTRIBUINDO PARA O ENSINO DE GEOGRAFIA: UMA EXPERIÊNCIA COM ALUNOS DO ENSINO FUNDAMENTAL II.....	45
--	-----------

Bruno Godoi de Almeida
Gabriel Xavier Fernandes
Renan Mateus Messias

LEVANTAMENTO DE ALGUNS PROBLEMAS AMBIENTAIS NA CIDADE DE ARAPONGAS	61
---	-----------

Maria Fernanda Branco De Souza
Edineia Vilanova Grizio Orita

OURO PRETO: PLANEJAMENTO URBANO PARA ALÉM DO TURISMO.....	74
--	-----------

Paulo Roberto da Silva Rufino
Isabelle Salazar Vieira Alves

A QUESTÃO DO TURISMO NOS MUNICÍPIOS DE CASTRO E TIBAGI, NO ESTADO DO PARANÁ	90
--	-----------

Camila Danúbia Colenet Rodrigues
Sheila Castro dos Santos

O CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA URBANA: UM ESTUDO A RESPEITO DA FEIRA DA LUA NO MUNICÍPIO DE LONDRINA (PR)	109
---	------------

André Luis Quinelato

USINA HIDRELÉTRICA DE ITAIPU: ENGENHARIA DO DESENVOLVIMENTO E LUTAS POR TERRITÓRIO NO CONTEXTO DA DITADURA MILITAR BRASILEIRA	123
--	------------

Gabriel Muxfeldt
Bruno Godoi de Almeida
Léia Aparecida Veiga

DESCRIÇÃO GEOMORFOLÓGICA, PALEONTOLÓGICA E ESTRATIGRÁFICA DO PARQUE DA GROTA DE MIRASSOL-SP	136
--	------------

Vitor Bassi Mazzoni
Gabriele Medina Medina Silva
Edison Fortes

DO LOCAL AO GLOBAL: A PRESENÇA DAS MULTINACIONAIS NA DINÂMICA ECONÔMICA DE CURITIBA.....	153
---	------------

Maria Clara Marinho Kissel

Sandra Lúcia Videira Góis
Nayara Fernanda dos Santos

A PEQUENA CIDADE DE JATAIZINHO/PR E SUAS FRAGILIDADES HABITACIONAIS	174
Andreia Virginia da Silva	

LEVANTAMENTO E MAPEAMENTO DE PESQUISA SOBRE MICROPLÁSTICO NO BRASIL	192
Vinicius Ariel Beneducci Oliveira	
Aline Pascoalino	

PERSPECTIVAS PARA O ESTUDO DA MOBILIDADE PENDULAR DE ESTUDANTES UNIVERSITÁRIOS EM REGIÕES IMEDIATAS	212
Gabriel Xavier Fernandes	
Alessandro Rodrigues de Lima Brandão	
Bruno Godoi de Almeida	

OPERACIONALIZAÇÃO DO CONCEITO DE REGIÃO POR MEIO DO TRABALHO DE CAMPO: A SITUAÇÃO GEOGRÁFICA DA REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS-PR.....	226
Theo Goulart Tavares de Lima Araujo	
Raul Moura Guimarães Pena	
Maico Eduardo Dias Dias	

O PAPEL DO PLANEJAMENTO TURÍSTICO NO DESENVOLVIMENTO DE MUNICÍPIOS PEQUENOS	240
Isabella Sodrê Cervejeiras Bertolini	
Elizabeth Campanini Ieda	
Suelen Guadanhin	

A INTERMODALIDADE VIÁRIA NO TRANSPORTE DE <i>COMMODITIES</i> AGRÍCOLAS DA REGIÃO CENTRO-OESTE E SEU PAPEL NA INTEGRAÇÃO TERRITORIAL	257
Luiz Felipe Maçon	
Elizabeth Ferrer Corso da Silva	

O “DELAY” (RETARDO) NO DESENVOLVIMENTO SOCIOESPACIAL DE SAPOPEMA/PR: ANÁLISE DA DISCREPÂNCIA ENTRE O POTENCIAL TURÍSTICO E A CONSOLIDAÇÃO DA INFRAESTRUTURA LOCAL.....	275
Gabriel da Silva Defaveri	
Edison Fortes	

COTIDIANO ESCOLAR E MOBILIDADE URBANA: COMO ESTUDANTES DO COLÉGIO ESTADUAL VICENTE RIJO ENFRENTAM DESIGUALDADES NO DESLOCAMENTO EM LONDRINA	286
Tamiris de Carvalho Ferreira	
Andrey Lopes Correia	
Patrícia Fernandes Paula Shinobu	

FLUXOS MIGRATÓRIOS NA TRÍPLICE FRONTEIRA ACREANA: ENTRE VULNERABILIDADES, RESISTÊNCIAS E A PRODUÇÃO DE DESIGUALDADES NA AMAZÔNIA OCIDENTAL

Rodney Marcos Rodrigues da Silva¹
José Alves²

RESUMO

Este texto aborda as dinâmicas migratórias no tríplice fronteira amazônica (Brasil/Peru/Bolívia), analisando as vulnerabilidades e resistências dos fluxos recentes. O objetivo central é compreender como as políticas públicas brasileiras respondem aos desafios humanitários na região, à luz de medidas internacionais restritivas, como as adotadas pelo governo do Presidente Donal Trump. O referencial teórico apoia-se em Bauman (sobre a “securitização” das fronteiras), Machado e Rodrigues (sobre a assimetrias e desafios humanitários) e Souza (sobre os circuitos da economia urbana). Metodologicamente, trata-se de um estudo qualitativo que combina revisão bibliográfica, análise documental (leis, relatórios do ACNUR e OBMigra) e de notícias recentes em jornais acreanos e de circulação nacional. Os principais resultados revelam que a região funciona como um corredor migratório estratégico, porém marcado por profundas contradições. De um lado, a legislação migratória brasileira avançada, e de outro a realidade de abrigos superlotados, precarização laboral extrema e violações de direitos humanos. Identifica-se que as políticas migratórias restritivas de países desenvolvidos redirecionam fluxos para a região da América do Sul, exacerbando as condições de vulnerabilidade migrante que chegam pela fronteira brasileira na Amazônia Sul-Occidental. Conclui-se que a fronteira opera como um dispositivo de filtragem e exclusão, onde a seletividade e a precarização tornam-se elementos estruturais da dinâmica migratória local, demandando urgência nas respostas institucionais articuladas.

Palavras-chave: Migração Internacional, Fronteira Brasileira, Amazônia, Vulnerabilidade, Direitos Humanos.

Introdução

A mobilidade é um fenômeno intrínseco a história da humanidade, marcado por deslocamentos voluntários e forçados em busca de sobrevivência, dignidade e melhores condições de vida. No século XXI, os fluxos migratórios ganharam maiores complexidades, devido a crises políticas, econômicas, ambientais e conflitos armados, intensificando os desafios para os Estados e as comunidades local, regional, nacional e internacional. Segundo dados do Alto Comissariado das Nações Unidas para Refugiados (Acnur, 2023), o número de

¹ Mestrando pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Acre, UFAC. rodney.silva@sou.ufac.br

² Professor Associado dos Cursos de Graduação e Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Acre, UFAC. Tutor do Grupo PET Geografia. Líder do Grupo de Pesquisa Trabalho, Território, Migração/Refúgio e Dinâmica Regional na Amazônia Sul-Occidental. Membro titular do Comitê Estadual de Apoio aos Migrantes, Apátridas e Refugiados do Acre (CEAMAR). jose.alves@ufac.br

pessoas deslocadas a força no mundo ultrapassou 110 milhões, um recorde histórico que evidencia a urgência de respostas coordenadas e humanizadas.

Nesse contexto, as fronteiras emergem como espaços de contradição, ao mesmo tempo em que simbolizam a soberania nacional, tornam-se palcos violações sistemáticas de direitos humanos, especialmente em regiões periféricas do globo, como a Amazônia. A tríplice fronteira entre Brasil, Peru e Bolívia, objeto deste estudo, exemplifica essas dinâmicas. Localizada no estado do Acre, essa região é um importante corredor migratório para populações provenientes de países como Haiti, Venezuela, Senegal e outros, que veem no Brasil uma rota de passagem ou destino temporário.

Como apontado por Cavalcante et al. (2020), o Brasil apesar de possuir uma legislação migratória considerada avançada (Lei nº 13.445/2017), enfrenta dificuldades estruturais para garantir direitos básicos, como acesso a saúde, documentação e trabalho digno para migrantes recém-chegados no País, sobretudo em regiões remotas, como já destacado acima.

A pandemia de Covid-19 e os desastres ambientais recorrentes, como enchentes em Brasiléia e Epitaciolândia, municípios do Acre (localizados próximo da faixa de fronteira), agravaram esse cenário, expondo migrantes em situações de abandono e invisibilidade social, como destacado na matéria do site Brasil de Fato, redigido por Eugênio Bortolon, em 17/05/2024, em que traz no título “Refugiados haitianos, senegaleses e venezuelanos são vítimas da enchente e perdem o pouco que tinham”.

A matéria denuncia como refugiados, vindos de situações extremas, foram novamente atingidos por um desastre no Brasil, ficando desabrigados, vulneráveis e emocionalmente fragilizados, evidenciando que apesar das perdas materiais, enfrentam barreiras sociais e institucionais, de traumas revividos, e evidenciando como o acolhimento ainda é insuficiente diante da magnitude da tragédia.

Portando, este trabalho, se insere no debate crítico sobre as responsabilidades do Estado e as falhas institucionais no acolhimento a pessoas migrantes. Partimos do pressuposto de que a migração no tríplice fronteira não é apenas um movimento demográfico, mas um processo permeado por relações de poder, desigualdades estruturais e violações sistemáticas de direitos.

Busca-se compreender, como as políticas públicas brasileiras, em articulação com os governos locais e organizações da sociedade civil, tem respondido (ou falhado em responder) aos desafios humanitários nesta região? Para responder a esse questionamento analisamos documentos das ações dos agentes públicos no processo de acolhimentos desses migrantes, e

agora uma das principais causas que agravam essas condições, sendo ela as políticas restritivas adotadas pelo governo do Presidente dos EUA D. Trump em 2025, que redirecionam fluxos para a América do Sul.

A escolha por uma abordagem centrada em direitos humanos justifica-se pela necessidade de ampliar o olhar sobre a migração para além das estatísticas. Baumann (2017) argumenta que a “securitização” das fronteiras transformam migrantes em ameaças, e aprofunda a exclusão e naturaliza a violência institucional, atrelado a isso, as medidas restritivas do presidente dos Estados Unidos Donald Trump impactam diretamente os fluxos da região Amazônica, confirmando sua tese sobre a “globalização dos medos”.

Na tríplice fronteira, essa lógica se manifesta na criminalização de imigrantes, na precarização do trabalho e na ausência de serviços básicos. Além disso, o estudo dialoga com autores como Machado (2021) e Rodrigues (2019), que destacam como as fronteiras amazônicas reproduzem assimetrias históricas. Por fim, este trabalho buscou como resultado, contribuir não apenas para a academia, mas também para a formulação de políticas públicas adequadas para a pessoas migrantes em situação de vulnerabilidade como também expor lacunas no atendimento humanitário e propor alternativas baseadas em evidências. Esperamos fortalecer a discussão sobre migração como uma questão de justiça social, já que esse trabalho propõe lançar luz sobre uma gestão mais efetiva na Amazonia Ocidental.

Metodologia

Metodologicamente, o estudo combinou diferentes abordagens para captar a complexidade do fenômeno. A revisão bibliográfica abrangeu desde obras teóricas fundamentais até relatórios institucionais recentes, como do Observatório das Migrações Internacionais (OBMigra) e do Alto Comissariado das Nações Unidas para Refugiados (ACNUR).

A análise documental incluiu a legislação migratória brasileira e internacional, além de notas técnicas e dados oficiais sobre fluxos migratórios. Este estudo adotou principalmente uma abordagem qualitativa crítica para analisar as dinâmicas migratórias, com o objetivo de compreender os desafios enfrentados pelos migrantes e as respostas institucionais a esses fluxos.

Complementando essa base, foram também analisadas reportagens recentes sobre políticas migratórias internacionais, combinando diferentes perspectivas metodológicas que através da triangulação de fontes, cruzando informações oficiais, e literatura acadêmica, foi possível construir uma visão abrangente do fenômeno migratório na região. Isso proporcionou uma abordagem crítica das políticas públicas e as tendências internacionais, permitindo manter o rigor acadêmico do estudo original enquanto ampliava o enfoque para uma análise da região fronteiriça.

Fundamentação Teórica

A compreensão das dinâmicas migratórias na região da tríplice fronteira entre o Brasil, Peru e Bolívia exige uma abordagem teórica multidimensional, que articule as dimensões políticas, econômicas e sociais do fenômeno. Este estudo se fundamenta em eixos analíticos, do qual se deriva da obra “Estranhos a nossa porta” de Zygmunt Bauman (2016), que oferece uma crítica contundente a chamada “securitização” das migrações contemporâneas.

Segundo o autor, o migrante é transformado em uma figura de risco, um “estranho” que ameaça a ordem estabelecida, justificando assim as políticas de controle e exclusão. As obras de Gilberto Rodrigues (2019) e Fabiane Machado (2021) oferecem em conjunto uma perspectiva fundamental e complementar para compreender as tensões e os desafios contemporâneos nesse campo.

Enquanto Rodrigues 2019 apresenta o “deve ser” do regime internacional de refúgio, Machado (2021) expõe o “ser” da sua implementação em contextos periféricos e de alta complexidade. Juntas, elas formam um quadro analítico que, mostra que o grande desafio humanitário não reside apenas na existência de crises, mas na tensão permanente entre a proteção dos direitos humanos e a reafirmação do poder soberano do Estado na regulação da mobilidade transnacional.

Migração na Tríplice Fronteira Amazônica: Dinâmicas Socioespaciais

A migração internacional entre o Brasil (Acre), Peru e Bolívia, constitui um dos mais complexos e dinâmicos espaços de mobilidade humana na América do Sul. Trata-se de um território onde fluxos migratórios de diferentes origens, e como já discutido, entre as cidades de Assis Brasil, Brasiléia e Cobja funcionam como pontos estratégicos de passagem,

permanência ou de fixação definitiva para migrantes e refugiados. Epitaciolândia onde se localiza a delegacia da PF, do lado brasileiro, consolidou-se como um centro primário de acolhimento e processamento de pedidos de refúgios, abrigando estruturas emergenciais coordenadas por forças nacionais e organizações internacionais durante picos de chegada desses imigrantes. Assis Brasil, conectada diretamente ao Peru pela Ponte da Integração, opera principalmente como um ponto crucial de entrada e passagem, por onde transitam aqueles que seguem viagem para o interior do continente.

Em 2025, dados do Observatório das Migrações internacionais (Relatório Refúgio em números 10º Edição, OBMigra, 2025) apontaram para um aumento expressivo no fluxo de migrantes caribenhos e centro-americanos no Brasil, a partir de 2024, diretamente relacionado a mudanças recentes na política migratória dos Estados Unidos. A respeito, a tabela 01 abaixo demonstra o aumento significativo entre 2015/2024.

Tabela 01 – Panorama do Refúgio no Brasil (2015/2024 e dados de 2024)

Nacionalidade	Período 2015–2024 (Nº absoluto)	Período 2015–2024 (%)	Ano 2024 (Nº absoluto)
Venezuela	266.862	58,7%	27.150
Cuba	52.488	–	22.288
Haiti	37.283	–	–
Angola	–	–	3.421
Total	454.165		68.159

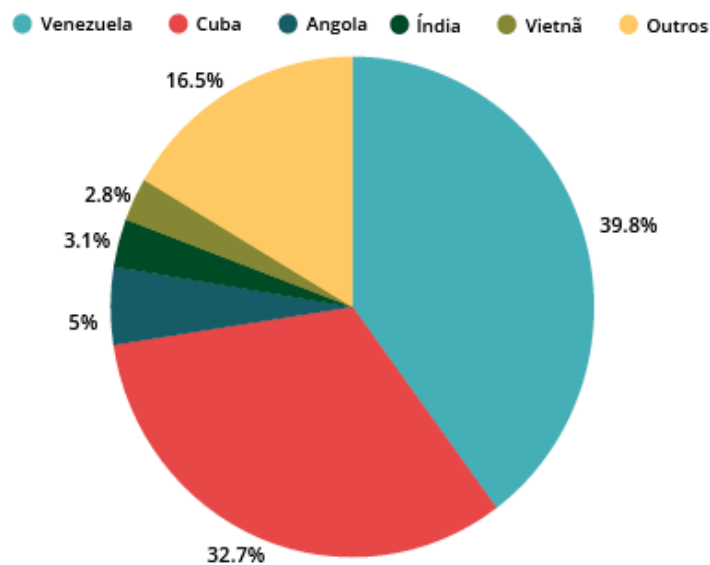
Fonte: OBMigra/Conare (2025). Refúgio em Números, 10º Edição. Organizado pelo autor, 2025.

No Gráfico 01, pode-se observar que a maior parte das pessoas que solicitaram reconhecimento da condição de refugiado no Brasil, em 2024, possuía a nacionalidade venezuelana. Foram 27.150 solicitações de reconhecimento da condição de refugiado, que corresponderam a cerca de 39,8% dos pedidos recebidos pelo Brasil naquele ano³.

³ Vale destacar que no ano de 2024 verificou-se tanto a redução do total de pessoas solicitantes venezuelanas quanto a menor participação proporcional desse grupo em relação ao universo de pessoas que solicitaram refúgio ao Brasil no ano anterior. No ano de 2023, o Brasil recebeu 29.467 solicitações de refúgio de pessoas venezuelanas, que corresponderam a 50,3% dos pedidos recebidos pelo Brasil naquele ano (JUNGER DA SILVA, Gustavo; CAVALCANTI, Leonardo; LEMOS, Sarah; OLIVEIRA, Antônio Tadeu, 2024).

Logo em seguida, destaca-se, também, o número expressivo de pessoas de nacionalidade cubana: 22.288 solicitantes de reconhecimento da condição de refugiado, que alcançam 32,7% do total das solicitações, em 2024.

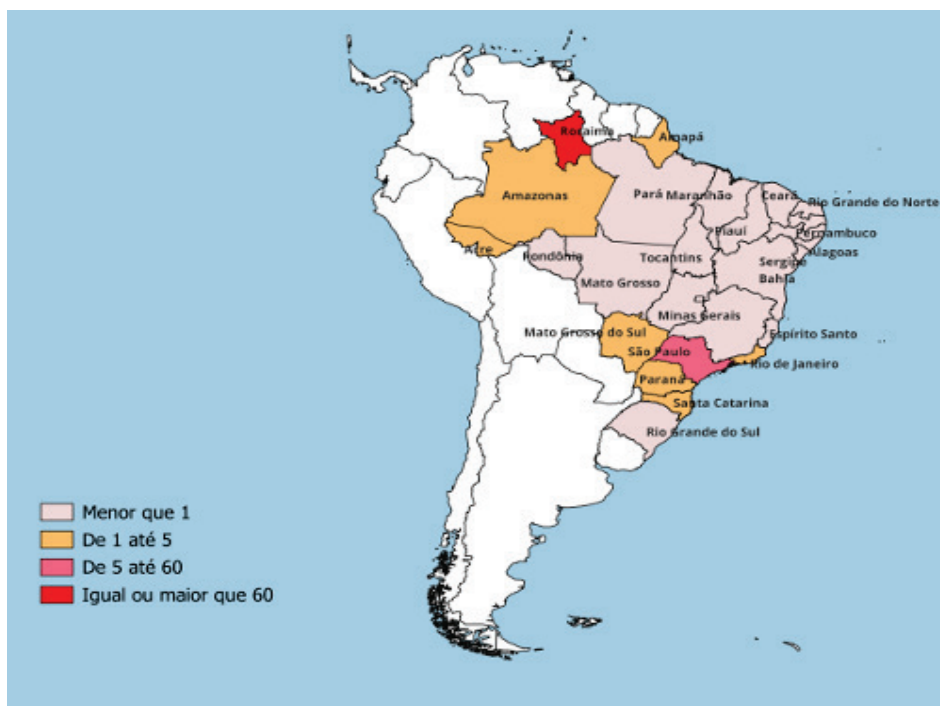
Gráfico 01 - Distribuição relativa das solicitações de reconhecimento da condição de refugiado protocoladas em 2024, segundo principais países de nacionalidade ou residência habitual - 2024.



Fonte: Elaborado pelo OBMigra, a partir dos dados da CG CONARE

Os fluxos migratórios mais intensos dentro da América Latina provavelmente moldaram, nos últimos dez anos, um novo panorama para o refúgio no Brasil. Mais do que um aumento quantitativo, assistimos a uma transformação qualitativa no fenômeno migratório, pois caminha para que o Brasil assuma um papel central e complexo referente a migrações do Caribe, e de outras regiões do Sul Global. Essa reconfiguração espacial dos fluxos evidencia que o Brasil deixou de ser apenas uma alternativa para se tornar um dos atores centrais no sistema de proteção regional, porém com lacunas pouco debatidas a serem discutidas mais à frente. Esse novo cenário ficou evidente com a elevada concentração de refúgio em determinados estados do Norte do País, impulsionada principalmente pela facilitação de entrada no território brasileiro através de suas fronteiras. Um exemplo notável é o estado de Roraima, na fronteira com a Venezuela (Figura 01), que foi responsável por aproximadamente 61,2% de todas as solicitações registradas entre 2015 e 2024.

Figura 01 - Distribuição relativa das solicitações de reconhecimento da condição de refugiado (%), segundo UF de solicitação, Brasil, 2015-2024.



Fonte: Elaborado pelo OBMigra, a partir dos dados do Comitê Nacional para os Refugiados (CONARE/MJSP), 2024.

A principal justificativa desses números pode ser atrelada ao fechamento parcial da fronteira EUA-México e a suspensão de apoio das agências humanitárias na América Latina, que provocaram um “efeito dominó”, forçando milhares de migrantes a buscar alternativas de rota e permanência no território amazônico brasileiro. No caso específico do Estado do Acre, o impacto foi imediato, houve um aumento de 16% nos pedidos de refúgio somente em um ano, sendo que a maioria desses solicitantes eram venezuelanos que originalmente pretendiam, também chegar aos Estados Unidos (Uol, 2025). Barreiras erguidas em pontos estratégicos do sistema global não interrompem os movimentos humanos, mas sim os deslocam, pressionando regiões periféricas, como a Amazônia brasileira, a absorver contingentes populacionais cada vez mais vulneráveis.

Baumann (2017) discute essa redistribuição forçada de fluxos internacionais como “fronteiras líquidas”, em que barreiras se erguem em um ponto do sistema global para deslocar e não interromper os movimentos humanos, pressionando regiões periféricas a absorver contingentes populacionais cada vez mais vulneráveis. Nessa lógica, a crise dos refugiados não seria só um fenômeno isolado como o autor já vem discutindo, mas um sinal de alerta sobre a seletividade inerente ao projeto globalizante. A “liquidez” fronteiriça revela, segundo o autor,

que a mobilidade é um privilégio hierarquizado, pois enquanto capitais e mercadorias circulam com fluidez cada vez maior, corpos humanos indesejados são contidos, desviados e confinados em zonas de espera geopolítica.

Isso evidencia que a crise migratória é, em última instância, uma crise de solidariedade e de responsabilidade internacional, mascarada pela eficiência aparentemente neutra das “fronteiras líquidas”.

Os dois circuitos e a mão de obra migrante

Dentro desse contexto, também destacamos os dois circuitos da economia, atrelado a esse aspecto da mão de obra migrante. O superior, modelo esse que é claramente observável na fronteira acreana, onde frigoríficos se valem da mão de obra migrante. A contratação de imigrantes, segundo entrevista⁴ com uma das funcionárias do RH de um desses frigoríficos, é realizada através de intermédios, o que permite as empresas oferecer contratos formais. No circuito inferior, descrito por Souza (2017), a precariedade assume contornos ainda mais severos. Em Cobija por exemplo, migrantes haitianos, senegaleses e venezuelanos atuam como camelôs, carregadores e vendedores ambulantes, enfrentando jornadas altas sem qualquer contrato formal e, nos dias atuais, ainda se define como a maior porcentagem, 68% não estão inseridos no mercado de trabalho, segundo a ONG Visão Mundial (CNN Brasil, 2024).

A precariedade não se limita à esfera econômica, segue ainda as violações de direitos humanos, que assumem caráter sistemático e seletivo, atingindo especialmente migrantes negros e de origem caribenha. A contradição entre o discurso progressista da lei de Migração brasileira (Nº 13.445/2017) e a realidade entre o de abrigos superlotados e serviços públicos insuficientes revela uma “soberania flexível”, uma presença estatal que oscila entre a retórica inclusiva e a prática securitária.

No sudeste do Brasil, o senegalês baleado e morto pela polícia na cidade de São Paulo (Agência Brasil, 2025), exemplifica o que Rodrigues conceitua como “morte social do migrante”, processo pelo qual certas vidas são sistematicamente desvalorizadas:

O que denominamos 'morte social do migrante' é um processo multifacetado de desumanização, no qual indivíduos são progressivamente despojados de sua condição de sujeitos de direito, reduzidos a meros corpos descartáveis na geografia do capitalismo global. Essa morte antecede e muitas vezes sucede a morte física,

⁴ Entrevista realizada em trabalho de campo, na tríplice fronteira acreana, juntamente com o grupo PET Geografia da Universidade Federal do Acre, em 2024.

manifestando-se na indiferença institucional, na violência cotidiana e na naturalização da exclusão (Rodrigues, 2019, p. 47).

Esse cenário deixa claro três conclusões centrais até aqui, em primeiro lugar a precariedade do trabalho migrante é um elemento estrutural da economia fronteira e em cidades centrais do País e não uma condição temporária; em segundo, as violações de direitos seguem um padrão claro de racialização e exclusão, afetando mais severamente grupos negros e caribenhos; e por fim, as políticas migratórias internacionais produzem efeitos diretos e imediatos nas dinâmicas locais, transformando em zona de retenção forçada no sistema migratório global.

Também deixa claro que é preciso reconhecer que o Brasil, se sintetiza, em escala local e nacional, dilemas que atravessam as migrações contemporâneas em escala global, sendo o discurso oficial de acolhimento e as estratégias concretas de exclusão e a dependência estrutural de setores econômicos da exploração do trabalho migrante informal um gargalo a ser repensado. No limite, a análise dessa região evidencia que, enquanto o sistema internacional não enfrentar as causas profundas da mobilidade forçada, por desigualdades, crises climáticas, econômicas, fronteiras como a do Acre, Peru e Bolívia continuarão a funcionar simultaneamente como corredores e espaços de exclusão, perpetuando o paradoxo central das políticas do nosso tempo.

Considerações Finais

Em síntese, este estudo demonstra que as fronteiras na Amazônia Ocidental não são meras linhas geográficas, mas dispositivos de poder que filtraram e classificam corpos segundo critérios econômicos, raciais e políticos. A precariedade do trabalho migrante revela-se como elemento estrutural, não accidental, do sistema econômico regional. Essa desconexão entre o arcabouço legal progressista e a realidade operacional nas fronteiras evidencia uma governança migratória fragmentada, onde a retórica de acolhimento não é acompanhada pela alocação de recursos e capacidades estatais necessárias para sua efetivação e implementação. A precariedade, portanto, não é uma falha do sistema, mas sim seu modo de funcionamento, alimentando setores econômicos que dependem da mão de obra barata e desprotegida.

Identifica-se uma contradição fundamental entre o humanitarismo presente no discurso oficial e as práticas de violação de direitos vinculados a securitização que continuam a moldar políticas migratórias na prática. Essas conclusões apontam para medidas urgentes que poderiam mitigar essas contradições, como por exemplo, a criação de um observatório binacional para

monitoramento dos fluxos migratórios nessa região, e estabelecer protocolos unificados para casos de violência contra migrantes com a implementação de incentivos fiscais para empresas que formalizam trabalhadores migrantes. Essas ações ajudariam a reduzir o abismo entre a retórica humanitária presente na legislação brasileira e a realidade excludente vivida nas fronteiras amazônicas.

Por fim, superar essa contradição exige reconhecer que a soberania nacional na Amazônia do século XXI, deve ser exercida não através do controle securitário, mas através da capacidade de gerir fluxos transnacionais com direitos, desenvolvimento e dignidade. A fronteira, então, pode deixar de ser uma zona de exceção e se tornar um laboratório de novos pactos sociais inclusivos, onde a presença do Estado se mensure pela sua capacidade de garantir direitos, e não pelo seu poder de negá-los.

Agradecimentos

À Coordenação de Aperfeiçoamento Pessoal de Nível Superior (Capes) pela concessão de bolsa durante a realização do Mestrado do primeiro autor, o qual em parte, se aprofundou no presente trabalho.

Referências

ACNUR (Alto Comissariado das Nações Unidas para Refugiados). **Tendências globais de deslocamento forçado 2023**. Genebra: ACNUR, 2023. Disponível em: <https://www.acnur.org/portugues/>. Acesso em: 10 ago. 2025.

BAUMAN, Zygmunt. **Estranhos à nossa porta**. Tradução de Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Zahar, 2017.

BORTOLON, Eugênio. **Refugiados haitianos, senegaleses e venezuelanos são vítimas da enchente e perdem o pouco que tinham**. Brasil de Fato, 17 maio 2024. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2024/05/17/refugiados-haitianos-senegaleses-e-venezuelanos-sao-vitimas-da-enchente-e-perdem-o-pouco-que-tinham/>. Acesso em: 25 ago. 2025.

BRASIL. Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017. Institui a Lei de Migração. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 25 maio 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2025/01/22/trump-suspende-a-entrada-de-migrantes-na-fronteira-com-o-mexico.ghtml> Acesso em: 25 ago. 2025.

CRUZ, Elaine P. Ato em São Paulo pede justiça no caso de senegalês morto por PM. **Agência Brasil**, 14 abr. 2025. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/direitos-humanos/noticia/2025-04/ato-em-sao-paulo-pede-justica-para-ambulante-senegales-morto-por-pm>. Acesso em: 25 ago. 2025.

Com chegada de quase 100 pessoas em 15 dias, abrigo para imigrantes em Rio Branco está com superlotação. **G1**, Rio Branco Acre 3 abr. 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/ac/acre/noticia/2025/04/03/com-chegada-de-quase-100-pessoas-em-15-dias-abrigo-para-imigrantes-em-rio-branco-esta-com-superlotacao.ghtml>. Acesso em: 26 ago. 2025.

Trump suspende a entrada de migrantes na fronteira com o México. **G1**, Rio de Janeiro 22 jan. 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2025/01/22/trump-suspende-a-entrada-de-migrantes-na-fronteira-com-o-mexico.ghtml>. Acesso em: 22 ago. 2025.

MACHADO, Fabiane. **Imigração e poder: soberania e mobilidade humana transnacional na tríplice fronteira amazônica acriana**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2021.

RAMOS, Marien. Quase 68% dos imigrantes não estão inseridos no mercado de trabalho, diz pesquisa. **CNN Brasil**, [S. l.], 13 ago. 2025. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/macroeconomia/quase-68-dos-imigrantes-nao-estao-inseridos-no-mercado-de-trabalho-diz-pesquisa/>. Acesso em: 25 ago. 2025.

RODRIGUES, Gilberto M. A. **Refugiados: o grande desafio humanitário**. 1. ed. São Paulo: Moderna, 2019.

SILVA, J. da; CAVALCANTI, L.; OLIVEIRA, G. de; RIBEIRO, A. T. **Refúgio em números: 10ª edição**. Brasília, DF: Observatório das Migrações Internacionais; Ministério da Justiça e Segurança Pública, 2025. Disponível em: https://portaldeimigracao.mj.gov.br/images/dados/relatorio_anual/2025/Ref%C3%BAgio_em_N%C3%BAmeros_2025.pdf. Acesso em: 26 ago. 2025.

SOUZA, M. C. M. de. A formação dos dois circuitos da economia urbana por intermédio da ação do estado: o caso de Cobija (Bolívia). **Geografia**, Araraquara, v. 22, n. 43, p. 257-275, jul./dez. 2017.

Pedidos de refúgio no Brasil aumentam 16% em 1 ano; maioria é de venezuelanos. **UOL**, São Paulo 14 jun. 2025. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2025/06/14/pedidos-de-refugio-no-brasil-aumentam-16-em-1-ano-maioria-e-de-venezuelanos.htm>. Acesso em: 27 ago. 2025.

A PRESENÇA FEMININA NA GEOGRAFIA URBANA: ANÁLISE DE DISSERTAÇÕES E TESES DEFENDIDAS ENTRE 1942 ATÉ 1980 NA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO (USP)⁵

Giovana Capossi Leonel dos Santos⁶
Guilherme dos Santos Claudino⁷

RESUMO

Essa pesquisa tem como objetivo compreender a presença feminina na Geografia Urbana brasileira. Por ser um tema amplo, selecionamos os dois programas de pós-graduação em geografia da Universidade de São Paulo (USP), cotejando analisar a produção de dissertações e teses entre 1942 até 1980. Essas escolhas decorreram de se ter interesse em estabelecer foco nas primeiras gerações de geógrafas dos primeiros programas de pós-graduação no Brasil. A metodologia adotada seguirá dois planos: I) construção de um banco de dados, através do qual executaremos os seguintes procedimentos operacionais: busca, seleção e análise de títulos, resumos, palavras-chave e referenciais bibliográficos dos trabalhos nos repositórios da Plataforma Sucupira, Acervo Dedalus e Catálogo de Dissertações e Teses da Capes; e II) procedimentos de análise de dados a partir do método histórico-documental de Gamboa (1987), a abordagem biográfica e autobiográfica de Buttner (1987, 2001) e Moss, (2001), e a interseccionalidade (Davis, 2016; Collins e Bilge, 2016; Collins, 2022; Eaves, Al-Hindi, 2022) como o auxílio interpretativo. Com os resultados alcançados, esperamos contribuir com a aplicação Lei 14.986 de 2024, que prevê como obrigatório o estudo sobre as contribuições de mulheres à humanidade nos currículos dos ensinos fundamental e médio das escolas públicas e privadas do Brasil a partir de 2025.

Palavras-chave: História do pensamento geográfico; Estudos de gênero; Geografia urbana; Geógrafas brasileiras; Universidade de São Paulo (USP).

Introdução

A pesquisa em desenvolvimento de iniciação científica tem como objetivo compreender a presença feminina na Geografia. Essa escolha tem como justificativa a secundarização e invisibilização da presença feminina na história do pensamento geográfico. A participação das mulheres na ciência tem sido por muito tempo negada, porém isso não significa que muitas não participaram da construção do conhecimento científico, mas, sim, que a maioria não obteve reconhecimento ou, mesmo, as condições e os recursos que os homens detinham para desenvolver suas atividades e pesquisas era desproporcional em relação às mulheres. Pela

⁵ Pesquisa em desenvolvimento de Iniciação Científica com auxílio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de SP (FAPESP).

⁶ Graduada do Curso de Geografia da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, FCT – Presidente Prudente, giovana.cl.santos@unesp.br;

⁷ Docente do Departamento de Geografia da UNESP/FCTE e do Programa de Pós-Graduação em Geografia (UNESP - FCT) de Presidente Prudente, guilherme.claudino@unesp.br.

amplitude do tema foi feito um recorte, se limitando na área da Geografia Urbana e a análise apenas das dissertações e teses defendidas entre 1942 até 1980 na Universidade de São Paulo.

O objetivo geral da presente pesquisa é identificar e analisar a presença e a contribuição feminina na Geografia Urbana no período de 1942 até 1980 na Universidade de São Paulo (USP). Os específicos pretendem: a) Inventariar, catalogar e analisar as produções (dissertações e teses) das geógrafas identificadas; b) Verificar e entender os principais temas e recortes espaciais nas produções catalogadas; c) Identificar e catalogar os orientadores das geógrafas selecionadas na investigação; d) Contribuir com a Lei nº14.986, historiando e divulgando o papel das geógrafas na ciência brasileira.

Temos avanços no que tange o gênero, como a Lei nº14.986, aprovada em 2024, que prevê como obrigatório o estudo sobre as contribuições de mulheres à humanidade nos currículos dos ensinos fundamental e médio das escolas públicas e privadas do Brasil a partir de 2025.

Essa Lei altera: [...] a Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996 (Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional), para incluir a obrigatoriedade de abordagens fundamentadas nas experiências e nas perspectivas femininas nos conteúdos curriculares do ensino fundamental e médio; e institui a Semana de Valorização de Mulheres que Fizeram História no âmbito das escolas de educação básica do País. (Brasil, 2024).

Esta pesquisa pretende contribuir com o conhecimento e reconhecimento de personalidades femininas presentes na conformação da geografia brasileira, desdobrando-se, então, em um ensino de geografia mais inclusivo e plural. Nos cursos de geografia (licenciatura e bacharelado) “é recorrente a insatisfação de estudantes em relação à ausência de mulheres geógrafas nas referências disponibilizadas pelas ementas das disciplinas, principalmente no que se refere àquelas ligadas à história do pensamento geográfico, teoria e método, pesquisa em geografia e epistemologia do conhecimento geográfico” (Claudino, Paula e Mares, 2014, p. 43). Essa constatação problemática “leva-os à propagação de uma inverdade”, de que a geografia seria “uma ciência ‘órfã de mães’” (Claudino, Paula e Mares, 2014, p. 43).

É preciso, então, avançar em programas de investigação que desmistificam essa visão “de quase ausência do papel feminino no desenvolvimento da pesquisa”, uma vez que “não corresponde aos fatos pois, desde os gregos e os egípcios para citar duas civilizações importantes da Antiguidade, mulheres destacaram-se em várias áreas de atuação, contribuindo para fundamentos de diversos campos científicos” (Sposito, 2024, p. 17). Por isso é importante “ter uma postura reflexiva em nossa reescrita da história da geografia. A compreensão da construção social contemporânea do campo e de como essa construção molda nossas práticas e

a escrita de nossa história deve fazer parte de uma historiografia feminista da geografia” (Domosh, 2024, p. 98).

Consideramos que esta pesquisa possa contribuir para melhor conhecimento da nossa história feminina na produção do conhecimento geográfico brasileiro, e, sobretudo, que jovens pesquisadoras e estudantes possam acessar e se inspirar em histórias de mulheres que atuaram como geógrafas em diferentes temáticas do cabedal geográfico. Espera-se, ainda, que a investigação contribua com a aplicação da Lei nº14.986, auxiliando professores e acadêmicos em suas atividades educativas.

Considerando essas questões, a hipótese desta pesquisa é que as geógrafas estiveram presentes em todo percurso da pós-graduação em Geografia na Universidade de São Paulo (USP), produzindo pensamento geográfico em diferentes temáticas e correntes teóricas. Cotejamos, então, que a Geografia Urbana seja o campo em que se destaca o desenvolvimento e conformação de um pensamento crítico produzido por mulheres geógrafas.

Metodologia

Esta pesquisa é orientada pela abordagem qualitativa, destacando-se a análise documental e historiográfica. Por ser um tema amplo, selecionamos os dois programas de pós-graduação em geografia da Universidade de São Paulo (USP): o de Geografia Humana e o de Geografia Física. O recorte temporal será entre 1942 até 1980, e o material a ser analisado serão dissertações e teses. A escolha da Universidade de São Paulo e o recorte temporal selecionado se deram em razão da USP ser uma das primeiras universidades brasileiras a criar programas de pós-graduação em Geografia no Brasil. O recorte temporal foi feito com o objetivo de concentrar-se na primeira geração de pesquisadoras em Geografia na USP que concluíram dissertações e teses. Os procedimentos analíticos são orientados pela abordagem historiográfica, ou seja, utilizamos referências bibliográficas atinentes ao tema que possibilite periodizar os fatos e episódios das geógrafas pesquisadas.

A metodologia adotada segue dois planos: I) construção de um banco de dados, através do qual percorremos os seguintes procedimentos operacionais: busca, seleção e análise de títulos, resumos, palavras-chave e referenciais bibliográficos dos trabalhos nos repositórios da Plataforma Sucupira, Acervo Dedalus-Catálogo Coletivo das Bibliotecas da USP – SIBiUSP, Catálogo de Dissertações e Teses da Capes, e a Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD). Os trabalhos selecionados serão sistematizados no software Microsoft

Excel, e compreenderá as seguintes variáveis: a) nome do autor; b) título da dissertação ou tese; c) tipo do trabalho (se dissertação ou tese); d) ano de defesa; e) orientador; f) nomes dos integrantes da banca; g) palavras-chave; e) recorte espacial do estudo; f) recorte temporal; e g) mulheres citadas e referenciadas na bibliografia.

Complementar a busca de dissertações e teses, realizamos levantamento bibliográfico (livros, artigos, dissertações e teses) no Google Acadêmico e no *Scientific Electronic Library Online* (SCIELO - Brasil), sobre as primeiras contribuições das mulheres à ciência geográfica, por meio de um conjunto de palavras-chave que serão utilizadas na busca, a saber: história da geografia, história do pensamento geográfico, geógrafas brasileiras, invisibilidade da mulher, geografias feministas, mulheres, geógrafas, geografia urbana e mulheres na geografia.

O segundo (II) compreende a análise de dados a partir do método histórico documental de Gamboa (1987), orientado conforme o Quadro 01, da interseccionalidade (Davis, 2016; Collins e Bilge, 2016; Collins, 2022) como o auxílio interpretativo, e dos estudos de Pinto (2014) e Cesar (2015), no que toca os estudos de gênero na produção geográfica brasileira. Utilizaremos também das perspectivas da Spivak (2014) e de García (2016) sobre o papel do gênero nos estudos decoloniais.

Quadro 01 – Direcionamento da análise

Direcionamentos
Quem é a autora?
Qual é o título do trabalho?
Quando foi defendido?
Qual é o programa de pós-graduação a que o trabalho se encontra vinculado?
Quem é o orientador do trabalho?
Quais são as palavras-chave?
Quais subáreas da Geografia Urbana são tratadas?

Fonte: Baseado em Gamboa (1987).

Para analisar a hipótese de que a presença feminina na Geografia Urbana percorreu todo período de 1942 até 1980, utilizamos das reflexões de Carlos (1994, 2012), Abreu (1997), Vasconcelos (1999) e Barcelos (2010). Para compreender o contexto das geógrafas naquele período na USP utilizamos os estudos de Verdi (2016), Corrêa (2017) e Lira (2021).

Fundamentação teórica

Estudos no Brasil sobre a contribuição das mulheres na construção do conhecimento geográfico é ainda incipiente quando o assunto é história da geografia. Buscando contribuir com essa questão, a pesquisa tem como propósito compreender a presença das geógrafas no campo da Geografia Urbana, por meio da relação entre pensamento geográfico e estudos de gênero. Só recentemente, em 2024, tivemos a publicação da primeira obra coletiva no Brasil sobre a presença das geógrafas na história do pensamento geográfico, denominada *As Geógrafas na História do Pensamento Geográfico: Uma breve introdução* (Claudino, Paula e Mares, 2024), essa obra revela que muitas mulheres estiveram presentes na geografia brasileira e mundial. Foi a partir desse livro que surgiu o desejo por essa temática. Embora a obra supracitada destaque o papel de algumas geógrafas, ela revela e indica um conjunto de mulheres geógrafas e temas que ainda não foram estudados, conformando uma agenda de pesquisa ainda a ser explorada.

A essa obra se somam os trabalhos e reflexões de duas décadas da geógrafa Joseli Maria da Silva no que toca os estudos de gênero (Silva, 2003, 2009; Silva e Ornat, 2023), bem como o surgimento de novos pesquisadores (Pinto, 2014, 2022; César, 2015, 2019; Corrêa, 2017; Silva, 2022). Paralelamente, observamos no cenário internacional o estruturamento e fortalecimento dos estudos interseccionais (Davis, 2016; Collins e Bilge, 2016; Collins, 2022). Esses estudos traduzem a importância do tema e a urgência de investigações que descortinem o silêncio sobre sujeitos que foram secundarizados na história da ciência.

Geógrafas de diferentes universidades do mundo tem se lançado a investigar as mulheres na história do pensamento geográfico, a exemplo de Domosh (1991), Fredrich e Salazar (1991), Rose (1993), Bell e McEwan (1996), Robica e Rössler (1996), Monk (2004, 2008), Maddell (2007, 2008, 2011), Ramon (2016), Daley (2020), Eaves e Al Hindi (2023) e Padilla e Martinez (2023).

No Brasil verificam-se trabalhos de Rio e Coelho (2009) sobre Maria do Carmo Corrêa Galvão, Reis (2014) sobre Fany Davidovic, Nacif (2014) e Ferreira (2023) sobre Lysia Bernardes, Oliveira (2018) sobre mulheres viajantes, Mendes (2020), sobre Therezinha de Castro, Santos (2022) sobre mulheres negras na geografia urbana, e Alves (2023) sobre Rosa Ester Rossini. Esses estudos nos inspiram e desenharam um horizonte de expectativas (Koselleck, 2006).

Cabe destacar que a análise é guiada a partir do método histórico-documental de Gamboa (1987), orientado por uma sensibilidade interseccional (Davis, 2016; Collins e Bilge, 2016; Collins, 2022) e pela abordagem biográfica e autobiográfica de Buttimer (1987, 2001) e Moss (2001).

Resultados e Discussões

Até o presente momento da escrita desse artigo verificamos e sistematizamos parte das geógrafas no *software* do Excel e foi feita a pesquisa e organização bibliográfica a partir das palavras-chave selecionadas. Assim, exibimos algumas geógrafas pesquisadas (Quadro 02).

Quadro 02 - Algumas geógrafas que realizaram teses e/ou dissertações na Universidade de São Paulo (USP) dos anos 1942 até 1980

Géografa	Nome	Título da tese/dissertação
	Satiê Mizubuti	Itaboraí: estudo de geografia urbana. Dissertação de Mestrado. 1972.
	Yoshiya Nakagawara Ferreira	As funções regionais de Londrina e sua área de influência. Tese de doutorado. 1973
	Nidia Nacib Pontuschka	O impacto da industrialização no município de Suzano. Dissertação de Mestrado. 1979

	Amalia Inés Geraiges de Lemos	Cotia e Sua Participação no Conjunto da Faixa Periférica da Metrópole Paulistana. Dissertação de Mestrado. 1972 Exemplo de processo de metropolização recente na periferia da Grande São Paulo: Município de Itaquaquecetuba. Tese de Doutorado. 1980
	Rosa Ester Rossini	Serra Azul: o homem e a cidade. Dissertação de Mestrado. 1971 Contribuição ao estudo do êxodo rural no Estado de São Paulo. Tese de Doutorado. 1975
	Cleonice Alexandre Le Bourlegat	A cidade de Salesópolis e suas relações com a metrópole. Dissertação de Mestrado. 1979

Elaborado pelos autores (2025)

Considerações Finais

A presente investigação procura compreender a presença e atuação feminina na constituição da Geografia Urbana brasileira, a partir da análise de dissertações e teses defendidas na Universidade de São Paulo entre 1942 e 1980. Ao iluminar a trajetória dessas geógrafas, pretende-se não apenas resgatar nomes e produções que foram, por muito tempo, secundarizados, mas também oferecer subsídios para a construção de uma historiografia mais plural, crítica e inclusiva da geografia no Brasil.

O estudo alinha-se, ainda, às recentes demandas sociais e legais, em especial à Lei nº 14.986/2024, que torna obrigatória a valorização das contribuições femininas à humanidade no ensino básico. Dessa forma, os resultados desta investigação poderão apoiar docentes,

estudantes e pesquisadores no fortalecimento de práticas educativas que contemplem a diversidade de sujeitos produtores de conhecimento geográfico.

Assim, o trabalho também tem em vista a contribuição tanto para o avanço do debate acadêmico sobre gênero e geografia, quanto para a democratização do acesso a narrativas que reconheçam e legitimem a relevância das mulheres na construção do pensamento geográfico brasileiro.

Agradecimentos

Agradeço à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo apoio institucional a esta investigação; ao meu orientador, Dr. Guilherme dos Santos Claudino, pela ótima orientação e pela parceria intelectual construída ao longo do processo; e à minha família e amigos, pelo suporte e incentivo ao desenvolvimento desta pesquisa.

Referências

- ABREU, M. A. O estudo geográfico da cidade no Brasil: evolução e avaliação (Contribuição à história do pensamento geográfico brasileiro). **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 56, n.1/4, p. 21-122, 1997.
- ALVES, C. G. **Rosa Ester Rossini e o pioneirismo nos estudos de gênero na ciência geográfica**. Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2023.
- BARCELOS, A. S. M. **A Rede de Pensamento da Geografia Urbana Brasileira: uma análise através da Revista Brasileira de Geografia, de 1939 a 1995**. Rio de Janeiro: (Dissertação), Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), 2010.
- BELL, M.; MCEWAN, C. The Admission of Women Fellows to the Royal Geographical Society, 1892-1914; the Controversy and the Outcome. **The Geographical Journal**, 162(3), p. 295-312, 1996.
- BLAY, E. A.; LANG, A. B. S. G. **Mulheres na USP: horizontes que se abrem**. Editora Humanitas, 2004.
- BRASIL. Lei Nº 14.986, de 25 de setembro de 2024. Altera a Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996 (**Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional**). Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, n. 187, 26 de setembro de 2024.
- BUTTIMER, A. Life experience as catalyst for cross-disciplinary communication. (Utilisation d'interviews vidéo de géographes dans le cadre d'un projet de communication pluridisciplinaire). **Bulletin de l'Association de géographes français**, 1987, v. 64, p. 75-79.

BUTTNER, A. Home-Reach-Journey. In: Moss, Pamela (ed.). **Placing autobiography in geography**. Syracuse, NY: Syracuse University Press, p. 22-41, 2001.

CALÍO, S. A. **Relações de gênero na cidade**: uma contribuição do pensamento feminista à geografia urbana. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.

CARLOS, A. F. A. **Caminhos da Reflexão Sobre a Cidade e O Urbano**. 1. ed. São Paulo: EDUSP, 1994.

CARLOS, A. F. A. A 'geografia urbana' como disciplina: uma abordagem possível. **Revista do Departamento de Geografia (USP)**, p. 92-111, 2012.

CESAR, T. R. A. **Gênero, poder e produção científica geográfica no Brasil de 1974 a 2013**. Dissertação (Mestrado) – Mestrado em Gestão do Território. Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2015.

CESAR, T. R. A. **Gênero, trajetórias acadêmicas de mulheres e homens e a centralidade na produção do conhecimento geográfico brasileiro**. 2019. Tese (Doutorado) – Doutorado em Geografia. Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2019.

CLAUDINO, G. S.; PAULA, L. A. C., MARES, R. M. **As Geógrafas na História do Pensamento Geográfico**: Uma breve introdução. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2024.

COLOGNESE, S. A; MÉLO, J. L. B. A técnica de entrevista na pesquisa social. **Cadernos de Sociologia**: Porto Alegre, v. 9, 143, 1998.

COLLINS, P. H; BILGE, S. **Interseccionalidade**. Cambridge: Polity Press, 2016.

COLLINS, P. H. **Bem mais que ideias**: A interseccionalidade como teoria social crítica. São Paulo: Boitempo, 2022.

CORRÊA, S. M. **Mulheres-Geógrafas**: as pioneiras do Departamento de Geografia da USP, 2017.

DAVIS, A. **Mulheres, raça e classe**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2016.

DOMOSH, M. Por uma historiografia feminista da geografia. In CLAUDINO, G. S. et al. **As Geógrafas na história do pensamento geográfico**: Uma breve introdução. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2024.

DUARTE, R. Pesquisa qualitativa: reflexões sobre o trabalho de campo. **Cadernos de Pesquisa**, São Paulo, n. 115, v.1, p. 139-154, mar., 2002.

EAVES, L. E.; AL-HINDI, K. F. Intersectional sensibilities and the spatial analyses of Ida B. Wells-Barnett and Ellen Churchill Semple. **The Professional Geographer**, v. 75, n. 4, p. 691-697, 2022.

DALEY, P. Lives lived differently: Geography and the study of black women. **Area**. 2020; 52: p.794–800, 2020.

DOMOSH, M. Toward a feminist historiography of geography. **Transactions of the Institute of British Geographers**, p. 95-104, 1991.

FERREIRA, L. **A geografia urbana como instrumento da metropolização e da fusão dos estados do Rio e da Guanabara**: a atuação de Lysia Bernardes. *Acervo*, Rio de Janeiro, 2023, v. 36, n. 1, p. 1-22, jan./abr.

FERREIRA, N. S. A. As pesquisas denominadas ‘estado da arte’. **Educação & Sociedade**, n.79, p. 257–272, 2002.

FREDRICH, B. E.; SALAZAR, D. Two decades of women Latin Americanist geographers. In: Yearbook. **Conference of Latin Americanist Geographers**. Conference of Latin Americanist Geographers, 1991. p. 359-364.

GAMBOA, S. A. S. **Epistemologia da pesquisa em educação: estruturas lógicas e tendências metodológicas**. Tese (Doutorado em Educação) – Faculdade de Educação, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1987.

GARCÍA, M. V. I.; HERRERA, I. E. (coord.). **Geografías feministas de diversas latitudes**: Orígenes, desarrollo y temáticas contemporáneas. Ciudad de México, UNAM, Instituto de Geografía, 2016.

KOSELLECK, R. **Futuro Passado**: Contribuição à semântica dos tempos históricos. Trad. Wilma Patrícia Maas e Carlos Almeida Pereira. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006.

LIRA, L. A. **Pierre Monbeig e a formação da geografia no Brasil (1925-1956)**: uma geo-história dos saberes. Alameda., 2021.

MADDRELL, A. Teaching a Contextual and Feminist History of Geography through Role Play: Women’s Membership of the Royal Geographical Society (1892–1893), **Journal of Geography in Higher Education**, 31:3, p. 393-412, 2007.

MADDRELL, A. The ‘Map Girls’. British women geographers’ war work, shifting gender boundaries and reflections on the history of geography. **Transactions of the Institute of British Geographers**, 33, p. 127-148, 2008.

MADDRELL, A. **Complex Locations**: Women’s Geographical Work in the UK 1850-1970. Nueva York, Estados Unidos: John Willey & Sons, 2011.

MANZINI, E. J. Entrevista semi-estruturada: análise de objetivos e de roteiros. **Seminário internacional sobre pesquisa e estudos qualitativos**, Bauru, v. 2, p. 10, 2004.

MEIHY, J. C. S. B. **Manual de história oral**. 4a. ed. São Paulo: Loyola, 2002.

MENDES, A. R. **A obra de Therezinha de Castro e o pensamento geopolítico brasileiro.** Tese (Doutorado em Programa de Pós-Graduação em Geografia) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2020.

MONK, J. Women, gender, and the histories of American geography. **Annals of the Association of American geographers**, v. 94, n. 1, p. 1-22, 2004.

MONK, J. Connecting people, places, and ideas: Reflections on the history of the International Geographical Union Commission on Gender and Geography. **Report to the International Geographical Union Gender and Geography Commission**, 2008. MOSS, P. (ed.). Placing autobiography in geography. Syracuse, NY: Syracuse University Press, p. 22-41, 2001.

MOSS, P. (ed.). **Placing autobiography in geography.** Syracuse, NY: Syracuse University Press, p. 22-41, 2001.

NACIF, C. L. Os anos de aprendizagem com Lysia Bernardes. In: MACHADO, Monica Sampaio; MARTIN, Andre Roberto (org.). **Dicionário dos geógrafos brasileiros.** Rio de Janeiro: 7Letras, 2014.

SEVERINO, A. J. **Metodologia do trabalho científico.** 24.ed. São Paulo: Cortez, 2016.

SILVA, K. N. Mulher, professora universitária e pesquisadora: a trajetória de Amélia Americano Franco Domingues de Castro no ensino superior. In: VIDAL, D.; VICENTINI, P. P. (Org.). **Mulheres inovadoras no ensino: São Paulo, séculos XIX e XXI.** Belo Horizonte: Fino Traço, 2019. p. 15-25.

OLIVEIRA, N. M. **Geografia e literatura de viagem: o legado de mulheres viajantes oitocentistas no Brasil.** Dissertação (Mestrado em geografia) –Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2018.

PADILLA B. A. M; MARTINEZ, M. T. Geógrafas pioneras: intrépidas y viajeras (siglo XVIII al XX). **Cuadernos Geográficos**, 62(2), p. 140–156, 2023.

PAULA, L. A. C. A história oral como recurso metodológico para registro da trajetória feminina. In CLAUDINO, G. S. et al. **As geógrafas na história do pensamento geográfico: uma breve introdução.** Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2024.

PEDROSO, M. F. et al. Mulheres na construção do pensamento geográfico? Um encontro entre a AGB – pp ‘Bertha Becker’ e Joseli Maria Silva. **Terra Livre.** São Paulo, v. 1, n. 52, p.18-61, 2019.

PINTO, V. A. M. **O Gênero enquanto componente da produção científica no espaço acadêmico UEPG.** 2014. Monografia (Graduação)- Licenciatura em Geografia, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2014.

PINTO, V. A. M. **Geometrias de poder e as espacialidades da produção científica da geografia brasileira de 1998 a 2018.** Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual de Ponta Grossa, 2022.

RAMON, M. D. G. Geografía del género y los espacios de encuentro colonial: una nueva mirada a las narrativas de viaje. **Debate feminista**, 51, p. 50-62, 2016.

REIS, C. M. Fany Davidovich e a Geografia Urbana: uma análise a partir da Revista Brasileira de Geografia. In: MACHADO, M. S. e MARTIN, A. R.(orgs.) **Dicionário dos Geógrafos Brasileiros**, volume 1. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2014.

REIS JUNIOR, J. F. C. Em gênero e em número: mulheres difusoras de mudança científica em um episódio da história do pensamento geográfico. **Revista Brasileira de História da Ciência**. v. 16, n. 2, p. 679-702, 2023.

RIO, G. A. P; COELHO, M. C. N. **Maria do Carmo Corrêa Galvão: Percursos Geográficos**. Rio de Janeiro: Editora Lamparina, 2009.

ROBIC, M. C.; RÖSSLER, M. Sirens within the IGU – An analysis of the role of women at International Geographical Congress (1871-1996). **Cybergeog: European Journal of Geography**. p. 235, 1996.

ROSE, G. **Feminism and geography**: the limits of geographical knowledge. Polity, 1993.

SANTOS, B. L. **Entre ausências e presenças da espacialidade de mulheres negras a partir da análise na geografia urbana brasileira**. Dissertação (mestrado). Universidade Federal de São João del-Rei (UFSJ), 2022.

SILVA, J. M.; CESAR, T. R. A. de O.; PINTO, V. A. M. Gênero e geografia brasileira: uma análise sobre o tensionamento de um campo de saber. **Revista da ANPEGE**, 11(15), p. 185–200, 2017.

SILVA, C. C. L. **Silenciamentos da geografia brasileira**: Interseccionalidade de gênero e raça na produção de artigos científicos após os anos 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual de Ponta Grossa, 2022.

SILVA, J. M. Um ensaio sobre as potencialidades do uso do conceito de gênero na análise geográfica. **Revista de História Regional** 8(1): 31-45, 2003.

SILVA, J. M. (Org.). **Geografias subversivas**: Discursos sobre espaço, gênero e sexualidade. Ponta Grossa: Todapalavra, 2009.

SILVA, J. M; ORNAT, M. J. Teorias e Geografias Feministas no Brasil. Uma narrativa possível. In SPOSITO, Eliseu Savério; CLAUDINO, Guilherme dos Santos. **Teorias na Geografia III: Mundos possíveis**. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2023.

SPIVAK, G. C. **Pode o subalterno falar?** Belo Horizonte, Editora UFMG, 2014.

SPOSITO, M. E. B. Prefácio. In CLAUDINO, G. S. Et al. **As geógrafas na história do pensamento geográfico**: uma breve introdução. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2024.

VASCONCELOS, P. A. **Dois Séculos de Pensamento sobre a Cidade**. 1. ed. Ilheus: EDITUS, 1999. v. 1.

VERDI, E. F. **Produção geográfica e ruptura crítica: a geografia uspiana entre 1964 e 1985. 2016**. Dissertação (Mestrado em Geografia (Geografia Humana) - Universidade de São Paulo, 2016.

O TEATRO COMO INSTRUMENTO DIDÁTICO PEDAGÓGICO CONTRIBUINDO PARA O ENSINO DE GEOGRAFIA: UMA EXPERIÊNCIA COM ALUNOS DO ENSINO FUNDAMENTAL II

Bruno Godoi de Almeida⁸
Gabriel Xavier Fernandes⁹
Renan Mateus Messias¹⁰

RESUMO

O presente texto discute a utilização do teatro como ferramenta metodológica no processo de ensino-aprendizagem, especialmente no contexto da educação ambiental no ensino fundamental. Iniciando com uma breve abordagem histórica sobre o surgimento do teatro na Grécia Antiga e sua introdução no Brasil pelos padres jesuítas no período colonial, evidencia-se sua relevância pedagógica ao longo dos séculos. Com base em autores como John Dewey, Moran e Almeida, o artigo relaciona as metodologias ativas ao ensino reflexivo, no qual o aluno assume papel protagonista, participando ativamente da construção do conhecimento. Nesse sentido, o teatro é apresentado como um recurso didático capaz de integrar conteúdos curriculares da Geografia com práticas críticas e criativas, despertando o interesse e o engajamento dos estudantes. A proposta pedagógica visa desenvolver a cidadania e a consciência ambiental por meio de encenações que envolvem músicas, poesias, cantigas e dramatizações. Ao abordar temáticas socioambientais atuais, como: O aquecimento global e o desmatamento. A prática teatral contribui para a formação de sujeitos críticos e atuantes. Dessa forma, o ensino da Geografia aliado à pedagogia teatral se configura como uma estratégia eficaz para uma educação transformadora e interdisciplinar, conforme orientações da Base Nacional Comum Curricular (BNCC).

Palavras-chave: Ensino de Geografia; Pedagogia; Didática; Teatro; Meio-Ambiente.

Introdução

O teatro, desde a Antiguidade, desempenha papel essencial na comunicação de ideias, valores e emoções, sendo historicamente utilizado com propósitos religiosos, culturais e, posteriormente, educacionais. No Brasil, sua inserção no ambiente escolar remonta ao período colonial, quando os padres jesuítas o utilizaram como recurso para catequização dos povos indígenas.

Ao longo dos anos, o teatro passou a ser empregado também como ferramenta pedagógica em diferentes etapas da educação formal. Com o avanço de novas correntes educacionais e a valorização das metodologias ativas de ensino, o teatro ressurgiu como

⁸ Mestrando pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina, bruno.godoi.almeida@uel.br.

⁹ Mestrando pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina, gabriel.xavier.f@uel.br;

¹⁰ Professor da rede Estadual de Ensino do Estado do Paraná-SEED; Renan.mm@hotmail.com.

importante instrumento didático, capaz de promover o protagonismo estudantil e a aprendizagem significativa.

Nesse contexto, este trabalho propõe a utilização do teatro como metodologia de ensino na disciplina de Geografia, com ênfase na Educação Ambiental, visando desenvolver práticas educativas mais participativas, reflexivas e interdisciplinares. A proposta visa não apenas ampliar a compreensão dos alunos sobre temas socioambientais contemporâneos, mas também fortalecer sua formação cidadã e crítica, por meio de atividades lúdicas e criativas.

A experiência aqui relatada envolve alunos do Ensino Fundamental II, demonstrando como o uso do teatro em sala de aula pode contribuir para a construção do conhecimento geográfico e ambiental, alinhando-se às diretrizes da Base Nacional Comum Curricular (BNCC) e às demandas atuais da educação brasileira.

Metodologia

A pesquisa propôs atividade pedagógica objetivando metodologias didáticas voltadas para o ensino de geografia e educação ambiental. A escolha dessa temática se deu em razão pela qual está área carece de estudos desta tipologia, além de conciliar com o colégio na qual o pesquisador lecionou ao longo do ano letivo de 2023/2024 e fora incentivado pelos próprios alunos em colocar em prática o teatro como metodologia de ensino.

A pesquisa foi aplicada dentro da instituição de ensino Colégio Estadual Cívico Militar Ironi Mantovani Pugliesi, propondo atividades práticas denominadas metodologias ativas de ensino, partindo de problemáticas locais, que foi levantada pelos próprios alunos, no qual em um primeiro momento trabalhamos aulas teóricas, seminários, rodas de conversa e debate, na qual juntos, professores envolvidos na pesquisa e alunos, discutirão os principais problemas que nosso recorte espacial apresenta. A pesquisa buscou compreender se a geografia e a pedagogia poderão contribuir para mitigação dos mesmos, e como faremos esta mitigação por meio das metodologias ativas para o ensino.

Desta forma, nossa pesquisa se enquadrará em uma pesquisa de natureza aplicada, pois permite “gerar conhecimentos para aplicação prática, dirigidos à solução de problemas específicos. Envolve verdades e interesses locais.” Gerhardt & Silveira, (2009). Além de ter procedimentos do tipo pesquisa-ação com abordagem qualitativa, de caráter descritivo, utilizando o método do materialismo histórico-dialético, no qual possibilitará que novas pesquisas sejam realizadas a partir desta.

Sendo assim, em um segundo momento, iniciamos os ensaios com os alunos da peça teatral até que todos pudessem estar confiantes para a realização da mesma no ato final de apresentação.

Fundamentação teórica

O teatro, do grego "*theatron*", que significa "lugar para ver". Surgiu ainda no século IV a.C., com pequenas encenações ao deus Dionísio, sempre com um cunho religioso. Téspis se tornou o primeiro ator da história, ao idealizar Dionísio com uma máscara, posteriormente colocando fala e principalmente expressões corporais, são elas que dão vida a personagem e a cena.

No Brasil, o teatro passa a ser utilizado, ainda em meados do século XVI, quando padres jesuítas utilizavam com técnicas para catequizar os povos indígenas, ao longo do período colonial. O Brasil, passa a utilizar o teatro como ferramenta pedagógica ao longo do século XX, principalmente em data comemorativas, com encenações e apresentações das crianças para os pais.

“Com o surgimento de algumas correntes pedagógicas, surgem novas possibilidades para a sistematização do ensino, incentivando práticas educacionais diferenciadas em sala de aula, de forma alternativa, que busquem novas abordagens para o ensino” (Almeida, et.al. 2025, p.56).

Essas práticas pedagógicas na qual o autor se refere, podem ser interpretadas, como as denominadas metodologias ativas de ensino, que almeja integrar o conhecimento do conteúdo abordado, com o “querer fazer” e “querer aprender” do aluno. Algumas pessoas dentro da academia, da pedagogia e da própria geografia, acabam não simpatizando com esses termos “metodologias ativas”, pois se pautam em discursos neoliberais, que em detrimento de todo um conhecimento amplo e democrático, se apropriaram do termo, para vender literalmente a ideia de um aluno protagonista, centro de disputa das plataformas digitais de ensino. Entretanto, essa metodologia, já era utilizada e defendida por John Dewey, ao propor um ensino que partiria de observações de situações-problemas, e reflexões, experimentações, afimco de uma aprendizagem mais completa.

“A melhor maneira de pensar [...] é o chamado pensamento reflexivo: a espécie de pensamento que consiste em examinar mentalmente o assunto e dar-lhe consideração séria e consecutiva.” (Dewey, 1979, p.13). A partir do momento que paramos para pensar, e cria-se uma reflexão sobre a temática discutida, cria-se em conjuntura, uma crítica, esta trazida para o

ensino, sobretudo o ensino básico, pode-se trabalhar com os alunos desenvolvendo práticas pedagógicas a partir da análise de problemáticas, analisadas, discutidas por argumentos críticos reflexivos e utilizar-se de práticas didáticas pedagógicas para mitigar problemas. Essas “práticas” denominadas por Moran, de metodologias ativas para o ensino.

“As metodologias ativas dão ênfase ao papel protagonista do aluno, ao seu envolvimento direto, participativo e reflexivo em todas as etapas do processo, experimentando, desenhando, criando, com a orientação do professor” (Moran, 2018. p.4).

Desta forma, a Geografia como uma das poucas disciplinas que ofertam uma acuidade visual ampla e holística para problemáticas, com seus poderes reflexivos, não somente de identificar e apontar problemas, mais sim, de elaborar medidas mitigadoras, pode corroborar com o processo ensino e aprendizagem dentro de sala de aula. E tendo a pedagogia e seus recursos didáticos como grandes aliadas ao longo desse processo.

Sendo assim, Geografia e Pedagogia juntas, contribuirão para o ensino de educação ambiental em sala de aula, ao propormos o uso do teatro como forma de ensino, utilizando a temática central, no caso a educação ambiental.

O teatro pode ser utilizado como uma ferramenta metodológica de ensino nas mais diversas formas e em uma ampla gama de temas. A partir de uma peça teatral bem elaborada, centrada e baseada em conteúdos formativos, é possível atingir o objetivo de ensinar e educar os alunos por meio de contos, músicas, poesias, poemas, cantigas, que podem ser complementadas e incrementadas com peças de comédia, drama ou musicais. Dessa maneira, o aluno mergulha na história contada, compreende a temática, questiona os problemas e elabora soluções, dando continuidade às histórias. (Almeida, et al. 2025, p.57).

No caso da educação ambiental e a geografia dentro do âmbito escolar, é uma das disciplinas responsáveis por abordar essa temática com os alunos, o teatro também pode ser utilizado, desde que o professor julgue necessário, e aplicável dentro do seu cronograma e de sua ementa. É importante termos em foco que:

Uma educação para a cidadania é um desafio para o ensino e a Geografia é uma das disciplinas fundamentais para tanto. O conteúdo das aulas de Geografia deve ser trabalhado de forma que o aluno construa a sua cidadania. [...] uma educação voltada para a cidadania tentando romper com a mesmice da escola. Desenvolvendo uma prática que seja aberta à possibilidade de questionar o que se faz, de incorporar de fato os interesses dos alunos, e de ser capaz de produzir a capacidade de pensar, agindo com criatividade e com autoria de seu pensamento (Callai, 2001, p.137)

Sendo assim, optou-se por trabalhar os conteúdos propostos pela Base Nacional Comum Curricular-BNCC, com alunos do ensino fundamental II, utilizando metodologias ativas, afimco de aguçar o querer aprender do aluno, sobre tudo conteúdos que explorem a educação ambiental tão em alta no dias atuais, com o aquecimento global cada vez mais evidente, os desmatamentos

ocorrendo, e várias outras práticas que no auge da ganância e arrogância humana aflora o triste e sombrio futuro de um mundo que pode vir a ser dominado pelo clima extremo.

Resultados e Discussões

Em meados de 2018, ainda em período pré-pandemia, decidimos nos inscrever em um curso livre de teatro, ofertado pela secretária municipal de cultura da cidade de Arapongas-PR, com inúmeras peças teatrais dos mais diversos gêneros apresentadas, adquiriu-se bagagem o suficiente para recebermos no início de 2023, um convite da prefeitura do município de Sabáudia-PR, para lecionarmos aulas de teatro ofertadas em uma escola municipal da cidade, chamada Escola Municipal Domoacir Coelho E.F, na qual foram desenvolvidas várias aulas de didáticas teatrais com alunos que cursavam o Ensino Fundamental I, com atividades e peças teatrais desenvolvidas de acordo com a faixa etária dos mesmos.

Além das atividades didáticas voltadas para o ensino do teatro, foram elaboradas algumas peças teatrais ensaiadas e apresentadas pelos próprios alunos da instituição.

Desta forma, com a experiência adquirida nas aulas de teatro, na condição de professores, optamos por levar essa prática metodológica aos estudantes do ensino fundamental II, com alunos que estavam cursando o 6º ano do E. F. do Colégio Estadual Cívico Militar Irondi Mantavoni Pugliesi, localizado no município de Arapongas-PR.

A ideia da apresentação e o incentivo a mesma, partiu dos próprios alunos, quando em sala fora comentado das aulas teatrais que lecionamos em Sabáudia-PR, e como o teatro poderia ser positivo para o ensino, uma vez utilizado como ferramenta didática pedagógica. Na ocasião, apresentou-se aos alunos, uma peça teatral intitulada de “Mãe Natureza: A importância da árvore para a vida.” de Bruno Godoi de Almeida, com um roteiro de aproximadamente onze páginas, criado em 2023, para se trabalhar com alunos do fundamental I. Entretanto, o corpo docente da escola decidiu que o roteiro era muito extenso para alunos de até onze anos de idade decorar e apresentar, tendo em vista que o teatro não é apenas decorar o texto e “falar” para o público, e sim, a marcação de palco, ou seja, o posicionamento dos autores perante o palco, a postura do corpo, dando vida a cada personagem, com movimentos e personalidades diversas, por isso optou-se por arquivar esse roteiro teatral, para se trabalhar com alunos do ensino médio, ou na educação de adultos. A história contada na peça é voltada para o público infantil, porém, a estrutura da peça, para leitura e apresentações seria melhor desenvolvida com o público

adolescente ou adulto, isto é, elaborada e apresentada, de adultos para crianças de todas as idades.

No entanto, uma das nossas turmas do 6º ano, mais precisamente alunos que cursavam o 6º ano, turma F, de 2024, do Colégio Cívico Militar Irondi Mantovano Pugliesi de Arapongas -PR, perguntou se poderiam ter acesso ao roteiro, pois ficaram curiosos com a história que o professor as contava, sobre a peça teatral, e gostariam de ter a oportunidade de ler a historinha que o professor de geografia deles havia criado. Sendo assim, imprimimos com a ajuda da escola, um “livreto” feito com folhas de sulfite papel A4, para cada aluno da sala, o que correspondeu a cerca de trinta cópias de onze páginas cada.

Os dias se passaram e, aproximadamente vinte dias após a data da entrega do roteiro aos alunos, os mesmos ao longo de mais uma aula de Geografia, indagaram: “professor, nós já decoramos o texto do roteiro, podemos ensaiar?”. Essa frase surpreendeu a todos e tendo o aval da gestão do colégio, dividimos as aulas que lecionávamos três vezes por semana na turma, sendo as duas primeiras aulas da semana com o conteúdo proposto dentro da grade curricular do ensino básico regular e, uma aula por semana, a última que acontecia às sextas-feiras, para trabalharmos o teatro voltado para o ensino de Geografia e a Educação Ambiental – EA, já que o roteiro da peça nos direcionava a essas duas vertentes.

O processo para nós, estudantes e professores, tornar o roteiro em uma peça não foi fácil, pois estávamos trabalhando com alunos na qual a grande maioria nunca tinha visitado um teatro, nem como atores, nem como público, outros não sabiam se quer o que era peça teatral, pois aquela expressão cultural não fazia parte de suas vivências. O desafio estava lançado, mas como toda criação de roteiro é um desafio, seria mais um, e desta vez teríamos o reforço de jovens extremamente empenhados, no querer fazer e aprender.

Começamos os ensaios, e logo podemos perceber que estávamos trabalhando com a turma certa, com o conteúdo certo e com pessoas certas, altamente empenhadas e dedicada. Lembranças surgem de duas alunas, que eram gêmeas, de nome Ana e Clara, que tiveram um papel importante no processo de aprendizado e construção da peça teatral, pois as mesmas nos ajudaram a orientar a sala e o processo de ensaio, a tal ponto, que no dia que infelizmente precisamos nos ausentar, elas mesmas comandaram os ensaios e a organização.

Entre ensaios e aprendizados, fomos percebendo que até mesmo nas demais aulas da semana que permanecíamos em sala de aula, o respeito e a concentração dos alunos nas aulas de geografia era maior, pois na fala dos mesmos: “vamos respeitar o professor e tratá-lo bem, pois ele é o único que está fazendo aulas diferenciadas com nós”. A partir desta reflexão,

começamos a perceber que não somente o teatro, mas as demais práticas didáticas pedagógicas propostas ao ensino de geografia, tem o potencial de atrair o alunado para o querer aprender, o querer fazer, e, se bem utilizadas, podem se tornar grandes aliadas do professor em sala de aula.

Não podemos deixar de lembrar, que a escola e a gestão escolar da época, nos deu total apoio, e o mais surpreendente, foi que os demais professores se disponibilizam a nos ajudar e, ainda, os alunos de outras salas que vieram perguntar se poderiam fazer parte da peça teatral ou ajudar no que fosse preciso. Como a peça já estava com os “atores mirins” definidos, sugerimos a ajuda para escolha da sonoplastia da peça, figurinos, maquiagem, cenário e demais infraestrutura, tudo para que realmente nossos alunos da turma do 6ºF, pudessem se sentir em uma verdadeira apresentação teatral, beirando o nível profissional, digno do desempenho, dedicação e carinho que ambos tiveram pela obra na qual escrevemos. O empenho da sala foi tamanho, que todos sabiam a fala de todos, a tal ponto se houvesse imprevistos e um ator faltasse por qualquer motivo no dia da apresentação, outro membro da sala estava pronto para substituí-lo.

Chegou o grande dia, a apresentação se aproximava, percebemos o nervosismo e apreensão no rostinho de cada um, era o velho frio na barriga que um dia assolou todos nós. Se até os dias de hoje, quando escutamos o soar do sinal pré-apresentação, nos convidando a nos prepararmos para entrar em cena, mesmo com toda experiência e bagagem, sentimos o “friozinho na barriga”, imaginem crianças entre onze e treze anos do ensino fundamental. Mas, bastou uma simples roda de conversa, uma injeção de ânimo e confiança que rapidamente resolvemos o problema e todos já estavam mais do que preparados para apresentar. Convidamos três turmas sugeridas pela direção da escola para apreciarem a peça, turmas essas com alguns alunos considerados por muito como “difíceis” de lidar, agitados e até “mal-educados”, porém, quando a peça se inicia, para nossa surpresa, todos, incluindo os mais agitados, se mantiveram em seus respectivos lugares, com olhares fixos, atentos, nos dando a sensação de que realmente mergulharam em uma imersão no mundo da fantasia da peça teatral. Como se estivessem realmente na floresta, ajudando nossas personagens a combaterem os destruidores do meio ambiente.

Como não poderia deixar de faltar, a construção da peça, não foi baseado somente em uma “historinha” para prender a atenção, mas pautada em cunho científico, pedagógico, que realmente pudesse transmitir conhecimento aos alunos participantes do processo e ao público que fora assistir, pois ao longo das onze páginas de roteiro, trabalhamos conteúdos de geografia,

educação ambiental, cidadania, tendo a colaboração da pedagogia como orientadora, nos oferecendo ferramentas didáticas adequadas para transmitir o conhecimento desejado.

Abaixo, alguns conteúdos trabalhados ao longo do processo de aprendizagem:

Quadro 01 – Conteúdos discutidos ao longo do roteiro teatral: Algumas das contribuições que o processo da criação da peça proporcionou.

Disciplina	Conteúdos trabalhados	Objetos de conhecimento de acordo com a BNCC	Habilidades condizentes com a BNCC
Geografia	Espaço geográfico, e suas categorias, dando ênfase a categoria de lugar e paisagem;	Identidade sociocultural	(EF06GE01) Comparar modificações das paisagens nos lugares de vivência e os usos desses lugares em diferentes tempos.
Meio ambiente	A importância das árvores para a manutenção do equilíbrio ecológico;	Biodiversidade e ciclo hidrológico	(EF06GE11) Analisar distintas interações das sociedades com a natureza, com base na distribuição dos componentes físico-naturais, incluindo as transformações da biodiversidade local e do mundo.
Meio Ambiente e biogeografia	A importância da cobertura vegetal para o solo;	Biodiversidade e ciclo hidrológico	(EF06GE10) Explicar as diferentes formas de uso do solo (rotação de terras, terraceamento, aterros etc.) e de apropriação dos recursos hídricos (sistema de irrigação, tratamento e redes de distribuição), bem como suas vantagens e desvantagens em diferentes épocas e lugares.
Meio ambiente e hidrografia	A importância da vegetação para as áreas de nascentes e APP's áreas de preservação permanente;	Biodiversidade e ciclo hidrológico	(EF06GE12) Identificar o consumo dos recursos hídricos e o uso das principais bacias hidrográficas no Brasil e no mundo, enfatizando as transformações nos ambientes urbanos.

Meio ambiente e climatologia	Como as árvores corroboram para o conforto térmico local e global;	Atividades humanas e dinâmica climática	(EF06GE13) Analisar consequências, vantagens e desvantagens das práticas humanas na dinâmica climática (ilha de calor etc.).
Meio ambiente e climatologia	A importância da cobertura vegetal para a circulação dos ventos e umidade relativa do ar;	Atividades humanas e dinâmica climática	(EF06GE13) Analisar consequências, vantagens e desvantagens das práticas humanas na dinâmica climática (ilha de calor etc.).
Meio ambiente e pedologia	A importância da vegetação para a conservação e preservação dos solos;	Biodiversidade e ciclo hidrológico	(EF06GE10) Explicar as diferentes formas de uso do solo (rotação de terras, terraceamento, aterros etc.) e de apropriação dos recursos hídricos (sistema de irrigação, tratamento e redes de distribuição), bem como suas vantagens e desvantagens em diferentes épocas e lugares.
Cidadania	Cooperação, união e ajuda mútua, corroborando com o processo de formação dos alunos na criação da peça teatral a partir do roteiro proposto;	Competência 9 da BNCC.	Empatia e Cooperação — Exercitar a empatia, o diálogo, a resolução de conflitos e a cooperação, fazendo-se respeitar e promovendo o respeito ao outro e aos direitos humanos
Cidadania	Conservação e preservação ambiental;	Transformação das paisagens naturais e antrópicas	(EF06GE07) Explicar as mudanças na interação humana com a natureza a partir do surgimento das cidades.
Cidadania	Com base no roteiro, cooperação das personagens para salvarem a floresta dos desmatadores;	Competência 9 da BNCC	— Exercitar a empatia, o diálogo, a resolução de conflitos e a cooperação, fazendo-se respeitar e promovendo o respeito ao outro e aos direitos humanos
Contribuição pedagógica	Metodologia ativa de ensino, contribuindo para a transmissão do conhecimento em Geografia e Educação	Não contempla na BNCC.	Não contempla na BNCC.

	Ambiental a partir do teatro;		
Contribuição pedagógica	Aprender fazendo, cultura making, a partir da organização dos alunos em transformar o roteiro em peça teatral;	Competência 10 da BNCC.	Responsabilidade e Cidadania Agir pessoal e coletivamente com autonomia, responsabilidade, flexibilidade
Contribuição cultural	Conhecendo o folclore brasileiro e a literatura infantil.	Não contempla na BNCC.	Não contempla na BNCC.

Fonte: Elaboração própria (2025).

Quadro 02 – Aprendizado proporcionado por cada personagem da peça

MÃE NATUREZA (Velha Senhora)	A calma, serenidade e discernimento para lidar com situações problemas, analisando o espaço geográfico, buscando possíveis soluções para resolver o problema do desmatamento. Além de pregar a justiça e igualdade;
NETO DA MÃE NATUREZA 1	A curiosidade em querer aprender, instigando o público ao conhecimento;
NETO DA MÃE NATUREZA 2	A curiosidade em querer aprender, instigando o público ao conhecimento;
JOÃO	Incentiva a liderança e iniciativa ao propor salvar a floresta dos desmatadores;
MARIA	Incentiva a liderança e iniciativa ao propor salvar a floresta dos desmatadores;
NARIZINHO	Através da observação, uma importante ferramenta geográfica, observa o problema do desmatamento, tem a iniciativa de buscar ajuda e unir a turma para combater em prol do meio ambiente;
BRUXA	Em seu monólogo, ela apresenta uma verdadeira aula sobre a importância das árvores para a vida, ao incinar o público sobre a contribuição da vegetação para a manutenção e conservação das nascentes, a conservação e proteção do solo, o conforto térmico proporcionado pelas árvores, a umidade climática e colaboração para a formação das chuvas, dentre vários outros ensinamentos pautados no conhecimento científico;

CAIPÓRA	Ensina ao público o poder da liderança e da união em prol do meio ambiente, ao defender sua casa, ou seja, a floresta, pautada na categoria de lugar da geografia e toponímia;
CUCA	Ensina ao público o poder da liderança e da união em prol do meio ambiente, ao defender sua casa, ou seja, a floresta, pautada na categoria de lugar da geografia e toponímia;
CURUPIRA	Ensina ao público o poder da liderança e da união em prol do meio ambiente, ao defender sua casa, ou seja, a floresta, pautada na categoria de lugar da geografia e toponímia;
SACI-PERERÊ	Ensina ao público o poder da liderança e da união em prol do meio ambiente, ao defender sua casa, ou seja, a floresta, pautada na categoria de lugar da geografia e toponímia;
ÍNDIGENA POTY	Ensina ao público o poder da liderança e da união em prol do meio ambiente, ao defender sua casa, ou seja, a floresta, pautada na categoria de lugar da geografia e toponímia;
ÍNDIGENA GUARANY	Ensina ao público o poder da liderança e organização, ao propor planos para recuperar a floresta;
ÍNDIGENA TAYNÁ	Ensina ao público o poder da união em prol de um objetivo comum, no caso defender a floresta e ao meio ambiente;
LENHADOR 1	Apesar de desmatar a floresta no final, nos mostra arrependimento de sua ação, a partir do momento que os moradores da floresta sobre tudo a bruxa, os ensina o porque não desmatar e os benefícios que a floresta conservada e o meio ambiente podem nos proporcionar;
LENHADOR 2	Apesar de desmatar a floresta no final, nos mostra arrependimento de sua ação, a partir do momento que os moradores da floresta sobre tudo a bruxa, os ensina o porque não desmatar e os benefícios que a floresta conservada e o meio ambiente podem nos proporcionar;

Fonte: Elaboração própria (2025)

Quadro 03 – Contribuições pedagógicas que alguns trechos da peça podem trazer ao público

Lenhador 1: “Hahahaha, vamos cortar todas essas árvores, destruir toda essa natureza, adeus árvores hahha, adeus pássaros, adeus rios, adeus fauna e flora, uahauahauhauh!”	Nesse trecho, se invertermos a situação, veremos a importância das árvores, justamente para a flora, fauna e meio ambiente como um todo;
Índigena Guarany: “Nós já estamos andando por horas e nada de alimento!” Índigena Thayná: “Também, com esse barulho de serra, e de machado, todos os bichos devem ter fugido com medo.”	Nesse trecho, a obra expõe como os ruídos em excesso levados pelos seres humanos nas coberturas florestais, podem ser maléficos a sua fauna. Além, de relatar possíveis problemas com falta de alimentação devido o desmatamento aos animais que habitam a floresta, ocorrendo um desequilíbrio na cadeia ecológica;
Bruxa: “Mas de onde vem esse barulho horrível?” Bruxa: “Óh não, são lenhadores e estão desmatando a floresta, minha casa! Por isso esta esse calorão, sem árvores, sem sombra, sem chuva, sem água! Sem vida!” Bruxa:” Lenhadores malvados! O que será do futuro do nosso futuro, óh céu!”	Nesse trecho, a personagem da Bruxa, em seu monólogo, nos dá uma mini aula, ao abordar a importância das árvores para o meio ambiente como um todo;
Narizinho: “Pois bem pessoal, precisamos criar um plano, para deter a destruição da floresta, urgente!” João: “Concordo plenamente!”	As personagens contracenam, e nesta fala sugerem ao público, além de uma aula ambiental, também uma aula de cidadania, ao propor através da identificação de uma situação-problema, possíveis soluções para mitigar o que esta destruindo a floresta;
Saci: “Vocês viram os lenhadores também?” João, Maria, Narizinho e índigenas: “Sim!” João: “Eles já desmataram um monte de árvores!” Bruxa: “E as árvores são o pulmão do Planeta Terra!” Narizinho: “Elas ajudam na oxigenação do ar.” Índia Thayná: “Fazem sombras.” Caipora: “Suas raízes seguram o solo para não haver deslizamento de terras.”	Aqui, várias personagens contracenam e se revezam, para aplicarem uma verdadeira aula, da importância das árvores para a vida e para a biosfera;

Maria: “Dão frutos e atraem os animais.” Índio poty: “São fontes de nascentes de rios.” João: “Deixam o planeta terra mais fresco, sem esse calorão!” Índio Guarany: “Vocês viram, sem árvores não tem vida, vamos expulsar esses desmatadores malvados já!” Todos Juntos: “Vamooooos!”	
Mãe Natureza: “E assim, todas as árvores da floresta, nossa casa, foram salvas, cuidem das árvores crianças, protejam, elas nos dão a vida! Palavra de mãe natureza!”	Na parte final da peça, a personagem da Mãe Natureza em seu monólogo, contracenando com o público alvo, ou seja, os alunos espectadores, fechando a ideia com a moral da história que será contada ao longo do espetáculo.

Fonte: Elaboração própria (2025)

Figura 01 – O monólogo da personagem Bruxa, contracenando com o público



Fonte: Elaboração própria (2025)

Figura 02 – Os personagens do folclore e a Bruxa se reúnem para criar um plano para salvar a floresta.



Fonte: Elaboração própria (2025).

Já no pós-apresentação, tivemos uma roda de conversa tanto com os alunos que apresentaram a peça, quando aos alunos que foram espectadores. Em ambas as análises percebemos que a percepção e compreensão dos estudantes para a temática trabalhada, no caso Educação Ambiental, e os benefícios da preservação de áreas florestadas, foram significativas, uma vez que os próprios alunos partindo da roda de conversa, explicitaram a importância que a peça teve para eles, e na maioria das vezes, a palavra “proteção ambiental” aflorava de suas bocas. Nesse contexto, dentro de uma avaliação formativa e de nossa observação em quanto discentes, percebemos o quão a peça impactou positivamente aos alunos, deixando mais focados nas atividades, engajados em mais projetos ambientais realizados pela escola, como “escola limpa” e o projeto de “horta orgânica” ambos realizados por outros professores em datas posterior a apresentação teatral, o que fez os alunos querer participar desses projetos, obtendo assim melhor engajamento nas atividades praticas realizadas pelos docentes da escola.

Considerações Finais

Sendo assim, conclui-se que a utilização das metodologias ativas para o ensino, utilizando o teatro como práticas didático-pedagógicas, pode colaborar com o ensino da Geografia em sala de aula, principalmente para alunos que estão cursando o ensino fundamental II, deixando o ensino de Geografia e Educação Ambiental mais leve, dinâmico e prazeroso.

Corroborando com o processo de ensino-aprendizagem de alunos que integram a comunidade escolar trabalhada, impactando positivamente a mesma. Além de possibilitar novas pesquisas sobre a temática e incentivar professores ao sugerir o uso dessas práticas pedagógicas ao selecionar os conteúdos trabalhados.

Agradecimentos

Agradecemos ao Colégio Municipal Domoacir, localizado na cidade de Sabáudia-PR, no qual através desde, tivemos a oportunidade de lecionar aulas de teatro no ano de 2023, que nos proporcionaram experiências e bagagem para colocar essa metodologia de ensino em prática com demais alunos.

Agradecemos, também, ao Colégio Estadual Cívico Militar Ironi Mantovano Pugliesi, localizado no município de Arapongas, na qual tivemos a honra de compor o corpo docente nos anos de 2023 e 2024, e a gestão, sobretudo a diretora e a vice-diretora, que me autorizaram a trabalhar com o 6º ano E.F as metodologias ativas, mais precisamente o teatro.

E por fim, agradeço a turma do 6º F 2024, da mesma escola, que me acolheram desde o primeiro dia de aula, sempre bem-educados, proativos, e acolheram e abraçaram a ideia de aprendermos e ensinarmos a Educação Ambiental por meio de práticas teatrais

Referências

ALMEIDA, Bruno Godoi De. “Emília Reciclável,”: O teatro como ferramenta pedagógica para a educação ambiental. In: TORRES, Eloisa Cristiane (Org.). Educação Ambiental e Geografia. 1.ed. Pará de Minas-MG: Editora VirtualBooks, 2025. p. 53-64.

BRASIL. *Base Nacional Comum Curricular*. Brasília: Ministério da Educação, 2017. Disponível em: <https://basenacionalcomum.mec.gov.br/>. Acesso em: 18 out. 2025.

CALLAI, Helena Copetti. A Geografia e a escola: muda a geografia? Muda o ensino? **Terra Livre**, São Paulo, v. 16, p. 133-152, 1º sem. 2001.

DEWEY, John: **Como Pensamos**. 4. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1979.

GERHARDT, Tatiana Engel & SILVEIRA, Denise Tolfo. **Métodos de pesquisa**. 1ª ed. Editora da UFRGS, 2009.

MARINI, Eduardo. Entenda as 10 competências gerais da BNCC. Revista Educação, 05 out. 2018. Disponível em: <https://revistaeducacao.com.br/2018/10/05/bncc-competenciasgerais/> Acesso em: 21 out. 2025

MORAN, José. Metodologias ativas para uma aprendizagem mais profunda *In*: BACICH, Lilian; MORAN, José. **Metodologias ativas para uma educação inovadora**: Uma abordagem teórico-prática. Porto Alegre: editora Penso, 2018.

LEVANTAMENTO DE ALGUNS PROBLEMAS AMBIENTAIS NA CIDADE DE ARAPONGAS

Maria Fernanda Branco De Souza¹¹
Edineia Vilanova Grizio Orita¹²

RESUMO

Este trabalho nasceu da necessidade de entender os custos ambientais do rápido crescimento de Arapongas, uma cidade conhecida pela sua pujante indústria moveleira. O objetivo foi mapear os principais desafios que a cidade enfrenta, indo além da economia para olhar com cuidado para o meio ambiente e a qualidade de vida de sua população. A pesquisa, fundamentada em estudos urbanos e ambientais, analisou dados oficiais e notícias locais para construir um retrato fiel da situação. É preocupante o que foi observado no aterro sanitário, além dos resíduos descartados incorretamente em vários bairros, com uma taxa de reciclagem ainda muito baixa. Os rios que abastecem a cidade também sofrem com a poluição de indústrias e propriedades rurais, um problema que já afetou o fornecimento de água para as famílias. Apesar desses graves problemas, ainda é possível acreditar que haverá mudanças positivas através de investimentos em saneamento básico, iniciativas de Educação Ambiental que buscam envolver a comunidade, como os projetos de plantio de árvores, entre outras ações. O estudo destaca que, para garantir um futuro mais saudável e sustentável, é essencial unir forças do poder público, empresas e cidadãos com ações concretas que equilibrem o desenvolvimento com a proteção dos recursos naturais.

Palavras-chave: Meio Ambiente, Resíduos Sólidos, Poluição da Água, Crescimento Urbano, Arapongas.

Introdução

A rápida urbanização e o desenvolvimento industrial, especialmente no setor moveleiro, têm impulsionado significativamente o crescimento econômico de Arapongas, município localizado no norte do Paraná. Contudo, esse processo de desenvolvimento revela uma face menos visível, porém igualmente impactante: a degradação ambiental que acompanha a expansão urbana desordenada.

Para entender essa dinâmica, a Geografia nos oferece ferramentas importantes. Como nos lembra Milton Santos em "A Natureza do Espaço", o espaço geográfico é formado pela relação dialética entre sociedade e natureza, onde as técnicas disponíveis e as escolhas políticas definem como os recursos são apropriados e transformados. Em Arapongas, podemos observar concretamente essa relação: o progresso econômico vem sendo acompanhado por significativos

¹¹ Discente do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina, mariafernanda.branco@uel.br;

¹² Docente do Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Londrina, edineia@uel.br.

passivos ambientais, manifestos através da poluição hídrica, do descarte inadequado de resíduos sólidos e da progressiva degradação de áreas verdes essenciais para o equilíbrio ecológico municipal.

Essas questões ambientais transcendem o âmbito meramente ecológico, comprometendo não apenas os ecossistemas locais, mas afetando diretamente a qualidade de vida da população araponguense. A contaminação dos rios que abastecem a cidade, a operação irregular do aterro sanitário e a redução das áreas verdes urbanas configuram-se como problemas concretos que demandam uma reflexão crítica sobre o modelo de desenvolvimento territorial adotado pelo município.

Do ponto de vista teórico, a relação dialética entre crescimento urbano e degradação ambiental tem sido amplamente discutida na Geografia Urbana e na Ecologia Política, destacando a necessidade premente de equilíbrio entre desenvolvimento econômico e sustentabilidade. Conceitos fundamentais como gestão integrada de resíduos sólidos, conservação qualiquantitativa de recursos hídricos, arborização urbana estratégica e Educação Ambiental transformadora emergem como eixos centrais para a compreensão e o enfrentamento desses desafios complexos.

Esta pesquisa tem como objetivo central investigar os principais problemas ambientais de Arapongas, analisando as suas causas estruturais, suas múltiplas consequências socioambientais e as ações em curso para mitigá-los. A justificativa para o estudo reside na relevância crítica de se compreender e divulgar tais questões, que frequentemente são negligenciadas no debate público local, ainda que impactem diretamente o cotidiano e o futuro da comunidade araponguense.

Os objetivos específicos foram de identificar e caracterizar os principais desafios ambientais do município; avaliar a efetividade das políticas públicas e iniciativas locais de conservação ambiental; e propor medidas que contribuam para o desenvolvimento sustentável do território municipal, sempre considerando as particularidades locais e as potencialidades existentes.

Metodologicamente, o trabalho fundamentou-se na análise documental qualificada, consulta sistemática a relatórios oficiais, dados do IBGE e SNIS, notícias locais contextualizadas e imagens de satélite multitemporais, permitindo uma abordagem qualitativa e descritiva abrangente dos problemas e soluções em foco. A análise espacial permitiu compreender a dinâmica temporal das transformações antrópicas no território municipal.

As discussões realizadas ao longo do estudo evidenciaram problemas críticos de gestão ambiental, como a operação do aterro sanitário, a contaminação sistemática de rios por efluentes industriais e agropecuários e o descarte irregular de resíduos que atinge níveis alarmantes em diversos bairros. Em contrapartida, também foram identificadas iniciativas positivas em andamento, como a expansão do saneamento básico pela Sanepar, projetos de reflorestamento de APPs e programas de Educação Ambiental que envolvem escolas e comunidades.

Os resultados apontam categoricamente para a necessidade de maior rigor na fiscalização ambiental, ampliação substantiva da coleta seletiva, recuperação efetiva de áreas degradadas e engajamento comunitário permanente. Conclui-se que, embora Arapongas enfrente sérios e complexos desafios ambientais, há caminhos viáveis para transformá-la em uma cidade mais sustentável e resiliente, desde que haja envolvimento político consistente, investimentos adequados e participação social efetiva na construção de um projeto de cidade ambientalmente responsável.

Metodologia

Este estudo adotou uma abordagem qualitativa e descritiva, orientada pela análise documental e pelo levantamento de dados secundários, com o objetivo de examinar os principais desafios ambientais do município de Arapongas-PR. A estratégia metodológica organizou-se em quatro etapas principais: revisão sistemática de fontes documentais, coleta e análise de dados secundários, análise geoespacial e temporal, e sistematização e interpretação dos resultados.

Na etapa de revisão documental, foram consultados relatórios técnicos de gestão ambiental, planos municipais, publicações do IBGE, dados do SNIS, legislação pertinente e produções acadêmicas relacionadas à interface entre urbano e ambiente. A coleta de dados secundários abrangeu informações provenientes de órgãos públicos, como o Instituto Água e Terra (IAT), a Sanepar e a Prefeitura Municipal de Arapongas, além de notícias e reportagens de veículos de comunicação regional, com recorte temporal entre 2023 e 2025.

A dimensão espacial foi explorada por meio de imagens de satélite do Google Earth e mapas do Google Maps, que permitiram observar a evolução do uso e ocupação do solo no período de 1984 a 2020, com destaque para a localização do aterro sanitário e a identificação de áreas com ocorrência de descarte irregular. Para a sistematização e interpretação, os dados

foram organizados em quadros analíticos que relacionam problemas, soluções propostas e ações em andamento, visando a uma compreensão integrada da realidade local.

Do ponto de vista instrumental, a análise espacial foi realizada exclusivamente por meio da visualização e captura de imagens de satélite no Google Earth, que permitiram a observação qualitativa da evolução temporal da malha urbana entre 1984 e 2020. Para organização e tabulação dos dados, utilizou-se o pacote Microsoft Office (Word e Excel) para construção de tabelas, quadros analíticos e a redação do artigo. O tratamento das notícias e documentos seguiu técnicas manuais de análise de conteúdo, com categorização temática baseada na leitura e interpretação dos materiais coletados. Ressalta-se que todas as imagens e mapas utilizados são de domínio público ou possuem licenças de uso não restritivas, com as devidas referências de autoria. Por se tratar de pesquisa baseada exclusivamente em fontes secundárias e de acesso público, não foi necessária submissão a comitê de ética.

Fundamentação teórica

A análise dos desafios ambientais urbanos contemporâneos requer uma fundamentação teórica que articule as múltiplas dimensões do desenvolvimento territorial. Neste estudo, adotou-se como marco conceitual central a perspectiva do desenvolvimento sustentável, que propõe uma integração equilibrada entre o crescimento socioeconômico, a conservação ambiental e o bem-estar das populações.

Essa abordagem permitiu examinar criticamente os modelos de desenvolvimento adotados pelos municípios, considerando especialmente os impactos decorrentes da acelerada urbanização e industrialização. Nesse contexto, Milton Santos (2006, p. 89) afirma que "o espaço geográfico é, ao mesmo tempo, forma, função, estrutura e processo", o que nos auxilia a compreender que as transformações ambientais em Arapongas não são meramente físicas, mas expressam dinâmicas sociais e econômicas profundas.

No âmbito da gestão ambiental municipal, seguindo a perspectiva de Santos (2006) sobre a produção do espaço, a literatura especializada tem destacado a importância do planejamento integrado como ferramenta fundamental para conciliar desenvolvimento econômico e conservação ambiental. A ausência de instrumentos de planejamento adequado tende a acentuar problemas como a degradação de recursos hídricos, a inadequada gestão de resíduos sólidos e a redução de áreas verdes urbanas.

A gestão de recursos hídricos constitui outro eixo teórico relevante, particularmente no que se refere à proteção de mananciais e nascentes em áreas urbanas e rurais. Partindo da análise santiana sobre as técnicas e o território, os fundamentos teóricos que orientam esta análise enfatizam a necessidade de adoção de práticas que garantam a quantidade e qualidade da água, mediante a implementação de instrumentos de controle e monitoramento dos corpos hídricos. A Política Nacional de Recursos Hídricos (Lei nº 9.433/1997) estabelece a bacia hidrográfica como unidade de gestão, princípio que se mostra essencial para compreender e enfrentar os problemas de poluição nos rios Bandeirante do Norte e dos Apertados.

No campo da gestão de resíduos sólidos, a teoria sustentada por autores como Jacobi (2006) defende a transição do modelo convencional de descarte para sistemas integrados que priorizam a redução, reutilização e reciclagem de materiais. Esta perspectiva teórica valoriza a atuação de cooperativas de catadores e a implementação de infraestruturas adequadas para o processamento de recicláveis.

A arborização urbana e a manutenção de áreas verdes representam outro fundamento teórico importante, com base em estudos como Macedo (2010), que compreendem estes elementos como exercendo funções ecológicas essenciais nos espaços urbanos, contribuindo para a regulação microclimática, a drenagem urbana e a conservação da biodiversidade.

Finalmente, a Educação Ambiental configura-se como eixo teórico fundamental, seguindo a perspectiva de Loureiro (2004), entendida como processo contínuo capaz de promover a sensibilização e o engajamento da sociedade na proteção ambiental. A teoria sustenta que programas educativos desenvolvidos em escolas e comunidades podem transformar práticas e valores, favorecendo a construção de cidades mais sustentáveis.

Resultados e Discussões

A análise integrada dos dados coletados permitiu identificar e contextualizar os principais desafios ambientais do município de Arapongas.

As imagens de satélite analisadas (1984 a 2020) revelam a drástica redução de áreas vegetadas, substituídas pela malha urbana em expansão (Quadro 01). Essa transformação da paisagem confirma a perspectiva de Milton Santos (2006, p. 52), para quem "o espaço é, pois, um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente".

Quadro 01 – Malha urbana do Município de Arapongas de 1984 até 2020.

Município de Arapongas no ano de 1984	Município de Arapongas no ano de 1995
	
Município de Arapongas no ano de 2000	Município de Arapongas no ano de 2010
	
Município de Arapongas no ano de 2015	Município de Arapongas no ano de 2020
	

Fonte: Google Earth. Imagens de satélite da cidade de Arapongas - PR. Google, 2025

O avanço da urbanização sobre áreas naturais evidência, portanto, um modelo de desenvolvimento que prioriza a lógica econômica em detrimento da sustentabilidade socioambiental. Conforme sintetizado no Quadro 02, que articula problemas, soluções propostas e medidas em implementação.

Quadro 02 – Diagnóstico dos principais problemas ambientais e propostas de intervenção para o município de Arapongas - PR

Problemas Ambientais	Soluções	Como Implementar
Poluição dos rios e córregos (ex: Ribeirão Bandeirante do Norte e Ribeirão dos Apertados).	Fiscalização rigorosa, multas para infratores e tratamento de efluentes.	Atuação conjunta da Secretaria de Meio Ambiente, IAT, Guarda Ambiental e Polícia Ambiental; Monitoramento contínuo da qualidade da água.
Degradação das nascentes e matas ciliares.	Reflorestamento, proteção das APPs e técnicas como: solo-cimento.	Projeto como: “Água Limpa”, plantio de mudas nativas e recuperação de áreas degradadas; envolvimento da comunidade e escolas.
Descarte irregular de resíduos e entulhos.	Ampliação da coleta seletiva e fiscalização do descarte.	Ações da SEASPMa com campanhas educativas, notificações e multas; criação de ecopontos para facilitar descarte correto.
Operação irregular de aterro sanitário (sem licença próximo a áreas residenciais)	Licenciamento adequado, mudança para local legal e instalação de tratamento de chorume.	Pressão do Ministério Público: planos municipais de saneamento e investimentos em infraestrutura ambiental.
Falta de conscientização ambiental.	Educação Ambiental permanente nas escolas e comunidades.	Projetos como Agrinho, Semana do Meio Ambiente, campanhas públicas e engajamento de ONGs e instituições locais.
Aumento de arborização urbana em áreas verdes insuficientes.	Plantio de árvores e manutenção de parques.	Ações da secretaria Municipal de Agricultura e Meio Ambiente: projetos de arborização e conservação do Parque dos Pássaros.

Fonte: A autora (2025)

A poluição hídrica emergiu como um dos problemas mais críticos e urgentes do município. Os casos emblemáticos do Frigorífico Frigomax, multado em R\$ 210 mil pelo

lançamento de efluentes industriais no Ribeirão Bandeirante do Norte, e das 43 propriedades rurais situadas na Bacia do Ribeirão dos Apertados por despejo de esgoto e dejetos orgânicos, revelam uma crise sistêmica na gestão dos recursos hídricos.

Estes episódios não representam casos isolados, mas sintomas de um padrão de desenvolvimento que trata os corpos hídricos como depósitos de resíduos. As consequências desta degradação extrapolam o âmbito ambiental, manifestando-se concretamente na interrupção do abastecimento de água para a população em pelo menos três ocasiões diferentes durante 2025, conforme registrado pela Sanepar.

Esta realidade exige não apenas fiscalização sistemática, mas uma revisão profunda do modelo de gestão territorial, alinhada aos preceitos da gestão integrada de bacias hidrográficas propostos por autores como Tucci (2001), que defendem o planejamento por unidade hidrográfica como estratégia fundamental para a sustentabilidade hídrica. No que tange à gestão de resíduos, os dados (IBGE, 2022) revelam uma contradição significativa: enquanto o município conta com quatro cooperativas de catadores organizadas e cobertura de 100% da coleta seletiva na área urbana, apenas 3,1% dos resíduos sólidos urbanos são efetivamente reciclados.

Este percentual, aquém do potencial do município, evidencia uma profunda desconexão entre a infraestrutura disponível e a participação popular, problema discutido por Jacobi (2006) ao analisar que a efetividade da gestão de resíduos depende não apenas de estrutura física, mas do envolvimento ativo da sociedade. A existência de quase 7 mil notificações por descarte irregular de entulho entre janeiro e abril de 2025, além do encontro de mais de 100 pneus com larvas de dengue em terrenos baldios (PREFEITURA DE ARAPONGAS, 2025), comprova que o desafio vai além da estrutura física, demandando um trabalho contínuo de educação ambiental e engajamento comunitário.

A situação do aterro sanitário representa um dos mais graves passivos ambientais do município (Figura 01). Operando com capacidade esgotada desde 2021, sua localização próxima a zonas residenciais amplifica os riscos de contaminação do solo e do lençol freático. Apesar do anúncio de recursos federais no valor de R\$3 milhões para sua desativação, a ausência de um cronograma definido mantém a população em situação de vulnerabilidade socioambiental (JORNAL PARANÁ NORTE, 2024). Esta realidade demanda intervenção técnica imediata e transparência no processo de transição para uma solução adequada.

Figura 01 – Aterro Sanitário do município de Arapongas.



Fonte: Google. Google Maps: Arapongas – PR. Google, 2025

A arborização urbana, iniciada de forma sistemática em 2012 e institucionalizada por lei municipal em 2020, mostra avanços na estruturação de políticas públicas, porém ainda insuficientes para reverter o processo histórico de degradação.

O Parque dos Pássaros, com seus 76.593 m², destaca-se como importante remanescente verde na região norte do Paraná, abrigando trilhas, lagos e biodiversidade significativa. No entanto, a falta de investimentos em revitalização e manutenção compromete seu potencial como espaço de lazer e conservação ambiental, confirmando a análise de Macedo (2010) sobre a importância da manutenção continuada para a efetividade das áreas verdes urbanas, refletindo a desconexão entre a criação de áreas protegidas e a alocação de recursos para sua efetiva conservação.

Os programas de Educação Ambiental, como o Agrinho, o Plante Vida e o Pingo D'Água, representam iniciativas promissoras de engajamento comunitário que já resultaram no plantio de centenas de mudas e na sensibilização de estudantes e moradores. Contudo, a perpetuidade dessas ações ainda é frágil, dependendo de uma integração mais orgânica com as políticas setoriais e de alocação orçamentária consistente por parte do poder público. A efetividade destes programas esbarra na descontinuidade típica de políticas vinculadas a gestões governamentais específicas, desafio já apontado por Loureiro (2004) quando destaca a

necessidade de políticas de Estado, e não apenas de governo, para a consolidação da Educação Ambiental.

Em síntese, os resultados apontam para a necessidade de maior articulação institucional, investimento continuado em infraestrutura ambiental e fortalecimento da participação social. A superação dos desafios identificados exigirá a implementação efetiva do Plano Municipal de Arborização, a conclusão do Plano de Saneamento Básico e a desativação controlada do aterro sanitário atual, em consonância com os marcos legais e teóricos que orientam a gestão ambiental urbana sustentável.

A transformação desta realidade depende do reconhecimento de que o desenvolvimento econômico só será verdadeiramente sustentável quando incorporar a conservação ambiental como pilar central de seu projeto de cidade.

Considerações finais

Ao final deste estudo, fica evidente que Arapongas encontra-se em um momento decisivo de sua trajetória socioambiental. A cidade, historicamente reconhecida por sua vocação industrial e pelo dinamismo de seu comércio, hoje enfrenta desafios complexos que transcendem a esfera econômica e atingem diretamente o bem-estar de sua população.

A poluição de rios essenciais ao abastecimento, a gestão inadequada de resíduos e a redução progressiva de áreas verdes não são apenas problemas técnicos ou operacionais, mas expressões concretas de um modelo de desenvolvimento que ainda não integra plenamente a dimensão ambiental como pilar central.

A pesquisa revelou, contudo, que há motivos para otimismo. A atuação dedicada das cooperativas de reciclagem, o compromisso de educadores e estudantes em projetos como o Agrinho e o Plante Vida, e a crescente mobilização de setores da sociedade civil indicam que uma transição para práticas mais sustentáveis já está em curso. Essas iniciativas demonstram que parte significativa da comunidade compreende que o futuro do município depende da conciliação entre prosperidade econômica e integridade ecológica.

Para os cidadãos de Arapongas, este trabalho busca servir não apenas como diagnóstico, mas como um chamado à ação coletiva. Pequenos gestos, como a separação correta do lixo, o tratamento de efluentes industriais e o plantio de árvores, são fundamentais para a construção de uma cidade mais justa e ambientalmente responsável. Cada ação individual, somada, compõe

o esforço necessário para levarmos às futuras gerações um território mais saudável e equilibrado.

Do ponto de vista acadêmico, este estudo buscou contribuir com a produção de conhecimento sobre cidades médias brasileiras, destacando a importância do olhar local para a compreensão de desafios globais. A metodologia adotada, baseada em análise documental, dados geoespaciais e levantamento de ações em andamento, pode ser adaptada e aplicada a outros contextos municipais, fortalecendo redes de pesquisa e subsidiando políticas públicas regionalizadas.

Há, sem dúvida, um longo caminho a percorrer. É essencial acompanhar a implantação da nova usina de reciclagem, ampliar o monitoramento da qualidade da água e aprofundar a avaliação dos impactos das ações de Educação Ambiental.

Acima de tudo, é fundamental garantir que todas as vozes da comunidade e dos moradores mais antigos aos recém-chegados, dos trabalhadores da indústria aos agricultores, sejam ouvidas e consideradas no desenho e na implementação de políticas públicas. A sustentabilidade, afinal, só se efetiva por meio de processos verdadeiramente democráticos e participativos.

A história socioambiental de Arapongas ainda está em construção, cabe ao poder público, setor privado, universidade e sociedade civil, escrever seus próximos capítulos com responsabilidade, visão de futuro e o firme propósito de demonstrar que a conservação dos rios, das matas e da qualidade do ar não é um entrave ao progresso, mas a base indispensável para uma cidade verdadeiramente acolhedora, resiliente e próspera.

Referências

Agência Estadual de Notícias. **Sanepar investe R\$ 11 milhões na ampliação do esgoto em Arapongas**. AEN, 2024. Disponível em: <https://www.aen.pr.gov.br>.

Brasil. **Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997**. Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 9 jan. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19433.htm.

Brasil. **Censo Demográfico 2022: Arapongas**. IBGE, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br>.

CGN. **Descarte irregular de mais de 100 pneus é registrado em Arapongas; maioria contava com larvas da dengue**. 2024. Disponível em:

<https://cgn.inf.br/noticia/1773900/descarte-irregular-de-mais-de-100-pneus-e-registrado-em-arapongas-maioria-contava-com-larvas-da-dengue>.

DDD43. **Prefeitura intensifica fiscalização sobre descarte irregular de resíduos em Arapongas.** 2024. Disponível em: <https://ddd43.com.br/prefeitura-intensifica-fiscalizacao-sobre-descarte-irregular-de-residuos-em-arapongas/>.

DIA A DIA ARAPONGAS. **Prefeitura intensifica limpeza urbana e roçagem de terrenos em vários bairros.** 2025. Disponível em: <https://www.diaadiaarapongas.com.br>.

Google. Google Maps: Arapongas – PR. Google, 2025

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico.** 2022. RIO DE JANEIRO. IBGE: 2022.

Instituto Água e Saneamento. **O saneamento em Arapongas – PR.** Municípios e Saneamento. Disponível em: <https://www.institutoaguasaneamento.org.br/municipios-e-saneamento/arapongas-pr>.

Jacobi, P. R. **Gestão compartilhada de resíduos sólidos no Brasil: inovação com inclusão social.** São Paulo: Annablume, 2006.

Jornal Paraná Norte. **MP pede interrupção do aterro sanitário de Arapongas.** 2024. Disponível em: <https://www.jornalparananorte.com.br/2024/07/20/mp-pede-interruptao-do-aterro-sanitario-de-arapongas/>.

Jornal Repórter do Vale. **Quase 7 mil cargas de entulho foram levadas ao aterro de Arapongas entre janeiro e abril de 2025.** 2025. Disponível em: <https://www.jornalreporterdovale.com>.

Loureiro, C. F. B. **Educação ambiental transformadora.** In: LAYRARGUES, P. P. (Coord.). **Identidades da educação ambiental brasileira.** Brasília: MMA, 2004. p. 65-84.

Macedo, S. S.; SAKATA, F. G. **Parques urbanos no Brasil.** 3. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

Paraná. **Com investimento de R\$ 2,3 milhões, IAT revitaliza Parque dos Pássaros em Arapongas.** Curitiba, 2023. Disponível em: <https://www.parana.pr.gov.br/aen/Noticia/Com-investimento-de-R-23-milhoes-IAT-revitaliza-Parque-dos-Passaros-em-Arapongas>.

Prefeitura de Arapongas. **Prefeitura registra descarte irregular de mais de 100 pneus em terreno baldio.** Arapongas, 2023. Disponível em: <https://arapongas.atende.net/cidadao/noticia/prefeitura-registra-descarte-irregular-de-mais-de-100-pneus-em-terreno-baldio-no-jardim-casa-blanca>.

Santos, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006

Sistema Nacional de Informações Sobre Saneamento. **Diagnóstico dos serviços de água e esgoto: Arapongas (PR)**. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/snis>.

Tribuna do Paraná. **Semana do Rio vai plantar 30 mil mudas e recuperar 14 nascentes em Arapongas**. 2024. Disponível em: <https://www.tribunapr.com.br>.

Tucci, C. E. M. **Gestão da água no Brasil**. Brasília: UNESCO, 200

Um Jornal Regional. **Campanhas educativas reforçam o uso consciente da água e a coleta seletiva em Arapongas**. 2023. Disponível em: <https://www.umjornalregional.com.br>.

OURO PRETO: PLANEJAMENTO URBANO PARA ALÉM DO TURISMO¹³

Paulo Roberto da Silva Rufino¹⁴

Isabelle Salazar Vieira Alves¹⁵

RESUMO

O estudo analisa a relação entre o planejamento urbano e as políticas de preservação patrimonial em Ouro Preto (MG), cidade histórica reconhecida pela UNESCO como Patrimônio Mundial. O objetivo é compreender como se articulam as práticas de preservação, o turismo e as dinâmicas sociais locais, identificando seus impactos sobre a vida dos moradores. A pesquisa fundamenta-se em autores que discutem a produção social do espaço, o direito à cidade e a fragmentação das políticas urbanas e patrimoniais. Metodologicamente, a investigação combina abordagens qualitativa e quantitativa, com base em pesquisa bibliográfica, análise documental, entrevistas semiestruturadas e aplicação de *survey* com moradores. Essa triangulação permitiu compreender tanto as percepções sobre o patrimônio quanto os efeitos concretos das políticas de preservação e do turismo no cotidiano urbano. Os resultados indicam que o modelo de gestão urbana em Ouro Preto privilegia a conservação formal e o turismo em detrimento da inclusão social, reforçando desigualdades e a dicotomia entre o centro histórico valorizado e as periferias negligenciadas. A falta de integração entre preservação e planejamento urbano contribui para a formação de uma “cidade cenográfica”, desconectada das demandas dos residentes. Conclui-se que é necessário reorientar as políticas patrimoniais a partir do direito à cidade, reconhecendo o patrimônio como bem coletivo e instrumento de cidadania.

Palavras-chave: Planejamento urbano, Patrimônio cultural, Turismo, Ouro Preto, Políticas públicas.

Introdução

Ouro Preto, antiga Vila Rica, formou-se a partir da junção de diversos arraiais que, ao longo do século XVIII, consolidaram-se como um importante núcleo urbano e político da então província de Minas Gerais. A cidade representa um dos principais símbolos do período colonial brasileiro, destacando-se pela presença marcante do barroco e do rococó em sua arquitetura e ornamentação. Reconhecida internacionalmente como um “museu a céu aberto”, foi o primeiro

¹³ Este artigo é resultado do trabalho final da disciplina GF 702 - Meio Ambiente Urbano, ministrada no primeiro semestre letivo do ano de 2019 no Instituto de Geociências (IG) da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) pela Professora Doutora Maria Tereza Duarte Paes. O trabalho foi desenvolvido entre os meses de março e julho de 2019, com um trabalho de campo realizado entre os dias 30 de maio e 03 de junho para Minas Gerais passando por Belo Horizonte, Mariana e Ouro Preto;

¹⁴ Mestrando pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Campinas, paulorufino42@gmail.com;

¹⁵ Doutora pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Campinas, isabellesalazargeo@gmail.com.

sítio brasileiro a ser inscrito na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO, em 1980 (Brasil, 2022), em razão de seu valor histórico, artístico e cultural excepcionais.

A consagração patrimonial de Ouro Preto, entretanto, não se restringe ao reconhecimento simbólico. O título de Patrimônio Mundial conferiu à cidade uma posição central nas políticas de preservação brasileiras, orientando intervenções urbanas e estratégias de gestão ao longo das últimas décadas. Essas políticas, em grande medida, priorizaram a conservação formal do conjunto arquitetônico e a valorização turística do centro histórico, contribuindo para consolidar uma imagem idealizada da cidade. Por outro lado, questões urbanas contemporâneas — como habitação, mobilidade, infraestrutura e serviços públicos — têm recebido tratamento fragmentado ou secundário, frequentemente delegado a outras esferas administrativas.

Esse cenário tem sido amplamente discutido nos estudos urbanos, que problematizam a relação entre patrimônio e cidade. Pesquisas recentes apontam que, em diferentes contextos brasileiros, políticas de preservação têm se orientado mais para atender às expectativas do turismo e da economia cultural do que às demandas cotidianas dos moradores. Como resultado, observa-se a produção de espaços urbanos marcados por tensões entre a preservação material do patrimônio e as dinâmicas sociais locais, evidenciando lacunas na integração entre planejamento urbano e preservação patrimonial.

Nesse contexto, Ouro Preto constitui um caso emblemático para compreender a dualidade entre planejamento urbano e políticas preservacionistas. O objetivo deste trabalho é discutir como essa relação se estrutura no município e analisar seus impactos efetivos sobre a população residente. Ao articular dimensões urbanas, patrimoniais e sociais, busca-se evidenciar os desafios enfrentados por cidades históricas brasileiras diante das demandas de conservação, do turismo e do direito à cidade, contribuindo para o debate sobre gestão integrada do patrimônio e planejamento urbano.

Metodologia

Para o desenvolvimento deste trabalho, foi realizada uma ampla pesquisa bibliográfica e documental com o objetivo de fundamentar teoricamente a análise. As principais bases consultadas foram Scielo, Google Acadêmico, Mendeley, ProQuest, Science Direct e o Sistema de Bibliotecas da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). A busca concentrou-se em publicações nacionais e internacionais que abordam temas relacionados ao patrimônio cultural,

planejamento urbano, turismo e dinâmicas socioespaciais, privilegiando artigos, livros e documentos institucionais recentes.

Além da revisão bibliográfica, foram produzidos dados empíricos por meio da aplicação de questionários semiestruturados, direcionados a moradores da cidade de Ouro Preto. O instrumento foi elaborado com questões abertas e fechadas, buscando captar percepções, experiências e avaliações dos residentes sobre as políticas de preservação patrimonial e seus efeitos no cotidiano urbano. Essa abordagem qualitativa permitiu explorar dimensões subjetivas e contextuais que não são facilmente apreendidas por métodos exclusivamente quantitativos.

A aplicação dos questionários seguiu o modelo *survey*, conforme proposto por Babbie (2003) e Silva et al. (2019), por possibilitar a coleta sistemática de informações de um conjunto mais amplo de respondentes e, ao mesmo tempo, a documentação de processos sociais complexos (Silva et al., 2019, p. 545). Essa combinação entre pesquisa bibliográfica e levantamento empírico possibilitou a triangulação de dados, articulando diferentes fontes de informação para compreender de forma mais abrangente a relação entre políticas preservacionistas, planejamento urbano e vida cotidiana em Ouro Preto.

Fundamentação teórica

O conceito de patrimônio cultural assume papel central na compreensão das dinâmicas urbanas de Ouro Preto, cuja configuração histórica e arquitetônica reflete a herança colonial do século XVIII. Conforme define o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Ribeiro, 2014), os centros históricos demandam políticas integradas que articulem preservação, acessibilidade e funcionalidade urbana, de forma a garantir a permanência da vida cotidiana e a manutenção de seus valores culturais. Assim, a conservação patrimonial não deve ser tratada como uma ação isolada, mas como componente de um processo contínuo de planejamento urbano e territorial. Nessa direção, Aloísio Magalhães, então diretor da Fundação Nacional Pró-Memória, enfatizava que “a própria comunidade é a melhor guardiã de seu patrimônio” (Brasil, 1980, p. 11). Essa afirmação sinaliza uma mudança de paradigma, em que o patrimônio passa a ser compreendido não apenas como um conjunto de bens materiais, mas como expressão da identidade e da vivência social. Contudo, a separação institucional entre as políticas de preservação e as de desenvolvimento urbano, consolidada em 2013 com a cisão da antiga Secretaria de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano de Ouro Preto, representou,

conforme Silva (2013), uma visão fragmentada de cidade, que dissocia o patrimônio das transformações urbanas cotidianas.

Para Ribeiro e Simão (2016, p. 185), essa fragmentação se contrapõe às tendências contemporâneas do pensamento urbano, as quais “defendem a integração das ações que interferem no espaço da cidade”. Assim, a preservação deve ser entendida como parte integrante do planejamento, e não como um campo autônomo. Quando dissociada da política urbana, a preservação tende a reforçar desigualdades e a transformar o centro histórico em um espaço cenográfico, voltado mais à contemplação turística do que à vivência cidadã.

O turismo em Ouro Preto constitui um dos principais vetores de dinamização econômica do município, mas também um fator de reconfiguração simbólica e espacial. Como assinalam Ribeiro e Simão (2016), o sítio histórico passou a ser fetichizado, transformando-se em mercadoria cultural e objeto de consumo estético. Essa lógica se aproxima da concepção marxiana de fetichismo da mercadoria, segundo a qual os valores sociais e humanos são transferidos aos objetos, ocultando as relações de produção que lhes dão origem (Marx, 2013). Nessa perspectiva, a chamada “cidade espetáculo” (Ribeiro; Simão, 2016, p. 189) sobrepõe-se à “cidade vivida”, convertendo o espaço urbano em palco de experiências turísticas e em produto para o mercado global. O turismo, quando concebido como eixo estruturante do planejamento, tende a encobrir as contradições sociais e a reforçar a segregação entre o centro histórico — valorizado e patrimonializado — e as áreas periféricas, onde vive a maior parte da população residente. Santos (1977, p. 37) já alertava que “as formas geográficas difundem o capital e mudam as estruturas sociais”, indicando que a urbanização não é apenas um fenômeno físico, mas um processo econômico e político.

A literatura sobre planejamento urbano em cidades históricas ressalta a necessidade de integração entre preservação patrimonial e desenvolvimento urbano sustentável. Entretanto, como destaca Teixeira (2015), o sistema municipal de planejamento em Ouro Preto tem se mostrado frágil e descontínuo, frequentemente orientado por demandas emergenciais e pressões externas, como as recomendações da UNESCO e do próprio IPHAN. Em vez de constituir uma política estruturada e participativa, o planejamento urbano tem se restringido a respostas pontuais, muitas vezes reativas a problemas já instalados. Esse padrão reflete o que Villaça (2001) denomina de segregação intraurbana, caracterizada pela distribuição desigual de infraestrutura, serviços públicos e oportunidades.

A análise das percepções sociais sobre o patrimônio e o planejamento urbano em Ouro Preto requer uma abordagem que integre métodos qualitativos e quantitativos, articulando

dimensões objetivas e subjetivas do espaço. Nesse contexto, as entrevistas semiestruturadas com moradores, gestores e agentes culturais foram adotadas como instrumento de interpretação das experiências e discursos sociais, possibilitando compreender as formas de apropriação e percepção do patrimônio. De modo complementar, a aplicação de um *survey* com questionário estruturado permitiu identificar tendências, padrões e percepções recorrentes sobre o uso e a valorização do centro histórico. Conforme Babbie (2010) e Gil (2008), o método *survey* é eficaz na mensuração de opiniões e atitudes em grupos definidos, oferecendo suporte empírico à análise comparativa.

As discussões teóricas apresentadas evidenciam que o estudo do planejamento urbano em Ouro Preto deve articular as dimensões patrimonial, social e econômica. A prevalência de políticas voltadas ao turismo e à conservação formal tem produzido efeitos de exclusão e desigualdade, enquanto a integração entre preservação e desenvolvimento urbano pode promover uma cidade mais justa e acessível. Assim, o direito à cidade deve orientar as práticas de gestão, assegurando que o patrimônio cultural seja simultaneamente memória coletiva e condição de cidadania.

Resultados e Discussões

Patrimônio, Turismo e Questões Urbanas

A mobilidade e a acessibilidade, sobretudo no espaço das cidades, são necessidades primordiais para a população, residente ou transeunte, que configuram direitos constitucionalmente garantidos e princípios fundamentais de equidade e legalidade em solo nacional (Brasil, 1988).

De acordo com o Caderno Técnico do Iphan, em seu 9º volume, que trata da Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos:

Vale dizer que calçadas, ruas e praças devem, a bem do bom funcionamento da cidade e dos direitos dos cidadãos, oferecer percursos francos, seguros e agradáveis para todos, inclusive os que apresentam limitações, como deficientes físicos, idosos, crianças ou pessoas com restrições temporárias. Da mesma forma, nos monumentos e equipamentos urbanos - museus, templos, centros culturais -, é essencial conciliar a preservação de valores arquitetônicos com todas as possibilidades de locomoção e apreensão (Machado, 2014, p. 7)

A ruptura do ideário que versa sobre a necessidade de pensar e planejar a cidade, essencialmente nos determinados centros históricos, pode gerar, e no caso de Ouro Preto é

perceptível pela complexa relação de pertencimento que a população residente vivência no sítio histórico, uma cisão que acaba criando duas cidades. Essa cisão vem tornando-se mais evidente, principalmente, após 2013, quando o Poder Executivo Municipal dividiu a existente Secretaria de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano, gerando duas novas secretarias, com atribuições diferentes dentro de uma lógica onde as políticas de preservação do patrimônio cultural deveriam ser integradas ao planejamento urbano e territorial da cidade de Ouro Preto.

Como consequência a essa normativa, uma carta-manifesto, assinada por vários profissionais e representantes de áreas diversas da sociedade civil, foi enviada a câmara municipal de Ouro Preto e endereçada aos seus vereadores, demonstrando a preocupação e a concepção de que o patrimônio histórico e cultural não deve ser separado da parte organizacional de uma cidade, logo em seus primeiros trechos, tem-se:

Somos profissionais das mais diversas áreas e vimos aqui expor a nossa preocupação com a preservação do patrimônio cultural e o planejamento urbano de Ouro Preto, cidade Patrimônio da Humanidade. Temos em comum nosso respeito, admiração e identificação cultural com esta cidade, lugar de morada e/ou trabalho, referencial de estudos e/ou atuação profissional.[...]Esta fragmentação, que parece algo unicamente gerencial, nos preocupa, pois revela uma concepção de cidade que separa o patrimônio cultural das transformações urbanas cotidianas, em contradição a diversas tendências do pensamento urbano contemporâneo que, corretamente, defendem a integração das ações que interferem no espaço da cidade. Afinal, como lidar com a preservação de uma cidade tombada e declarada patrimônio da humanidade pelo seu conjunto urbano, sem que seu planejamento esteja entrelaçado, como algo único e indissociável? (Silva, 2013).

Todo este cenário parece desfavorecer a população local, que trabalha e tem sua renda gerada no sítio histórico, porém, por questões econômicas e de acesso, não consegue utilizar, consumir e muito menos morar nessa área, habitando e vivendo em áreas periféricas da cidade. Essas duas cidades existem concomitantemente dentro do território, a “Ouro Preto virtual”, cenográfica, onde o sítio tombado, por uma fetichização do patrimônio cultural, no sentido ao qual Marx (2013) tratou, confunde os termos turismo e patrimônio em um amálgama de cidade memória com cidade espetáculo (Ribeiro; Simão, 2016, pp.184-191).

Já a “Ouro Preto tangível”, essa é o espaço do cotidiano, onde a vida e as relações acontecem. Essa é a Ouro Preto que os moradores residem, onde os conflitos se dão, e essa cidade e essa população que sentem diretamente qualquer consequência dessas relações de poder entre planejamento urbano e patrimônio histórico e cultural tombado. Ocorre que a

segregação espacial não se restringe ao espaço físico, e isso é de suma importância ressaltar, do mesmo modo que a infraestrutura, a concentração de serviços públicos e conservação do espaço (Villça, 2001).

Quando se trabalha e planeja as questões urbanas de maneira que o âmago acaba tendo no turismo seu eixo estruturante, isso pode causar o encobrimento dos pormenores do lugar, sendo que no caso de Ouro Preto o sítio histórico que é parte da cidade não representa o território em sua totalidade (Santos, 1977).

Os Planos Diretores de Ouro Preto

Como é trazido por Teixeira (2015, p.121), a gestão municipal de Ouro Preto quase sempre se omitiu no processo de planejamento e gestão urbana, apenas tomando medidas que dissessem a respeito de suas obrigações legais em relação ao uso do solo. A questão do cuidado com o patrimônio cultural, por exemplo, sempre foi deixada a cargo do IPHAN. Uma relação que o próprio autor reconhece como advinda da gestão centralizada da preservação do patrimônio no Brasil, uma postura que começou a ser reavaliada nos anos 80 pela gestão de Aloísio de Magalhães. Nas palavras do próprio ex-diretor do IPHAN: “Isto é, temos que procurar dar à comunidade um status de vida que lhe permita entender por que determinado prédio está sendo preservado. Em outras palavras, a própria comunidade é a melhor guardiã de seu patrimônio.” (Brasil, 1980, p.11).

Ainda em 1979, é possível ver o primeiro empenho de comunicação com a comunidade da cidade, com o Seminário de Ouro Preto, desempenhada pela Comissão Técnica de Avaliação de Projetos do Estado de Minas Gerais. Como avalia Teixeira, é a primeira vez que a população teve oportunidade de ser ouvida e dar propostas para a cidade (2015, p.121).

Do Seminário, tem-se o “Projeto Ouro Preto”, que produzirá ações e documentos na cidade ao longo dos anos 80, como por exemplo a contenção de encostas, reflorestamento do Jardim Botânico, elaboração da Carta Geológica de Ouro Preto. Duas normas elaboradas nesse período merecem maior destaque, o Código de Posturas de Ouro Preto (Lei nº 178, de 1980) ainda em vigor, se faz em defesa da estética e paisagem da cidade, normalizando as edificações da cidade “instalação de antenas, toldos e placas de publicidade e propaganda; altura de muros; poda de árvores; uso do espaço público em área tombada; etc.” (idem, p.124).

E também, o Estudo de Transportes Urbanos de Ouro Preto: Recomendação para Implantação Imediata - ETURB/OUP em 1983. O estudo trazia informações importantes sobre

a configuração da cidade, como a incompatibilidade da rede viária com o tráfego de veículos pesados, as demandas variadas de veículos leves - baixas quase todo o ano, e altas em épocas de festas -, inexistência de sistema público de transporte, precariedade das vias (idem, p.126). O estudo ainda traz diversas recomendações, que não foram seguidas na época, e só seriam implementadas muitos anos depois.

Assim, a partir destas questões levantadas ao longo da década de 80, ainda em 1989 o anteprojeto do plano diretor da cidade começa a ser elaborado, que nunca chegou a ser aprovado. Apenas em 1996 a cidade conseguiu aprovar seu primeiro plano diretor, já a partir de um grupo de trabalho diferente da primeira proposta (Teixeira, 2015, p.129-135).

O plano traz uma série de diretrizes das preocupações municipais, como saneamento, transporte, educação e trabalho, embora o turismo seja muito pouco explorado (Ouro Preto, 1996). O macrozoneamento, como destaca Teixeira, traz poucos avanços, e serviu prioritariamente para a delimitação dos distritos do município (2015, p.137-138). Além disso, como ainda destaca o autor, o plano se faz vago e generalista, demandando uma série de leis de complementação para sua aplicação, que foram ignoradas pelas gestões posteriores (idem, p. 142-143).

A primeira revisão do plano foi em 2006, já após o surgimento do Estatuto das Cidades, que tornava por exemplo, obrigatório sua elaboração para Ouro Preto pelo critério de tamanho e de interesse turístico. As motivações que resultaram no novo planejamento podem ser relacionadas com o temor que a cidade tinha de perder o título de patrimônio cultural pela UNESCO, como retrata Braga (2008), que também defende se tratar de um boato, uma vez que não condizia com os protocolos da UNESCO.

Como é trazido por Teixeira, uma das questões importante frente a ocupação da cidade eram os fundos dos imóveis, que sempre eram tratados com descaso, uma vez que a política do IPHAN focava na preservação fachadista, e a ocupação irregular em áreas de encostas, espaços públicos, áreas verdes e sítios arqueológicos (2015, p.156-157). O autor também traz a ocorrência de dois acidentes envolvendo veículos pesados, que acabaram por destruir, em dois anos seguidos, o chafariz da Igreja de N. Senhora do Pilar (Estadão, 2019) suscitando as discussões, já levantadas em 1983 pelo estudo de transportes urbanos. Por exemplo, tem-se a incompatibilidade das vias do centro histórico com veículos pesados. Posteriormente em 2003, o relatório da missão da UNESCO fez diversas recomendações ao IPHAN e ao município de Ouro Preto, incluindo medidas de gestão como a elaboração de um plano diretor (Teixeira, 2015, p.159). É importante destacar sobre o relatório, que embora houvesse plano diretor para

Ouro Preto, este nem poderia ser considerado por não estar sendo posto em prática. Também é necessário reconhecer que dentro do próprio âmbito do patrimônio, existem preocupações que envolvem de forma mais direta a vida da população, como as preocupações com habitação, ocupação desordenada e projetos de ofícios tradicionais. Assim, a revisão do plano diretor tinha mais preocupações com a aplicabilidade, e como demandava o Estatuto das Cidades, maior participação popular.

Contudo, o novo plano se mostrou ainda mais genérico do que o de 1996, por consequência da transferência do zoneamento para a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS (Ouro Preto, 2006). Ainda mais interessante, é a falta de atenção a duas atividades importantes da cidade, o turismo e a mineração. O turismo ainda é tratado de maneira genérica, sem menção para diretrizes ou implantação, já a mineração é completamente ignorada, um fato que acontece na maioria dos municípios onde ela ocorre no Estado (Teixeira, 2015, p.164-165).

Tanto o Plano diretor quanto o LPUOS foram revistos em 2010, trazendo significativas modificações, principalmente incorporando loteamentos que foram feitos em áreas rurais ao longo dos quatro anos que se seguiram. (Ouro Preto, 2010). Outra questão importante, são os novos mecanismos de regulação de usos não residenciais, como a liberação a partir de Relatórios de Impactos de Vizinhança. Teixeira (2015) destaca que esta é a primeira vez na história do município que a regulação do uso urbano se desprende de maneira significativa da preservação conjunto urbanístico-arquitetônico tombado, “questão do uso extrapola a esfera da preservação (ainda que tenha estreita relação) e ganha âmbito de questão de planejamento municipal.” (2015, p.191-192).

As críticas cabíveis a esses planos diretores dizem a respeito das sucessivas esquivas que fizeram em relação a discussões mais profundas, de âmbitos que impactam a vida da população, como a função social da cidade, bem como da propriedade, que nunca chegou a ser regulamentada em Ouro Preto, o que se realizou foi uma mistura entre demandas do Estatuto das Cidades com normativas do IPHAN para o distrito tombado (Teixeira, 2015, p.193-194).

O que se observa a partir das legislações apresentadas, é que a gestão municipal de Ouro Preto vem apresentando dificuldades em propor normativas e planos que consigam guiar a produção da cidade e as atividades que se fazem nela. De maneira geral, as legislações surgem em resposta a demandas iminentes, sejam a partir da pressão de instituições externas frente a condição do patrimônio tombado; seja de forma corretiva, frente a ocupações irregulares ou expansões nas áreas rurais. Frente às dificuldades de se praticar os planos diretores ao longo

das diferentes gestões municipais, o que se sobressai são as políticas mais bem fundamentadas e de instâncias superiores, como a preservação patrimonial.

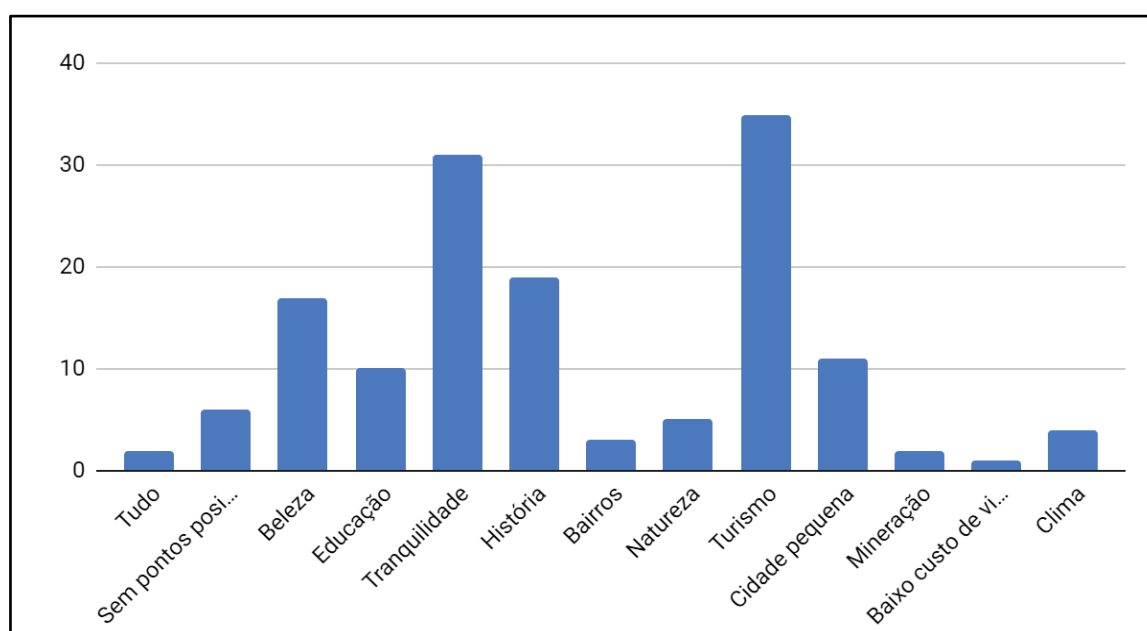
E é a partir do patrimônio que grande parte dessas políticas são pensadas como pode-se ver, e não obstante a Secretaria Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano unirá essas duas atribuições até o ano de 2013. É importante também que em grande parte das vezes, essa relação é pensada sem lidar com o turismo. Este que muitas vezes é tratado de maneira genérica nos planos, não se faz, nem para guiar os usos e atividades na cidade (embora reconhecidamente sejam importantes), nem para se aproveitar do patrimônio histórico, no que diz a respeito do planejamento.

Entrevistas

Após o que foi trazido nos tópicos anteriores, viu-se a necessidade de realizar uma verificação qualitativa das informações aqui apresentadas, logo, realizou-se o levantamento dos questionários aplicados na cidade de Ouro Preto.

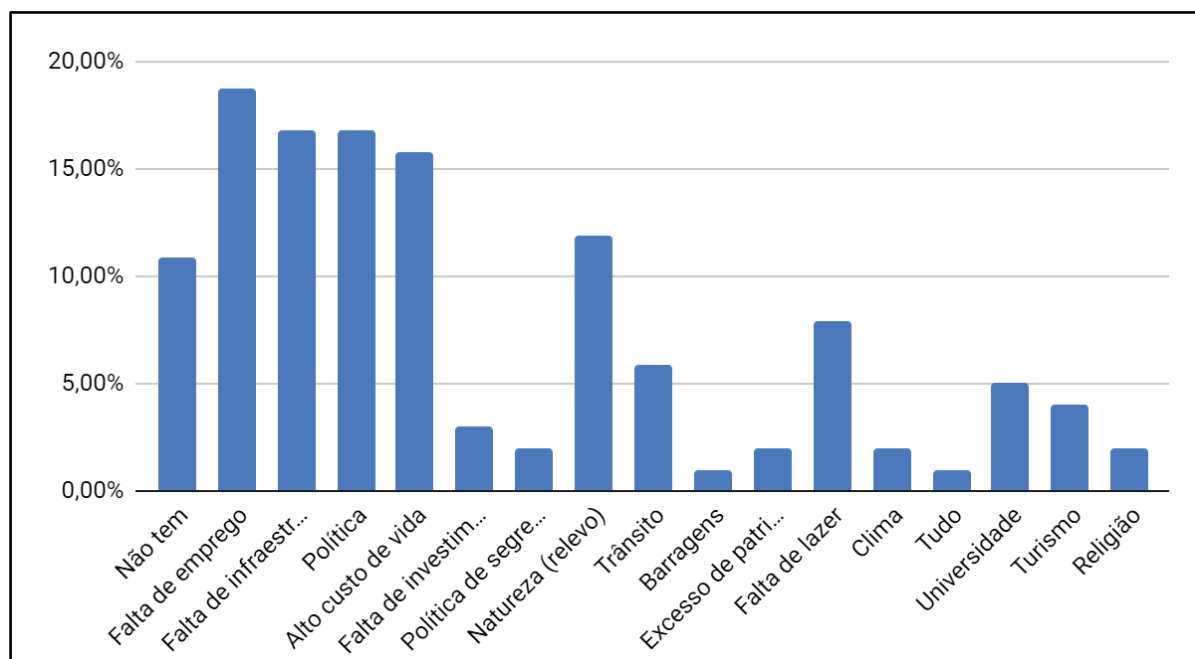
Para a população local existem pontos positivos e negativos para se morar na cidade (Gráficos 01 e 02). Muitos afirmam que é uma cidade segura e que tem muita atração de pessoas, consequentemente isto seria bom porque auxilia no desenvolvimento da cidade e da própria população. Este último, porque há o intercâmbio cultural, podendo-se aprender novos idiomas, segundo alguns relatos das entrevistas.

Gráfico 01 – Pontos positivos para se morar em Ouro Preto



Fonte: Entrevistas realizadas em Ouro Preto, 2019. Org. os autores, 2019.

Gráfico 02 – Pontos negativos para se morar em Ouro Preto



Fonte: Entrevistas realizadas em Ouro Preto, 2019. Org. os autores, 2019.

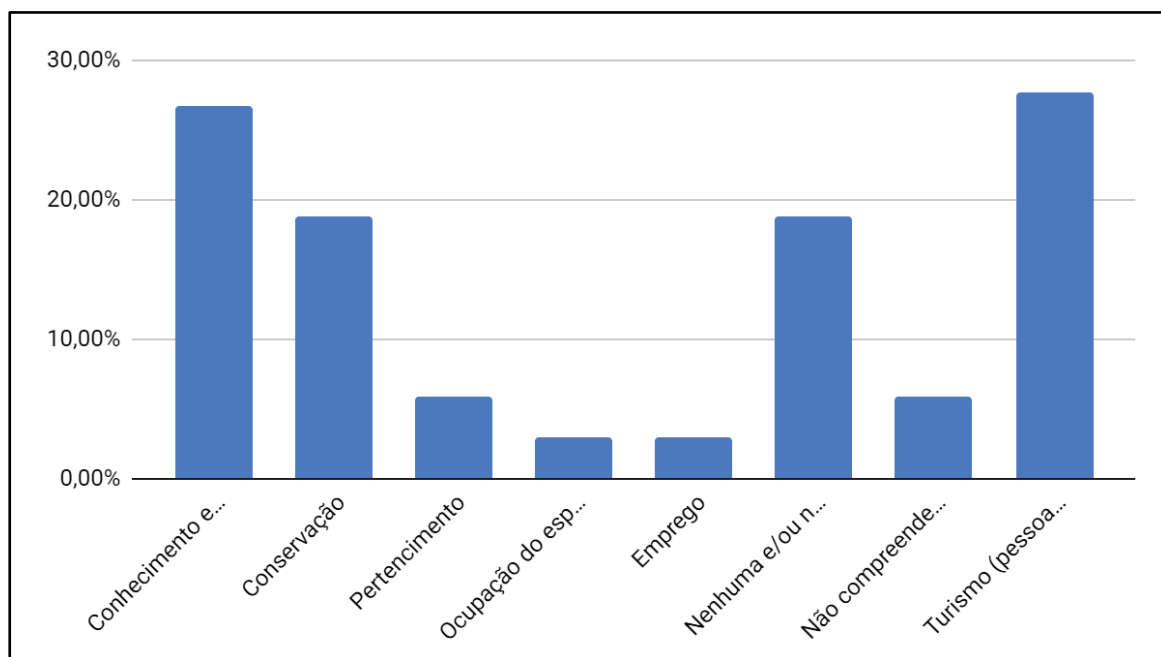
No entanto, muitos afirmam que os pontos negativos é a acessibilidade e mobilidade porque os calçamentos são ruins, há muitos degraus irregulares, pouca infraestrutura e transporte público, dificultando a locomoção de crianças e idosos, ou seja, de turistas e até mesmo da população local.

Além disso, também foi abordado a falta de emprego, pois segundo os moradores, não há empregos na cidade, apenas para aqueles ligados ao turismo. E também, criticaram muito o alto custo de vida, culpabilizando o turismo. E, o governo, pois não investe na população, muitos, inclusive, afirmam que: “A cidade é planejada para os turistas.”.

Um ponto interessante a ser destacado é que, infelizmente, as pessoas quando perguntadas se compreendiam a importância de se morar em um sítio histórico tombado (Gráfico 03), a maioria não entendia o que era um sítio, ou tombamento e/ou não viam nada demais. Por exemplo, quando se analisa os dados de pessoas que não compreenderam a pergunta, mais os de que acreditam que não tem nenhuma importância e/ou é normal, tem-se, respectivamente, um total de 25% dos entrevistados.

Contudo, há também aqueles que pensam que o importante de se morar em locais tombados é a geração de renda, por causa do turismo. Desta maneira, agregam a importância da conservação do patrimônio ao tema levantado.

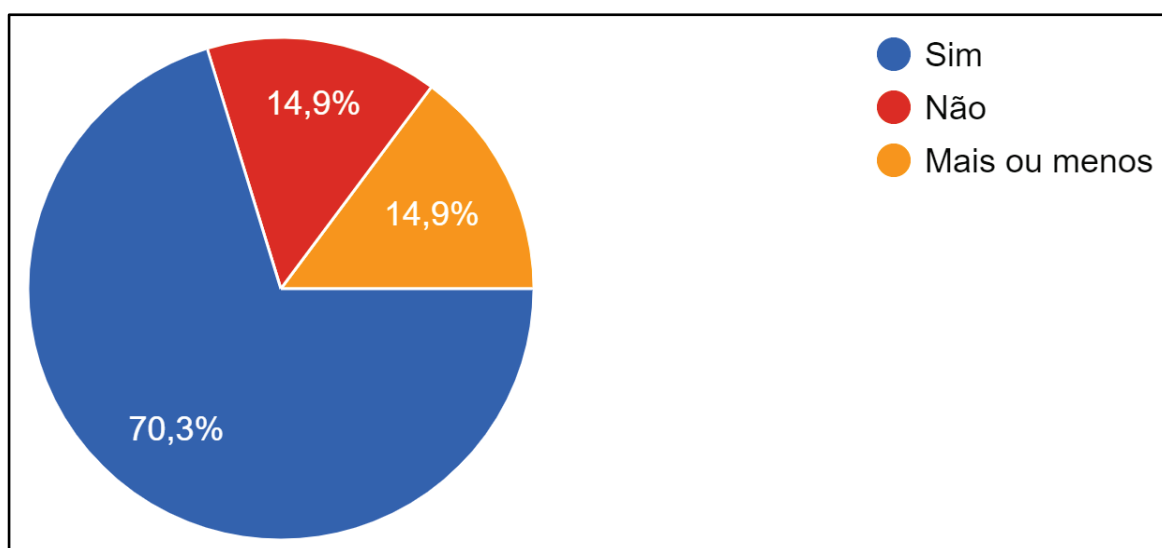
Gráfico 03 – Importância de residir em um sítio histórico tombado



Fonte: Entrevistas realizadas em Ouro Preto, 2019. Org. os autores, 2019.

Após constatar que o turismo é importante para esta população entrevistada, perguntou-se se o turismo é favorável para a população local (Gráfico 04). Apesar de todas as críticas trazidas, grande parte dos entrevistados afirmam que sim, porém, percebeu-se que isso se dá devido a geração de capital, inclusive uma frase que chamou a atenção foi a seguinte: “Sem o turismo, a cidade não é nada. Só ele [turismo] traz benefícios”.

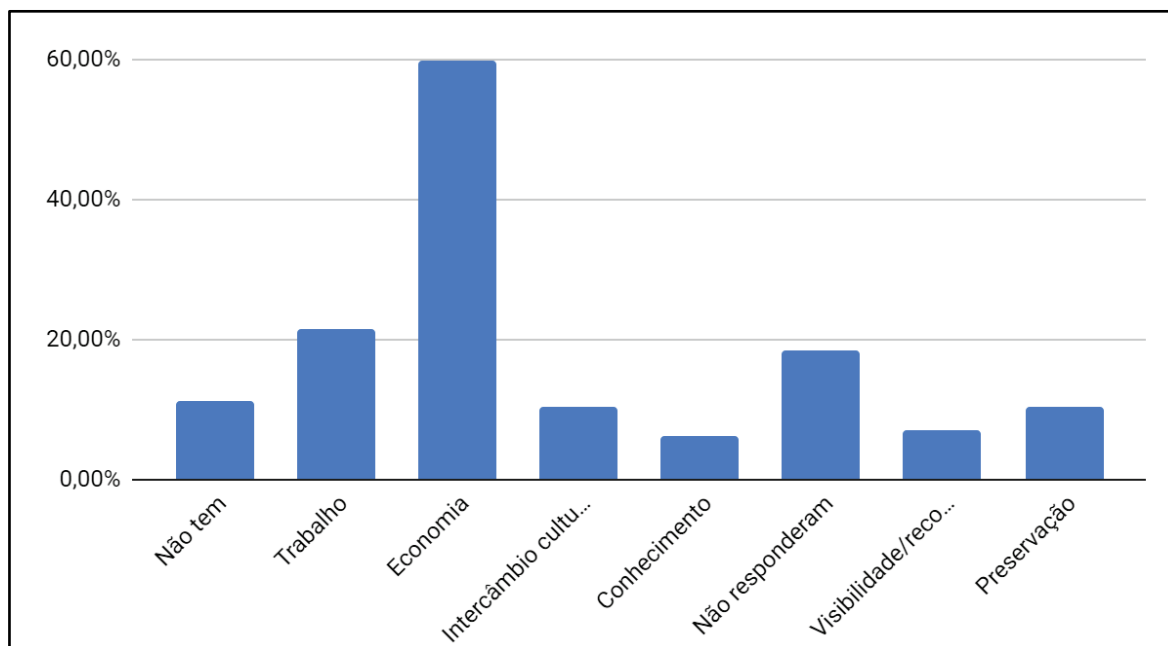
Gráfico 04 – Valorização turística é favorável para a população local?



Fonte: Entrevistas realizadas em Ouro Preto, 2019. Org. os autores, 2019.

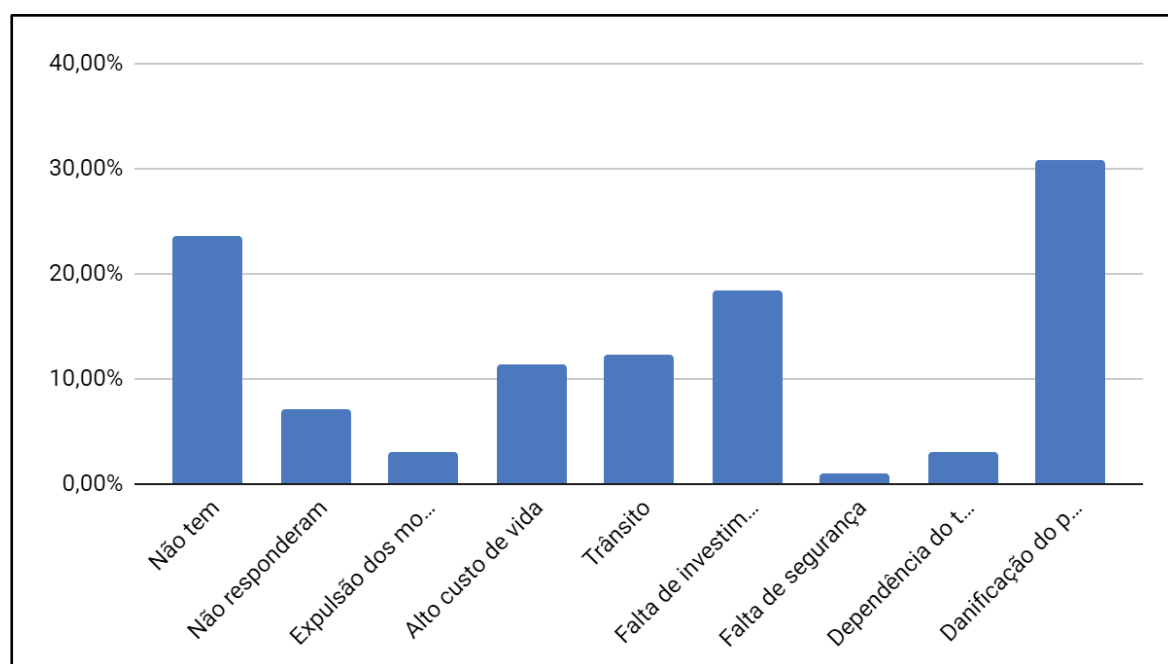
Por conseguinte, tem-se os benefícios e malefícios do turismo, segundo a população (Gráficos 05 e 06). O maior benefício destacado, assim como foi afirmado anteriormente, é a renda - economia - e, o maior malefício, a danificação do patrimônio histórico, a sujeira gerada e o barulho, isto é, o turismo, em outras palavras.

Gráfico 05 – Benefícios do turismo



Fonte: Entrevistas realizadas em Ouro Preto, 2019. Org. os autores, 2019.

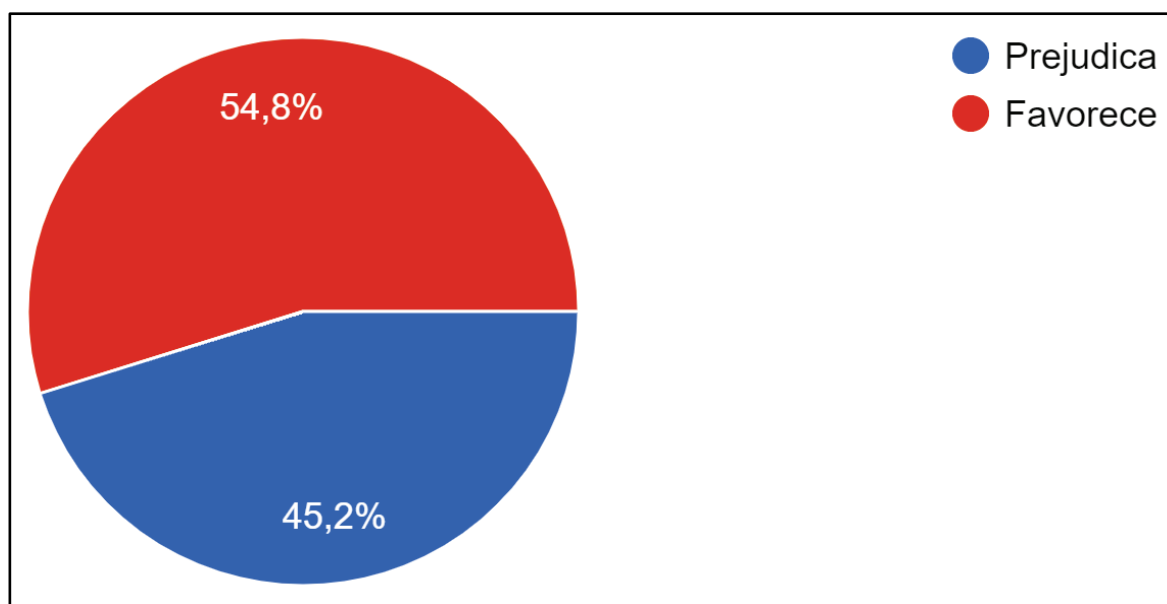
Gráfico 06 – Malefícios do turismo



Fonte: Entrevistas realizadas em Ouro Preto, 2019. Org. os autores, 2019.

Por fim, foi perguntado se o planejamento urbano prejudica ou favorece a qualidade de vida da população (Gráfico 07). O que se percebeu foi que muitos entrevistados não compreendiam o que era o planejamento e, automaticamente, relacionavam com o turismo, o que é interessante ser trazido neste trabalho, pois percebe-se que para eles, apesar da geração de renda, não é algo favorável pois não podem modificar fachadas de casas, calçadas entre outros porque é caro e precisa de autorização.

Gráfico 07 – Planejamento urbano prejudica ou favorece a qualidade de vida da população local?



Fonte: Entrevistas realizadas em Ouro Preto, 2019. Org. os autores, 2019.

Considerações finais

A partir das discussões levantadas acerca do planejamento urbano praticado em Ouro Preto, conjuntamente aos dados levantados em campo, é elencado pontos importantes sobre como se dá esse planejamento na cidade para além do turismo.

Primeiramente, o que se pode constatar é que o turismo não é uma das preocupações centrais da gestão municipal em Ouro Preto, embora seja reconhecidamente importante. As maiores preocupações estão na preservação do patrimônio, o qual sempre foi o principal eixo de estruturação do planejamento, principalmente regulamentação do solo na cidade.

O turismo assim, tanto nos planos, como nas falas das pessoas em campo, aparece como uma consequência do patrimônio tombado, e, portanto, as políticas de preservação podem ser consideradas responsáveis por fomentar o turismo. Contudo, como os dados das entrevistas

mostram, bem como as experiências em campo, o turismo é um dos principais agentes de depredação da cidade tombada, constituindo uma relação sensível e contraditória.

Por fim, e para além do turismo, Ouro Preto enfrenta dificuldades comuns à maioria das cidades brasileiras, falta de infraestrutura, ocupações irregulares do solo urbano, e dificuldades de dinamizar a própria economia. A preservação do sítio tombado pode também ser pensada em benefício das pessoas da cidade para além do turismo, como é evidenciado na entrevista de campo. Ainda que moradores tenham dificuldade em até mesmo reconhecer o conceito de sítio tombado, elencaram fatores para além do turismo em seu benefício. Entende-se assim, que o planejamento deve possibilitar, em uma etapa anterior aos interesses turísticos, que a população de Ouro Preto acesse e usufrua do patrimônio que acaba tendo a responsabilidade de preservar, e que isso não a impeça de se desenvolver nas questões que são básicas da vida urbana.

Referências

- BABBIE, E. **Métodos de Pesquisas em Survey**. Belo Horizonte-MG: Editora UFMG, 2003.
- BABBIE, E. **The Practice of Social Research**. 12. ed. Belmont: Wadsworth, 2010.
- BRAGA, BRAGA, Sylvia Maria (coord.). **Salvaguarda do Patrimônio: Ouro Preto**. Brasília: IPHAN / Programa Monumenta, 2008.
- BRASIL. Fundação Nacional Pró-Memória. **Patrimônio: documento base**. Brasília: FNPM, 1980.
- BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988, 292 p.
- BRASIL. Ministério da Educação e Cultura. SPHAN/Fundação Nacional Pró-Memória. **Bem cultural é fator de desenvolvimento. Boletim 4**. Rio de Janeiro: Fundação Pró-Memória. p.11-12, jan./ago. 1980.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Conheça 23 Patrimônios da Humanidade que ficam no Brasil**, 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/turismo/pt-br/secretaria-especial-da-cultura/assuntos/noticias/conheca-23-patrimonios-da-humanidade-que-ficam-no-brasil>> Acesso em: 06 out. 2025.
- ESTADÃO. **Portal O Estado de São Paulo**. Chafariz de Ouro Preto, de novo vítima de caminhão. Disponível: <<https://brasil.estadao.com.br/noticias/geral,chafariz-de-ouro-preto-de-novo-vitima-de-caminhao,20030826p8832>> Acesso em 20 de Junho de 2019.
- FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC. Apostila. 2002.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

MARX, Karl. **O Capital**, livro 1, São Paulo, Boitempo, 2013, 895 p.

OURO PRETO. **Lei Complementar nº. 01, de 19 de dezembro de 1996**. Estabelece o Plano Diretor do Município de Ouro Preto e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.cmop.mg.gov.br>> Acesso em 20 de Junho de 2019.

OURO PRETO. **Lei Complementar nº. 29, de 28 de dezembro de 2006**. Estabelece o Plano Diretor do Município de Ouro Preto e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.cmop.mg.gov.br>> Acesso em 20 de Junho de 2019.

OURO PRETO. **Lei Complementar nº. 91, de 28 de dezembro de 2010**. Altera a Lei Complementar nº 28, de 28 de dezembro de 2006, que dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Ouro Preto e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.cmop.mg.gov.br>> Acesso em 20 de Junho de 2019.

RIBEIRO, C. R.; SIMÃO, M. C. R. Memória e direito à cidade: políticas urbanas contemporâneas de Ouro Preto. **Revista Thésis**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 2, 2016. DOI: 10.51924/revthesis.2016.v2.27. Disponível em: <https://thesis.anparq.org.br/revista-thesis/article/view/27>. Acesso em: 8 out. 2025.

RIBEIRO, Sandra Bernardes (Org.) **Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos**. Brasília: Iphan, 2014

SANTOS, M. A totalidade do diabo. Como as formas geográficas difundem o capital e mudam as estruturas sociais. In: Santos, M. **Economia espacial. Críticas e alternativas**. São Paulo: Hucitec, 1977. P. 31 – 42.

SILVA, M.C.C. et. all **[Carta] 08 jan. 2013**, Ouro Preto [para] Câmara Municipal de Ouro Preto, 3f. Solicita contribuição na sensibilização e convencimento desta nova gestão para garantia da preservação do patrimônio cultural e da organização da cidade.

SILVA, Alessandro José da; SIMÕES, Eliane Antonio; CUNHA JUNIOR, Hamilton Moreira da; FURLAN, Humber; PIRES, Vinícius Rodrigues Silva. Método de pesquisa survey: estudo do método e aplicações na engenharia de produção. In: **WORKSHOP DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA DO CENTRO PAULA SOUZA**, 14., 2019, São Paulo. Anais... São Paulo: Centro Paula Souza, 2019. p. 540–549. ISSN 2175-1897.

TEIXEIRA, R. **Uma conjuntura de aparências: a não construção de um sistema municipal de planejamento urbano em Ouro Preto**. Tese (Doutorado). Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura. Belo Horizonte. 2015.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**, São Paulo: Studio Nobel, 2001.

A QUESTÃO DO TURISMO NOS MUNICÍPIOS DE CASTRO E TIBAGI, NO ESTADO DO PARANÁ

Camila Danúbia Colenet Rodrigues¹⁶

Sheila Castro dos Santos¹⁷

RESUMO

Esse artigo baseia-se em observações in loco, com revisão bibliográfica de textos acadêmicos e discussões teóricas apresentadas em sala de aula, com objetivo de conectar as discussões em sala de aula e à experiência do campo realizada em dois municípios que fazem parte da mesorregião de Campos Gerais no Paraná, em conjunto com o desenvolvimento do olhar direcionado a analisar criticamente as contradições que formam as regionalizações no espaço geográfico, tendo como referência os municípios de Castro e Tibagi. A metodologia de pesquisa utilizada foi de viés qualitativo, com as tipologias descritiva e explicativa, de cunho bibliográfico e documental em fontes secundárias. Observou-se que enquanto Castro por meio da Castrolândia mantém a supervalorização da cultura trazida por imigrantes, Tibagi tem uma carência na consciência coletiva sobre o valor da cultura local em conjunto com o ecoturismo. Neste sentido, o turismo nessas cidades segue de forma desigual, o resultado dessa desigualdade é preocupante, enquanto uma cidade comercializa sua cultura com sucesso, a outra vê suas tradições se perderem no tempo. Acredita-se que a integração entre ecoturismo e turismo cultural seja uma boa opção para o município de Tibagi ter uma melhora em suas receitas.

Palavras-chave: Regionalismo; Estratégia; Organização.

Introdução

Esse texto foi desenvolvido com objetivo de conectar as discussões em sala de aula e à experiência da aula de campo realizada em dois municípios que fazem parte da mesorregião de Campos Gerais no Paraná, em conjunto com o desenvolvimento do olhar direcionado a analisar criticamente as contradições que formam as regionalizações no espaço geográfico, tendo como referência os municípios de Castro e Tibagi, para evidenciar algumas situações geográficas que fazem parte do cotidiano de cada um deles. Escolheu-se como ponto para conectar analiticamente os dois municípios à temática do turismo, pois percebeu-se que ambos os espaços disseminam a narrativa que são polos de turismo. A metodologia utilizada foi de pesquisa bibliográfica, com ida a campo, a abordagem realizada foi a partir da concepção do materialismo dialético.

As cidades de Castro e Tibagi, localizadas no Paraná, foram alvo do trabalho de campo das disciplinas de Teoria da Região e Regionalização e de Geomorfologia, por acreditarem que

¹⁶ Acadêmica do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina, camila.danubia@uel.br;

¹⁷ Doutora em Geografia, docente do curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina, sheila1705@uel.br.

elas se encaixam nos temas abordados em suas aulas, como por exemplo, relevância histórica, cultural, econômica, geomorfológica e ambiental. Sendo o primeiro município conhecido por sua colonização holandesa e o segundo por seu patrimônio geológico.

Ademais deve ser observado que o vale do rio Tibagi foi um ponto de significativos conflitos entre os colonos e as etnias que já viviam em seus territórios, mas com a colonização cada vez mais adentrando o espaço paranaense os contatos e violência contra esses povos foram aumentando, conforme evidencia Tomasino (2022), a região era habitada por grupos de origem Jê, frequentemente designados na documentação colonial pelo termo genérico e pejorativo de 'Botocudos'. Esse termo, como alerta o autor, era uma "categoria genérica que abarcava uma diversidade de grupos com modos de vida semelhantes, mas não necessariamente a mesma identidade étnica" (Tomasino, 2022, p. 8). Além dos grupos Jê, a região mais ampla dos Campos Gerais também registra a presença de povos de língua Tupi-Guarani. De acordo com Klaux (2015), a região de Castro, assim como Tibagi, estava em um corredor entre o planalto e o litoral, o que a tornava o local área de circulação e ocupação de diversos grupos.

Egler (2003, p. 208) apontou que o enfoque a partir das questões regionais para explicar as origens das desigualdades de produção, distribuição e de renda nos países, estados e municípios, evidencia as territorialidades aplicadas no espaço geográfico como forma de racionalizar a dividendos, ampliar a capacidade extrativa e subalternizar parte da população foram estratégias pensada e colocadas em prática desde o mercantilismo, pois é por meio da política tributária que a riqueza do país é expandida.

Nesta perspectiva, o Paraná é um estado localizado na região Sul do Brasil, segundo IBGE (2024), é o 5º estado de maior população, contando com cerca de 11,8 milhões de pessoas, dentro da região que faz parte é o que possui maior população, com 38% do total. A paisagem paranaense mesclasse entre as formações técnicas culturais e naturais, devido sua formação natural estão localizadas diversas corredeiras, cachoeiras, montanhas, cânions, vales e praias, o que pode ser utilizado como destaque para o turismo principalmente pelas belezas naturais. Machado (2024, p. 1) evidenciou que o turismo é uma atividade que pode ser explorada de diversas formas" [...] combinando elementos naturais, culturais e sustentáveis como o geoturismo atividade que tem por essência "a necessidade de valorizar e propagar a conservação da diversidade biogeográfica local, por meio de atividades que estimulam a preservação e o cuidado com os elementos naturais", não podendo deixar de fora os elementos culturais como museus, monumentos, centros culturais e as diversas memórias guardadas nesses locais.

Metodologia

Esse artigo baseia-se em observações *in loco*, com revisão bibliográfica de textos acadêmicos e discussões teóricas apresentadas em sala de aula. A metodologia de pesquisa é de viés qualitativo, com as tipologias descritiva e explicativa, de cunho bibliográfico e documental em fontes secundárias, tais como textos científicos selecionados. Segundo Gil (2008) os procedimentos metodológicos auxiliam a estruturação coerente do texto científico.

A busca dos textos foi realizada em livros impressos em sites e bibliotecas eletrônicas nos portais da Scielo (*Scientific Eletronic Library Online*), da Capes (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior) e BDTD (Biblioteca Digital de Teses e Dissertações)

A perspectiva de método de análise foi utilizado neste texto a abordagem do materialismo dialético, desenvolvido por Marx e Engels no século XIX, os quais elaboraram críticas ao resultado da estrutura dialética proposta por Hegel, esta como forma dual e preestabelecida, com fim em si mesma, sem condicionar o resultado final a transformação por sinuosidades escolhidas ou ações realizadas no desenvolver tempo, ao se contraporem a este autor, fundamentaram uma nova perspectiva da dialética, como um método de interpretação da realidade que possui 03 princípios, a unidade de opostos; quantidade e qualidade; negação da negação. (Gil, 2008).

Ao aplicar a concepção metodológica do materialismo dialético buscou-se evidenciar as mudanças no espaço geográfico advindas de políticas públicas de ocupação e auxílio para o colonizador exposta no município de Castro na ida a campo na empresa Castrolanda e a migração em busca de minérios evidenciada no município de Tibagi.

Aponta-se que o texto não aprofundará na expropriação, no etnocídio e na subjugação dos povos originários, isso não quer dizer que estes não sejam importantes, mas sim que o foco na atualidade da construção desenvolvida foi mostrar que as implementações políticas favorecendo os colonos holandeses ajudou ao desenvolvimento econômico de Castro, enquanto Tibagi após exaurirem as reservas de minério passa a ter a economia e demografia reduzida. É a dinâmica da regionalização imposta pelo capital como evidencia Breitbach (1988, p. 19) a “necessidade de controlar as desigualdades regionais num contexto capitalista, o qual, devido à sua própria natureza, as produz e reproduz sistematicamente, como condição essencial de sua sobrevivência”, ou seja, controlam a pobreza criando mais desigualdades econômicas.

Fundamentação Teórica

A Região formada por regionalidades e territorialidades

As regionalidades presentes dentro das regiões geográficas se tornam mais evidentes com a ida *in loco*, pode ser percebido nuances que dizem respeito a determinado ponto de uma região, o regionalismo é construído segundo Egler (2003, p. 227) na dialética do:

agregar/segregar, incluir e excluir, mirar a universalidade social através de apelos comunitários em busca de uma totalidade maior em que a soma de suas partes, ao mesmo tempo incentivando a auto-definição e auto-afirmação de pessoas em seus grupos, imbui-se a razão histórica do capitalismo reinante" neste sentido a realização de ações que diferenciam determinada comunidade de outra, tal como cultura, formas de produção e de prestação de serviços é um marcador que vai ser referendado pela comunidade que busca consolidar as especificidades dos regionalismos.

As ações que impulsionam os regionalismos podem ser formas de beneficiar determinada área da região com alguma benesse que impulse o desenvolvimento econômico nas localidades. Essas regionalidades podem ser vistas nos municípios de Castro e Tibagi que fazem parte da região dos campos gerais. A formação de uma região geralmente está condicionada à necessidade de um ordenamento em determinada parcela do espaço, neste sentido, Lencione (2005) lembra que “noção de região é relevante para a compreensão do recorte espacial”.

Markusen (1981, p. 96) aponta que "nem todo território ou unidade política constitui uma região". A existência de uma ou mais fontes de diferenciação em torno da qual a luta regional se forma, potencialmente ou realmente é uma condição suficiente para a existência de territorialidades dentro da região. As relações de poder são constantes dentro das regiões, pois se trata de ações políticas e econômicas que podem beneficiar ou prejudicar o funcionamento dos municípios durante ou após a regionalização.

Neste caso, os dois municípios visitados tendem a ter essas territorialidades de poder, e utilizam como fomentador o turismo. De um lado, Castro com a empresa Castrolanda e seu espaço urbano mais impulsionado ao comércio, de outro lado Tibagi, que teve seu apogeu com a extração de minérios, e que agora precisa se reafirmar economicamente utilizando para tal o turismo de aventura no Cânion Guartelá, nos dois municípios constatou-se uma tentativa de apagamento étnico ao questionar durante a ida a campo sobre as comunidades indígenas locais.

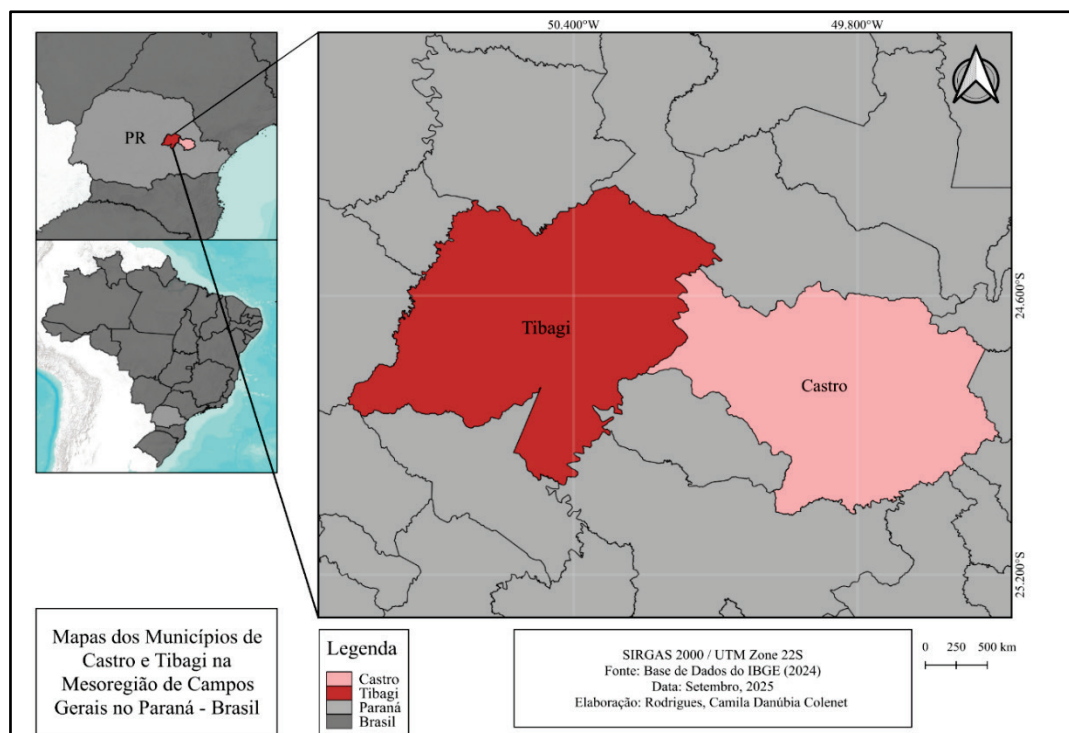
Resultados e Discussões

O turismo utilizado como fator de regionalismo

Para que o turismo se efetivasse no território brasileiro e gerasse trabalho e divisas dentro do país, o Brasil passou a fazer parte do cenário mundial expondo suas paisagens, cultura e festas, desta maneira mostrando que pois possui enorme potencial turístico, e a partir dos anos de 1990 quando já estava concretizada a divisão social, técnica e territorial do trabalho realizada no país, pelos detentores do meio de produção do sistema capitalista, marcada pela globalização, onde as regiões passaram a obter recursos proporcional a sua bancada política direcionado para o desenvolvimento. Pensou-se criar espaços no campo ou na cidade com áreas de lazer, espaço para o bem-estar, segurança, infraestrutura urbana e atendimento à saúde são formas de organização para efetivação de uma determinada atividade econômica, cultural ou religiosa.

O estado do Paraná possui organização administrativa em vinte e duas regiões, dez mesorregiões e 399 municípios (Figura 01). Por se tratar de um espaço heterogêneo, onde mesmo dentro de uma determinada região específica ocorra diversas territorialidades que hora convergem e em outras divergem, tanto econômica como culturalmente. (Santos, Silva e Souza, 2024).

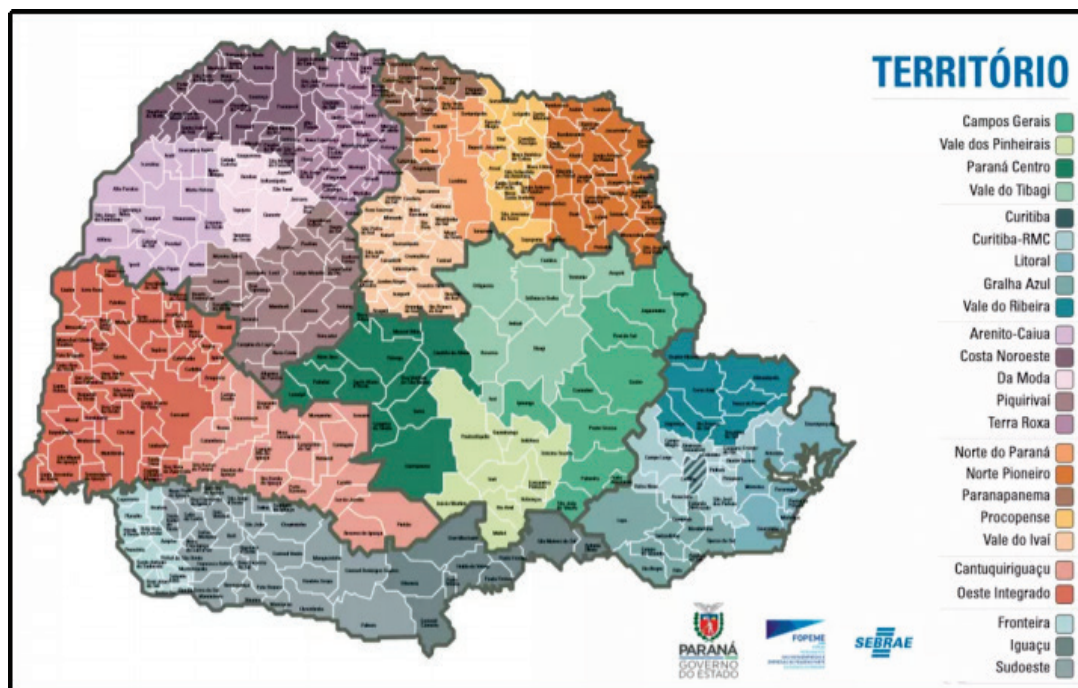
Figura 01 – Mapa do Municípios de Castro e Tibagi na mesorregião de Campos Gerais (PR)



Fonte: Elaboração própria (2025)

A mesorregião administrativa dos Campos Gerais (figura 1), a teve maior visibilidade neste trabalho, ela também pode ser denominada de mesorregião Centro Sul localizada à oeste da Escarpa Devoniana e no centro-oeste do Paraná, conhecida como Segundo Planalto. É formada pelos municípios de Carambeí, Castro, Jaguariaíva, Palmeira, Piraí do Sul, Ponta Grossa, Sengés, Telêmaco Borba e Tibagi. Mas ao analisarmos o mapa de turismo fornecido pelo Governo do estado do Paraná (Figura 02), constatou-se que a disposição das cidades muda, e dentre as apresentadas se mantêm apenas Carambeí, Castro, Jaguariaíva, Piraí, Pontal do Sul e Sengés, além de considerarem outras cidades dentro da Região dos Campos Gerais, evidenciando a organização do espaço desses municípios com uma perspectiva para o turismo, enquanto cidade como Tibagi e outras não possuem tal característica determinada como aptidão turística.

Figura 02 – Regionalização dos municípios turísticos no Paraná



Fonte: FOPEME (2025)

Durante a aula de campo, que foi realizada nos dias 24 e 25 de maio, nos foi apresentado diversos aspectos da organização regional, a temática da migração, produção e turismo foram percebidas. Desta maneira, foi observado que a relação da paisagem enquanto fomentadora de lazer e bem-estar cultural e econômico, com o conhecimento das diversas situações geográficas que formaram a paisagem é utilizada como fomentadora turística.

De maneira que, optou-se por elaborar a diferenciação das duas cidades que mesmo tão próximas são extremamente desiguais. Outro fator considerado nas análises textual foi uma crítica ao modo que ocorre a divulgação dos espaços turísticos do Paraná, relacionando essa questão às formas de migrações ocorridas em cada cidade de Castro e Tibagi, que se localizam nos Campos Gerais do Paraná.

Deve-se deixar evidente que Tibagi já foi uma área de Castro, com aspectos distintos em relação ao turismo, sendo que a primeira se direcionou mais ao turismo cultural, envolvendo questões relacionadas aos holandeses, que ocuparam uma área do município, e a segunda cidade voltada bem mais ao ecoturismo, com belas formas geológicas e arbóreas presentes no Cânion Guartelá e sua ligação com os povos que migraram para lá em busca de minérios.

A fundação de Tibagi está ligada a uma dinâmica expansionista e violenta conforme evidencia Tomasino (2022, p. 10) ao afirmar que "o avanço da frente pecuarista sobre o vale do Tibagi encontrou ferrenha resistência dos grupos indígenas ali estabelecidos, resultando em um

prolongado ciclo de violência". Na região de Castro, a pressão expansionista aplicada pela política pública colonialista era imposta da mesma maneira.

Desta forma, tanto o avanço das frentes pecuaristas a partir do século XVII sobre as vastas pastagens naturais quanto a colonização no século XIX holandesa conflitava diretamente com os modos de vida indígenas, Klaux (2015) evidencia que o processo de 'pacificação' (entenda-se subjugação ou morte) e a criação de aldeamentos foram, na verdade, instrumentos de controle social e territorial. Esse processo tinha como objetivo liberar terras para a colonização e transformar os indígenas sobreviventes em força de trabalho dentro da economia que se estabelecia.

Embora os números absolutos sejam sempre estimativas, os documentos do século XIX fornecem um vislumbre do impacto demográfico da colonização, em relatório de 1853, citado por Tomasino (2022), menciona a existência de aproximadamente 2.000 indígenas 'Botocudos' na região do Tibagi, os quais eram considerados o principal obstáculo à expansão da fronteira. Essa população, no entanto, estava em declínio, dados compilados por Silva (2018, p. 45) mostram que "a partir de registros paroquiais indicam que, entre 1820 e 1850, a população indígena na área de influência de Castro e Tibagi foram diminuindo em mais de 60%, vitimada por doenças, guerras e pela dispersão forçada".

O discurso histórico regional, por muito tempo, celebrou a conquista dos Campos Gerais, silenciando sobre o genocídio e o etnocídio que o acompanharam. Como resultado, Klaux (2015, p. 124) evidencia que "a memória sobre a presença indígena foi sendo apagada, restando, muitas vezes, apenas os vestígios arqueológicos e os registros nos documentos oficiais da colônia e do império". Essas formas de violência da regionalização brasileira fazem parte do processo de produção e reprodução do espaço geográfico desigual.

Na contemporaneidade esses municípios buscam no turismo uma estratégia para captar recursos, conforme explica Seitz (2005), planejamento estratégico de marketing significa encontrar oportunidades atraentes e desenvolver estratégias de marketing rentáveis. Desta forma, o Plano Estratégico de Marketing do Paraná Turístico é um documento orientador, desenvolvido pelo Governo do Estado por meio da Paraná Turismo, que estabelece as diretrizes, objetivos, metas e ações para posicionar o estado como um destino competitivo, ao analisarmos o plano para o biênio 2024-2026, observamos que as duas cidades em estudo se enquadram na dimensão da Evasão, conforme trabalhada por Pine e Gilmore (1999 *apud* Lima; Gonçalves; Andrade, 2018, p. 149). Os autores definem essa dimensão como:

Evasão: são o tipo de experiências onde os clientes participam ativamente e são totalmente envolvidos (imersão) no evento. Estas experiências podem ter uma

vertente educacional ou de entretenimento, seja qual for os consumidores têm um maior envolvimento de imersão.

Segundo os autores, esse tipo de turista, geralmente, quer se conectar de alguma forma ao local visitado, o que também demanda dos gestores identificar isso e disponibilizar essas experiências. Segundo o Paraná Turístico 2026, pessoas que procuram experiências na natureza, esperam por atividades de aventura com o ecoturismo, buscam por passeios para usufruir das paisagens, como caminhadas, trilhas e cicloturismo. Já a pessoa que busca por turismo cultural, quase sempre opta pelo “*SlowTourism*”, procurando locais envolvidos com a história e gastronomia local, sempre atrás de características culturais da localidade.

O município de Castro

Segundo o portal da prefeitura de Castro, o município teve seu primeiro recorte territorial em 1774, com a denominação de Freguesia de Sant'Ana do Iapó, sendo alterado posteriormente em 1789 com a condição de Vila Nova de Castro, de seu território foram desmembrados posteriormente os municípios de Guarapuava, Ponta Grossa, Tibagi, entre outros. Atualmente Castro possui 73.291 habitantes com IDH 0,703 De acordo com Baldissera, Bahl e Nitsche (2017), a vinda de imigrantes europeus teve grande incentivo por parte do governo brasileiro na década de 1950, o qual propiciou ajuda e medidas a fim de contribuir para a entrada e permanência deles no país, como liberdade religiosa, agilidade nos processos de naturalização, regulamentação da propriedade da terra, entre outros.

Um grande ponto que favoreceu nesse sentido, foi que, durante o povoamento das colônias do Sul do país, os imigrantes que iam para essa região tinham a possibilidade de se tornar proprietários e produtores, além de ganharem moradia e alimentação até que se estabelecesse, o mesmo não ocorria com os habitantes autóctones, pois:

O interesse pelo povoamento de terras para a colonização motivou o governo Imperial a trazer imigrantes agricultores de regiões europeias principalmente para o sul do país, incentivados pelo governo os imigrantes foram atraídos se fixando em novas terras, formando assim as colônias de imigrantes que normalmente se dividiam em etnias, “a localização de imigrantes de uma mesma origem nacional em áreas circunscritas facilitou uma organização comunitária étnica e a manutenção do uso cotidiano da língua materna” (Seyferth, 2000, p. 148 apud Baldissera, 2014, p. 11).

O que se percebeu é que os benefícios conseguidos por esses imigrantes se deram grandemente pela vontade do governo brasileiro do embranquecimento social que era imposto no Brasil naquela época, em que se dava uma grande assistência para imigrantes, principalmente europeus, para que eles se estabelecessem no país.

A partir disso, destacamos como a cultura dos imigrantes holandeses que vieram para essa região dos Campos Gerais teve um grande suporte para a perpetuação até os dias de hoje, segundo Baldissera (2014), na comunidade de Castrolanda, os imigrantes foram ensinados conforme os costumes e educação da Holanda, educação diferente da ensinada no Brasil. Até porque pelo que foi mencionado dentro do museu da comunidade é que ao mudar-se para o Brasil houve um choque cultural, as duas culturas se mostraram diferentes e os imigrantes com o passar dos anos adquiriram particularidades da cultura brasileira, porém mesmo com essa mistura de culturas, muitas coisas se mantiveram por muito tempo, como aulas nas escolas com o idioma holandês como principal idioma, culto aos domingos também neste idioma, e muitas festividades típicas do país holandês.

Com o passar do tempo, algumas leis no Brasil se modificaram e eles foram obrigados a adaptar-se, mudando alguns costumes, isso se deu também pela chegada de novas culturas ao local, porém, grande parte das festividades se mantiveram, como por exemplo o Sint Maarten (Festa de São Martinho), Sinterklaas (Festa de São Nicolau) e Oranjefeest (Dia do Rei), além disso, formaram-se festividades relacionando os dois países e adotaram algumas brasileiras. Baldissera (2014) se debruça nas ideias apresentadas nos portais eletrônicos Ducs Amsterdam (2013) e Holland (2013) para explicar com mais detalhes as festas mencionadas:

Sint-Maarten: Conhecida como o Halloween holandês é parecido com a festa realizada nos Estados Unidos da América, porém na Holanda não existe o contexto do terror, no país as crianças tocam a campainha e cantam músicas tradicionais quando atendem ganhando doces após a apresentação. Sinterklaas: Festa realizada principalmente para o público infantil, comemora-se no dia cinco de dezembro, quando as crianças esperam por São Nicolau e seu ajudante "Zwarte Piet" ("Pedro Negro") para ganhar doces (gengibre, marzipã, letras de chocolate) e presentes deixados nos sapatos que as crianças separam do lado da chaminé ou na porta [...] A Oranjefeest foi o festival mais apontado pelos entrevistados como representante e como a manifestação cultural preferida deles, de acordo com Rents (descendente) “as festas típicas são bonitas, o Dia da Rainha é um dia de festa que representa bem a cultura holandesa”.

Por manter a cultura de sua terra natal, foi criado um espaço cultural no terreno da indústria de laticínios denominada Castrolanda, que aos poucos se tornou referência no turismo local no município de Castro, ligado aos costumes holandeses, com seu Festival de Tulipas, seu Moinho (Figura 03) construído de forma tradicional, museu com diversos elementos trazidos pelos imigrantes, entre outros fatores que divulgam a cultura holandesa, até mesmo dentro do site do governo do estado ligado ao turismo há demonstração de valorização cultural desta comunidade.

Durante a visita, observamos que a representação cultural em Castrolanda frequentemente reduz a complexidade da cultura holandesa a estereótipos turísticos. O Moinho, por exemplo (Figura 03), funciona mais como cenário para fotos do que como espaço educativo sobre as técnicas tradicionais de moagem. Essa comercialização da cultura é evidenciada pela ausência de placas explicativas detalhadas e pela priorização de lojas de souvenirs sobre espaços de interpretação cultural.

Figura 03 – Imagens do Moinho de Castrolanda



Fonte: Autoras, 2025

Baldijsa (2014, p. 49), evidencia que o legado étnico local foi apagado e a cultura de outro povo foi entronizado na comunidade de Castro a partir das estruturas culturais de Castrolanda é possível observar como a oferta turística sendo utilizados em conjunto, e como isso atrai ainda mais turistas para a localidade, sendo usado de forma estratégica pelos gestores do local, dando uma grande ênfase apenas em aspectos supervalorizados da cultura holandesa ao visitantes, estes que pagam para adentrar aos espaços, pagam para consumir e gastam com presentes/lembranças do local.

De acordo com Baldijsa (2014), as tradições que parecem ou alegam ser antigas são muitas vezes de origem bastante recente e sendo inventadas, o que nos faz retornar ao ponto levantado anteriormente, sobre como a cultura exibida na cidade muitas vezes é apenas encenação para o público. As relações sociais ligadas à religião, ao trabalho, ao lazer e à política

se refletem nos monumentos expostos ao público e que alguns objetos se ligam às experiências afetivas e a vida pessoal de cada habitante do local, como exemplo do Moinho Holandês, dentro de Castrolanda, o que colabora para a construção desta imagem ao visitante.

Figura 04 – Elementos de comercialização do grupo Castrolanda



Fonte: Autoras, 2025

Neste sentido, o espaço foi projetado para atender os mais diversos tipos de pessoas que frequentam a área da Castrolanda a fim de fomentar lucros, deve ser mencionado que, para entrar na localidade é cobrado uma taxa, que varia de preço, estudantes com carteirinha pagam meia entrada.

O município de Tibagi

Tibagi, município paranaense com 20.304 habitantes com IDH 0,664, foi elevada à categoria de cidade no ano de 1897, após 51 anos sendo subordinada a Castro. É uma cidade bem conhecida por suas belezas naturais, com o Cânion de Guartelá (figura 5), que é considerado o sexto maior cânion do mundo em extensão e o mais longo do Brasil, escavado pelo Rio Iapó. Também possui uma rica herança histórica, que infelizmente não é preservada da forma correta, com infraestrutura precária (Figura 05), pouca divulgação e oportunidades perdidas para o desenvolvimento econômico sustentável.

Figura 05 – Vista Panorâmica do Cânion Guartelá



Fonte: Autoras, 2025

O município de Tibagi possui uma arquitetura típica do séc. XIX, por ter sofrido muita influência das pessoas que migraram do Norte e Nordeste, principalmente da Bahia, em busca da mineração do diamante que havia na região. Por ser formado em grande parte pela cultura brasileira, possui uma tradição muito distinta da cidade de Castro, com seus casarões, seu Museu Histórico (Figura 06), com objetos, documentos e fotos de histórias locais, e a grande Igreja Matriz Nossa Senhora dos Remédios, no estilo neogótico.

A forma do relevo no Cânion Guartelá, localizado em Tibagi, possui uma formação geológica complexa e milenar, que testemunha importantes eventos ambientais do passado. Suas impressionantes paredes são resultado de processos de deposição iniciados há centenas de milhões de anos. A base do cânion é constituída por sedimentos glaciais (diamictitos), sobre os quais iniciou-se a deposição dos conglomerados e arenitos esbranquiçados da Formação Furnas, de origem marinha e costeira, em pacotes imensos, formando as paredes do Cânion Guartelá (Paraná, 2020). Estas rochas da Formação Furnas são as mais abundantes na região e sustentam os chamados Campos Gerais do segundo planalto paranaense. (Paraná, 2020).

Sobreposta a essa formação, encontram-se os folhetos e siltitos da Formação Ponta Grossa, originados em ambiente marinho de plataforma e ricos em fósseis. Juntas, as formações Furnas e Ponta Grossa compõem o Grupo Paraná, de idade Devoniana ou Siluriana. Essas

rochas indicam que houve, nesta época, uma entrada do mar nesta região (Paraná, 2020). A forma da paisagem é utilizada como chamariz para o turismo de aventura.

Figura 06 – Museu Histórico de Tibagi



Fonte: Autoras, 2025

Tibagi exalta bastante sua vasta diversidade em suas lendas e folclores locais, muitos herdados de povos indígenas e de tropeiros que ali moravam, dentre as que se destacam estão, A Noiva na Igreja, que nos foi apresentada em visita ao Museu Histórico da cidade. O Tesouro Perdido dos Jesuítas, que fez com que diversas pessoas migrassem para a região em busca de ouro, além de relatos sobre lobisomens. Ao fazermos a visita ao museu notamos que a dimensão turística do local não é explorada da melhor forma, pois sua infraestrutura é um tanto precária, houve uma encenação de um monólogo dentro do museu. Nos foi dito em conversas com os historiadores locais que essa era uma prática incomum dentro do museu, pois há pouca visitação na cidade.

Conseguimos visualizar a falta de investimento nesse setor com facilidade, já no Parque Estadual do Guartelá observamos que seu uso enquanto ponto de turismo ecológico deixa a desejar, pois não possui visitas guiadas, as trilhas são mal sinalizadas, o estabelecimento para compra de presentes/lembranças do local é distante do parque, também não há local para compra de água, e a propaganda do parque é pouca, até no site do governo Castrolândia aparece

em destaque nas plataformas do Paraná Turismo, enquanto que o cânion apesar de toda sua importância geomorfológica, não possui *marketing* adequado.

As questões analisadas mostraram um visitante que não tem sido motivado a se envolver e compreender suas relações de troca com o ambiente visitado. Ele se inseriu como co-responsável pela conservação ambiental, acredita que a visitação em áreas naturais pode contribuir à preservação ambiental, mas ainda se contradiz quanto aos possíveis impactos negativos. Mostrou-nos a necessidade de se aprimorar ou mesmo implementar melhores serviços de informação e orientação aos visitantes, que querem aprender, mesmo que seus valores ainda estejam subliminados. O visitante, como perceptor e aprendiz, detém valores pessoais que determinam diferentes necessidades, interpretações e interações. (Pinheiro, 2006, p. 9).

Segundo Lima, Gonçalves e Andrade (2018, p. 155), a acessibilidade e serviços básicos de visitação são os primeiros elementos que influenciam na experiência em relação ao local visitado. Após atender as primeiras necessidades o consumidor estará pronto para consumir novos produtos que será manuseado através dos recursos genéticos oriundos da relação tempo, habilidade, bens e serviços o que gerará recursos financeiros para a localidade.

Além disso, a cidade é cercada pelo Rio Tibagi, que não possui investimento relacionado a questões turísticas, perdendo diversas oportunidades ligadas ao ecoturismo aquático. E, as festas típicas juntamente sofrem risco de desaparecimento por estarem cada vez menos presentes na vida das novas gerações, a Festa do Tropeiro e seus pratos típicos são cada vez mais raros dentro da cidade, no entanto há o convite para que na época do carnaval, as pessoas compareçam, pois o slogan dito é que o carnaval de Tibagi é o melhor da região.

As contradições entre Castro e Tibagi

Tendo em vista os tópicos levantados anteriormente, conseguimos ter uma melhor visualização sobre a dinâmica das duas cidades e como elas, ao mesmo tempo que carregam semelhanças, apresentam diversos contrastes entre si. O Quadro 01 nos ajuda a constatar melhor esta ideia e compreender alguns motivos que levaram as duas cidades ao ponto em que estão hoje quando o assunto tratado é turismo.

Quadro 01 – Disparidade entre Castro e Tibagi

Aspectos	Castro	Tibagi
Foco Turístico	Cultura	Ecoturismo
Estratégia de Marketing	Ativa, integrada ao planejamento estadual	Passiva, de baixa visibilidade

Estado de Infraestrutura	Desenvolvida e Comercializada	Precária e Subaproveitada
Preservação Cultural	Cultura Comercializada	Cultura em Risco

Fonte: Elaborado própria, 2025

A partir desta, conseguimos ter a melhor imagem de duas cidades que se conversam por serem próximas e possuírem grandes pontos a serem explorados pelo turismo, mas também conseguimos ter clareza sobre os motivos que levam Tibagi a não ter um lugar de destaque dentro do site Paraná Turismo, já que, diferente de Castro, não empreende financiamento em suas paisagens para que possam ser exploradas por visitantes.

Acreditamos que a discussão mais relevante frente a esta análise seja relacionada à cultura e tradições, pois, como já dito no texto, muitas vezes a cidade de Castro performa sua identidade cultural apenas para servir como um ponto no mapa a ser consumido de forma que visa o capital. Enquanto Tibagi esquece rapidamente de suas raízes e se coloca à mercê das vontades de curiosos que desejem conhecê-la.

Apesar de ter sido notado em campo uma pequena iniciação por parte de empresas turísticas para maior visibilidade de Tibagi, ainda é algo muito singelo, em sua grande maioria apenas panfletos distribuídos em locais da própria cidade, o que parece contraditório, já que o visitante precisaria estar no local para receber essas informações a respeito do turismo presente na cidade.

Considerações Finais

Observou-se a partir da ida a campo e das análises que as formas de regionalizar um espaço nem sempre concretizam a prosperidade local. Nesse sentido, a cidade como Tibagi em que ocorreu e ainda ocorre menos investimento no geoturismo e no turismo cultural deixa em letargia a base da economia turística local, pois não há planos para investimento neste setor.

Nesta perspectiva analítica o município de Castro ao apoiar o grupo Castrolanda eleva o fator turístico dentro da cidade, pois ocorre geração de empregos de forma direta e indiretamente, o que também corrobora para essa desigualdade entre as cidades, já que, apesar de ambas terem a evasão como forma de turismo, uma é focada no cultural e a outra ainda não se efetivou como polo do ecoturismo. E, além disso, os aspectos apresentados no texto ligados à valorização cultural de uma cidade, e o apagamento de costumes de outra. Enquanto uma

possui diversas oportunidades a serem exploradas, e a outra explora de forma comercial a cultura de outro país.

Enquanto uma cidade mantém a supervalorização da cultura trazida por imigrantes, a outra tem uma carência na consciência coletiva sobre o valor da cultura local. É necessário um olhar de maior valorização da cultura local, já que o turismo nessas cidades segue de forma desigual, o resultado dessa desigualdade é preocupante, enquanto uma cidade comercializa sua cultura com sucesso, a outra vê suas tradições se perderem no tempo. Acreditamos que a integração entre ecoturismo e turismo cultural seja uma boa opção para o município de Tibagi, já que a cidade precisa se reinventar como polo turístico.

Referências

AEN. **11,8 milhões de pessoas: IBGE aponta Paraná com a 5ª maior população do Brasil em 2024**. Governo do Paraná, 28 jun. 2024. Disponível em: <https://www.parana.pr.gov.br/aen/Noticia/118-milhoes-de-pessoas-IBGE-aponta-Parana-com-5a-maior-populacao-do-Brasil-em-2024> . Acesso em: 8 jul. 2025.

BALDISSERA, Luana Maria. **Moradores Locais e Sua Participação na Atividade Turística, o Caso de Castrolanda - PR**. Anais do V Fórum Internacional de Turismo do Iguaçu, Foz do Iguaçu, PR, 2011.

BALDISSERA, Luana Maria. **Representação dos Legados Étnicos da Comunidade de Castrolanda (Paraná, Brasil)**. 2014. 114 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014.

BALDISSERA, Luana Maria; BAHL, Miguel; NITSCHKE, Letícia Bartoszeck. **Legado étnico holandês como atrativo turístico na comunidade de Castrolanda, Paraná, Brasil**. Revista Confluências Culturais, v. 6, n. 2, p. 59-72, 2017. DOI: 10.21726/rcc.v6i2.329. Disponível em: <https://periodicos.univille.br/RCC/article/view/329> . Acesso em: 16 jun. 2025.

BREITBACH, Áurea Corrêa de Miranda. **Estudo sobre o conceito de região**. Porto Alegre, Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser, 1988.

CARLOS, Ana Fani Alessandri (org.). **Novos Caminhos da Geografia**. São Paulo: Contexto, 2001.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e Técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2008.

EGLER, Claudio A. G. Questão regional e gestão do território no Brasil. CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 5 ed., 2003.p. 207-237.

KLAUX, Juliana. A presença indígena nos Campos Gerais: conflito e resistência no século XIX. **Campos - Revista de Antropologia**, v. 16, n. 1, 2015. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/campos/article/view/42471/25830>. Acesso em: 24 out. 2025.

LENCIONI, Sandra. Região e geografia: A noção de região no pensamento geográfico.

CARLOS, Ana Fani Alessandri (Org.). **Novos caminhos da Geografia**. São Paulo: Contexto, 2002. p. 187-204.

MACHADO, Gustavo Reis. Passadiços do Paiva: A arquitetura como promotora do Geoturismo e da Geoconservação no Arouca Geopark. Texto de Conclusão de Curso (**Especialização**) Pós-Graduação em Estratégias para Conservação da Natureza, Instituto Federal de Mato Grosso do Sul, Campus Campo Grande, MS, 2024.

MARKUSEN, Ann R. Região e regionalismo: um enfoque marxista. **Revista espaço e debates**, 1981. p. 61-99.

PARANÁ (Estado). **Viaje Paraná: Conheça o Estado**. Secretaria de Estado da Comunicação Social e da Cultura. Disponível em: <https://www.viajeparana.com/O-Parana> . Acesso em: 8 jul. 2025.

PARANÁ (Estado). **Carta do Paraná: Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**. Curitiba: FOPEME - Fórum Paranaense de Monitoramento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, 2017. Disponível em: <https://www.fopeme.pr.gov.br/Pagina/Carta-do-Parana>. Acesso em: 8 jul. 2025

PARANÁ (Estado). Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos. **Canyon do Guartelá**. Curitiba: SEMA, 2020. Disponível em: https://www.iat.pr.gov.br/sites/agua-terra/arquivos_restritos/files/documento/2020-04/canyonguartela.pdf. Acesso em: 23 set. 2025.

PINHEIRO, Evandro da Silva. **Percepção Ambiental e Atividade Turística no Parque Estadual do Guartelá - Tibagi - PR**. RAEGA - O Espaço Geográfico em Análise, v. 12, 2006. DOI: 10.5380/raega.v12i0.3434. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/raega/article/view/3434> . Acesso em: 27 jun. 2025.

SÁ, Alcindo José. Regionalização brasileira, cultura, identidade: algumas reflexões. CORRÊA, Antônio Carlos de Barros (org.). **Regionalização e Análise Regional: Perspectivas e abordagens contemporâneas**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2006. p. 2-16.

SANTOS, Marina Lima. et al. **Tendências do consumidor em turismo: a oferta no Paraná (Brasil) para demandantes de experiências**. Investigaciones Turísticas, n. 16, p. 143-164, 2018. DOI: <http://dx.doi.org/10.14198/INTURI2018.16.08>.

SANTOS, Sheila Castro; SILVA, Fabrício Lucas Santos; SOUZA, Carlos Vinícius Medeiros. A regionalização do Paraná ações e contradições estatais. **Anais 40ª Semana de Geografia: A ciência Geográfica frente aos desafios do mundo contemporâneo**, Universidade Estadual de Londrina, p. 200-216, 2024.

SEITZ, Helgo Max. **O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DE MARKETING E O PLANO DE NEGÓCIOS**. E-Gesta, Santos, v. 1, n. 3, out.-dez./2005, p.91-126. Disponível

em: <https://www.unisantos.br/mestrado/gestao/egesta/artigos/46.pdf>. Acesso em: 15 set. 2025.

SILVA, C. M. da. Demografia do Colapso: Populações Indígenas nos Campos Gerais do Paraná no Século XIX. **Revista de História Regional**, v. 23, n. 1, p. 40-60, 2018.

TOMASINO, K. Contribuição ao estudo das violências contra os indígenas no Estado do Paraná. **CEV-PR - Comissão Estadual da Verdade do Paraná**. Texto de contribuição, 2022. Disponível em: https://www.justica.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2022-04/17._tomasino_contribuicao_a_cev-pr_texto_.pdf. Acesso em: 24 out. 2025.

O CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA URBANA: UM ESTUDO A RESPEITO DA FEIRA DA LUA NO MUNICÍPIO DE LONDRINA (PR)

André Luis Quinelato¹⁸

RESUMO

Milton Santos é reconhecido como um dos maiores intelectuais brasileiros do século XX, cujas contribuições foram decisivas para a constituição da ciência geográfica contemporânea. Este estudo busca analisar a aplicação do conceito de circuito inferior da economia urbana, desenvolvido pelo autor, no espaço geográfico do município de Londrina, estado do Paraná. Para isso, toma-se como objeto empírico a Feira da Lua, investigada por meio de análise documental e da observação in loco registrada em caderno de campo. A partir dessa abordagem, examina-se a logística e as dinâmicas de funcionamento da feira, relacionando-as aos elementos que compõem a teoria dos circuitos inferiores, de modo a evidenciar a articulação entre teoria e prática no contexto urbano estudado. Os resultados apontam que a Feira da Lua mantém características fundamentais do circuito inferior, como o trabalho intensivo, estoques reduzidos, preços negociáveis e relações diretas entre comerciantes e clientes, ao mesmo tempo em que se atualiza pelo uso de meios de pagamento digitais (PIX) e pela publicidade em redes sociais. Observou-se também a centralidade da feira como espaço de sociabilidade e patrimônio cultural, reafirmando sua relevância na dinâmica urbana de Londrina. Assim, confirma-se a atualidade do conceito de circuito inferior para compreender as dinâmicas urbanas em cidades médias brasileiras.

Palavras-chave: Milton Santos, espaço geográfico, geografia urbana, circuito inferior da economia urbana, Feira da Lua.

Introdução

Estudar o espaço geográfico no território nacional implica retomar o legado intelectual de Milton Santos (1926-2001), cuja obra se tornou referência essencial para a compreensão crítica do espaço, especialmente em contextos dos países periféricos. Afinal sua vasta obra nos permite ter um olhar crítico sobre as relações que permeiam o espaço. Com esse panorama inicial, propomos no presente estudo averiguar na paisagem urbana de Londrina (PR) o conceito de circuito inferior da economia urbana, tendo como base para nossas análises as teorizações do professor Milton Santos. Uma das principais obras do autor é “O espaço dividido” (Santos, 2008a), ao qual ele discute exatamente a coexistência de dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos, sendo uma resposta aos estudos liberais que tradicionalmente homogeneizaram a paisagem urbana, desconsiderando toda complexidade inerente aos seus processos e as disputas pela hegemonia dos lugares.

¹⁸ Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO) da Universidade Estadual de Londrina (UEL). Técnico em Assuntos Educacionais no Instituto Federal do Paraná (IFPR) - Campus Londrina. E-mail: andre.quinelato@uel.br.

Observa-se um processo de desterritorialização nas cidades dos países subdesenvolvidos, intensificado pela instalação de empresas multinacionais que reconfiguram a estrutura do emprego e transformam profundamente as relações econômicas, sociais e culturais em cada lugar (Silva, 2015). A eliminação de todos os obstáculos à livre circulação de mercadorias, informações e capitais torna-se o objetivo central das forças hegemônicas na disputa pelo território (Santos, 2008a). É a lógica do mundo globalizado, que utiliza as forças hegemônicas para impor sua supremacia. É no estudo do espaço urbano nesses países que são melhor visualizadas as contradições socioespaciais características da produção diferenciada por classes sociais diversas, resultando num espaço dividido.

Segundo Silva (2015), o circuito inferior e a economia informal eram vistas como anomalias que precisavam ser resolvidas imediatamente, remetendo à lógica de que apenas o circuito superior era entendido como resolvido e dono das ações futuras, pautados principalmente pelo processo da globalização. Esse processo, segundo Santos (2023), tende a uma homogeneização do espaço geográfico, porém de forma contraditória e desigual. Possui diferentes facetas e impactos. O autor menciona também "a globalização como fábula" (a narrativa vendida) e uma "globalização como perversidade" (a realidade da desigualdade e exploração) e, diante dessas contradições, propõe a construção de uma "outra globalização", fundada no protagonismo dos lugares, na solidariedade entre os povos e na apropriação democrática das técnicas e informações, como possibilidade de ruptura com a lógica hegemônica do capital (Santos, 2008b).

Nesse contexto, compreender a teoria dos circuitos da economia urbana torna-se fundamental, pois ela revela como, nos países periféricos, a modernização e a globalização não se traduzem em homogeneização, mas em uma segmentação funcional da economia, marcada pela coexistência e interdependência de diferentes formas de produção e consumo. Segundo Milton Santos (2008b), a formação dos circuitos da economia urbana é inerente aos processos de modernização desencadeados nos países subdesenvolvidos após a Segunda Guerra Mundial. Esses circuitos expressam a segmentação da produção e do consumo, estrutural e funcional ao desenvolvimento do capitalismo no Terceiro Mundo, resultante de combinações particulares entre elementos do espaço que, embora semelhantes aos de outros países, se articulam de modo distinto nos países periféricos.

Essa passagem nos ajuda a entender que a globalização não elimina a lógica dos circuitos, mas os reestrutura, criando novas formas de integração e subordinação dentro da economia urbana.

Milton Santos preocupa-se em descrever os dois eixos desse sistema, inserindo em seus estudos o circuito inferior e suas nuances, entendendo-o como parte importante da complexidade urbana nas cidades. Cada circuito constitui um subsistema do sistema urbano. Conforme Santos (2008a), o circuito superior foi, tradicionalmente, “objeto de pesquisas sistemáticas” (Santos, 2008a, p. 22), por haver confusão teórica a respeito da própria cidade.

O circuito inferior tem grande importância para o lugar, que segundo a corrente geográfica humanista é o local onde as relações sociais se dão mais intimamente, sendo caracterizado como o “espaço vivido” (Relph, 1980). No lugar, dá-se ênfase à experiência e aos fenômenos cotidianos, sendo que os indivíduos re(produzem) e vivenciam as contradições do sistema capitalista. Para Santos (2010), através do lugar “(...) podemos visualizar as relações econômicas, sociais, culturais” (p. 58). Através dessa categoria geográfica, podemos entender muito sobre o mundo e sua complexidade e a partir dessa categoria geográfica estudaremos o funcionamento do circuito inferior da economia urbana de Londrina (PR) por meio da “feira da lua” de Londrina (PR).

A feira é organizada desde a década de 1990 e, além de ser um evento comercial, desempenha um papel importante na preservação da identidade cultural da cidade de Londrina. Ela serve como um espaço de sociabilidade, onde a comunidade se reúne para compartilhar sabores, histórias e tradições. Nesse sentido, nosso estudo implicará a discussão da produção do espaço urbano a partir da análise do circuito inferior da economia e sua importância para a complexidade urbana da cidade de Londrina (PR). Muitas das ideias aqui desenvolvidas foram fortalecidas a partir da disciplina Perspectivas Teóricas sobre Meio Construído e Cidades, ofertada no Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO) da Universidade Estadual de Londrina (UEL) e ministrada pelo Prof. Dr. Edilson Luís de Oliveira, no 2º semestre de 2024.

Metodologia

A pesquisa foi desenvolvida por meio de uma abordagem qualitativa, ancorada no referencial teórico de Milton Santos sobre os circuitos da economia urbana. O objeto empírico foi a Feira da Lua, em Londrina (PR), analisada por meio de pesquisa documental e observação in loco, registrada sistematicamente em caderno de campo, conforme proposto por Magnani (1997). Para a observação, adotou-se a concepção de Silva e Mendes (2013), segundo a qual o pesquisador interage com o cotidiano do grupo estudado, produzindo informações a partir dessa inserção. Embora o autor denomine essa técnica de observação participante, neste estudo a

inserção ocorreu apenas na condição de consumidor e observador, sem a imersão nas atividades dos profissionais da feira, apenas observando o cotidiano de funcionamento da feira no período do seu funcionamento (18h-22h). Foram realizados três trabalhos de campo, em dias distintos da semana (01/10/2024, 18/10/2024 e 30/07/2025), possibilitando captar as variações de funcionamento da feira. As anotações e registros coletados foram confrontados com a literatura, especialmente a obra *O espaço dividido* (Santos, 2008a), a fim de verificar a pertinência do conceito de circuito inferior da economia urbana na realidade observada.

Milton Santos e o estudo do espaço urbano: debatendo conceitos inerentes ao processo de urbanização

As cidades do terceiro mundo foram uma preocupação constante nas obras de Milton Santos. Sua obra sempre esteve ancorada nos compromissos sociais na produção do espaço, que muitas vezes são relegados por essa produção, principalmente por grandes corporações que integram o circuito superior da economia urbana. Uma teorização fundamental forjada pelo intelectual Milton Santos é a de que o espaço é um conjunto dialético e indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações (Santos, 2023). As grandes cidades, principalmente no dito “terceiro mundo”, são palco de grandes desigualdades, perfazendo assim uma paisagem diversificada, notadamente desigual. De acordo com Neto (2011, p. 15),

No mesmo lugar convivem ricos e pobres, cada qual fazendo girar a economia urbana à sua maneira, em circuitos diferentes, gerando espaços que convivem lado a lado, mas divididos por barreiras praticamente intransponíveis, por muros altos e grossos, estruturados pela história social.

Nesse sentido, o planejamento acaba sendo uma técnica, segregando a população de baixa renda, criando intencionalmente territorialidades de certas populações, com espaços característicos e demarcados para cada perfil populacional. Territorialidade, na ciência geográfica seria “a qualidade que o território ganha de acordo com sua utilização ou apreensão pelo ser humano” (Sposito, 2009, p. 11). Deriva do conceito de território, que tem como expoentes autores como Rogério Haesbaert e Claude Raffestin. A formação do território, para Haesbaert (2002), está “ligado ao movimento e às conexões e engloba as dimensões biológica/natural, política (das relações de poder), cultural, simbólica e econômica” (Braga, 2010, p. 28). Em síntese, o processo de urbanização acaba formando suas territorialidades em torno dos lugares, consequentemente influenciando em sua dinâmica socioespacial. Como exemplo, temos de um lado os lugares associados ao circuito superior da economia urbana e os

lugares pertencentes ao chamado circuito inferior da economia urbana, que em tempos anteriores foram classificados respectivamente por “circuito moderno” e “circuito tradicional” (Santos, 2008a). A modernização tecnológica gera um circuito que beneficia poucos e outro que oferece benefícios parciais das atividades ligadas a essa modernização, criando regiões e subsistemas dependentes no capitalismo. (Serpa; Porto, 2007).

Pontua-se que as territorialidades formadas a partir dos dois circuitos da economia urbana não são rígidas, pois muitas dessas atividades são mistas e acabam fundindo-se na produção do espaço urbano. Além disso, os estudos mais recentes de Milton Santos (2023) apontam para uma dependência dos circuitos inferiores aos circuitos superiores. Como exemplificação das atividades que compõem o circuito superior temos os bancos, comércio e indústria de exportação, indústria urbana, atacadistas, dentre outros. Já o “circuito inferior” é constituído pelos serviços não modernos, fornecidos “a varejo”, pelo comércio não-moderno e de pequena dimensão (Santos, 2008a). Importante pontuar também que o espaço é complexo em sua gênese e obviamente que lugares tradicionalmente frequentados por uma determinada classe social pode ser frequentada por outras, transpondo fronteiras imaginárias criadas pelos circuitos espaciais. De acordo com Santos (1978), o espaço é um campo de forças dinâmico, cuja formação ocorre de maneira desigual. Por isso, sua evolução não se manifesta da mesma forma em todos os lugares. Essa “transgressão” das fronteiras existentes nos circuitos pode ser caracterizado, com as devidas ressalvas no espaço e no tempo, o que Jacobs (2000) chamaria de “balé das ruas”, descrito pela autora como sendo a interação dos atores sociais na experiência da cidade, formando uma teia de interação social e cuidados mútuos. Exemplo dessa interação é que, embora tenha uma dinâmica própria, o circuito inferior depende do superior em vários de seus processos, como por exemplo para o fornecimento de insumos, tecnologia e até clientes. Muitas vezes, o circuito inferior recicla os produtos e serviços do superior, atendendo a uma demanda de consumidores que não têm acesso ao consumo de bens de alta qualidade ou alto custo. Além disso, os pequenos comércios locais, como lojas de bairro, dependem dos circuitos financeiros superiores para obter crédito e gerir suas operações. Sem o suporte de bancos e instituições financeiras, esses negócios teriam dificuldade em expandir ou até mesmo manter suas atividades.

Baseando-se nas teorias de Santos (2008a; 2008b; 2023), podemos inferir (longe de criar uma teoria determinista a respeito) que o circuito superior estaria ligado a uma participação/presença da população com um poder de compra considerado alto; ao passo que a participação no circuito inferior estaria associada à população com uma renda igualmente

menor. Porém concordamos com o autor de que alguns elementos assumem papéis nos dois circuitos, como por exemplo os atacadistas e transportadores. O atacadista está no topo de uma cadeia decrescente de intermediários que chega ao “feirante”. O mesmo ator (atacadista) leva produtos aos níveis inferiores da atividade comercial e fabril e a uma gama de consumidores. Denominado como integrante do circuito superior, o atacadista é “também o cume do circuito inferior” (Santos, 2008a, p. 41). Assim como o transportador é chamado para desempenhar dois papéis distintos, servindo sucessivamente aos dois circuitos. Santos (2008a) adverte que cada circuito se define pela junção de dois elementos: 1) conjunto das atividades realizadas em certo contexto; 2) o setor da população que se liga a ele essencialmente pela atividade e pelo consumo (Santos, 2008a). A diferença fundamental entre as atividades dos circuitos está baseada nas diferenças de tecnologia e organização. Enquanto no circuito superior utiliza-se tecnologia importada e de alto nível, com capital intensivo, no circuito inferior utiliza-se o “trabalho intensivo”, com o uso de tecnologias “locais ou localmente adaptadas” (Santos, 2008a). O circuito superior dispõe de crédito bancário; já nas atividades do circuito inferior são baseadas no crédito (pessoal) e no dinheiro líquido. No quadro abaixo (Quadro 01), sistematizamos algumas das principais diferenças existentes nos dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos, adaptados de Santos (2008a):

Quadro 01 – Diferenças dos dois circuitos da economia urbana (Santos, 2008a)

Categorias	Circuito Superior	Circuito Inferior
Tecnologia	capital intensivo	trabalho intensivo
Organização	burocrática	primitiva
Emprego	reduzido	volumoso
Estoque	grande quantidade	pequena quantidade
Preços	fixos (em geral)	submetidos à discussão
Relações com a clientela	interpessoais	diretas, personalizadas
Publicidade	necessária	quase nula
Ajuda governamental	importante	nula ou quase nula
Dependência direta do exterior	grande, atividade voltada para o exterior	reduzida ou nula

Fonte: Adaptado de Santos (2008). Elaborado pelo autor (2025).

Apresentadas as diferenças fundamentais que delimitam cada um dos circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos, iremos analisar a Feira da Lua a partir de um trabalho de campo que percorrerá os lugares em que a mesma ocorre no município de Londrina (PR), permitindo ter um olhar aguçado sobre suas dinâmicas de funcionamento. A metodologia de pesquisa selecionada para esse momento foi o caderno de campo, que permite registrar o contexto particular em que os dados foram obtidos (Magnani, 1997), incluindo técnicas de observação in loco, no qual o pesquisador produz as informações por meio de sua participação e inserção no cotidiano do grupo, comunidade ou organização que estuda (Silva; Mendes, 2013). É, de fato, mergulhar nas atividades de um certo grupo para tentar entendê-lo (May, 2004). De posse das informações, faremos aproximações epistemológicas com a teoria elaborada por Milton Santos a partir da análise do contexto de cidades de países subdesenvolvidos ou do chamado “terceiro mundo”, adaptando seus ensinamentos para o tempo atual.

A Feira da Lua no município de Londrina (PR): considerações a partir da teoria dos circuitos da economia urbana

Importante iniciar esse tópico destacando a importância da feira da lua na produção do espaço em Londrina (PR) e para a vivência da população dessa cidade. A feira inclusive é patrimônio sociocultural do município, juntamente com as feiras livres e feiras do produtor, de acordo com a Lei nº 11.090, de 3 de dezembro de 2010 do município de Londrina (PR). É realizada de terça à sábado em diferentes localidades, com a mesma estrutura de funcionamento, apesar das diferenças de tamanho e do número de feirantes e comerciantes observados, que varia conforme o dia da semana. Para participar da feira da lua, o produtor ou comerciante deve registrar-se previamente no respectivo órgão municipal. Uma curiosidade é que elas não podem ocorrer em espaços diferentes aos mencionados na supracitada lei, tampouco serem diminuídas em sua extensão, sendo padronizadas nos lugares em que ocorrem, conforme constatou-se na lei ordinária municipal nº 11.090, de 3 de dezembro de 2010, art. 3º: “As feiras mencionadas nesta lei (feiras livres, feiras da lua e feiras do produtor) não poderão ser transferidas dos locais onde atualmente se localizam, e nem diminuídas em sua extensão” (Londrina, 2010, Art. 3º). Observou-se na pesquisa de campo que há variações no tamanho da mesma, não afetando o seu funcionamento, tampouco interferindo na dinâmica da mesma. Ela é um exemplo clássico do circuito econômico não moderno, que compreende a pequena produção manufatureira,

frequentemente artesanal, o pequeno comércio de uma multiplicidade de serviços de toda espécie, dentre outras. Sua existência dialoga com o que Santos (2008a, p. 201) descreveu como “elemento fundamental da vida urbana nos países subdesenvolvidos”, não por ser “abrigo da população pobre”, mas sim um reduto com variados tipos alimentícios, lugar de socialização, atividades artísticas e espetáculos culturais. É um importante reduto para o pequeno comerciante e o produtor rural, sendo um canal de distribuição para a agricultura familiar, garantindo o acesso a produtos frescos e incentivando a produção local, como observado na audiência pública para debater a importância das feiras livres para o estado de Minas Gerais (MG). É caracterizado predominantemente pelo uso intensivo de trabalho, contrapondo-se à elevada incorporação de tecnologia como observado no circuito superior da economia urbana. Este circuito engloba sobretudo os setores de serviços, como instituições financeiras, comércio de exportação, atacado, transporte e serviços especializados. Edilson Luís de Oliveira em sua tese de Doutorado intitulada *Divisão do Trabalho e Circuitos da Economia Urbana em Londrina-PR* (Oliveira, 2009), analisou as transformações da economia urbana na cidade de Londrina-PR, considerando as variáveis que caracterizam o período da globalização. Para ele, a feira, analisando-se o acontecimento de outra feira do município, reúne desde produtores rurais que comercializam diretamente seus produtos até feirantes tradicionais e vendedores de itens populares, como eletrônicos, DVDs e artesanato. Essa diversidade de agentes evidencia a convivência e o entrelaçamento dos circuitos da economia urbana, reforçando a importância da feira como espaço de dinamização econômica e interação social (Oliveira, 2009).

No nosso caso, pesquisamos o fenômeno intitulado *Feira da Lua*. Nos lugares pesquisados, por meio do caderno de campo e da observação participante, tendo como base para a investigação as características de cada circuito, descritas no quadro 1, fundamentadas nas teorias de Santos (2008a). Para tanto, foram feitos três trabalhos de campo na área de estudo, com anotações em caderno de campo: a primeira no dia 01 de outubro de 2024 (terça-feira), o qual chamaremos de campo 1; a segunda no dia 18 de outubro de 2024 (sexta-feira), chamado aqui de campo 2 e a terceira no dia 30 de julho de 2025 (quarta-feira), que caracterizamos como campo 3. Foi intencional a escolha de dias diferentes da semana para as investigações em campo, pois são realizadas em lugares diferentes e a dinâmica de funcionamento é igualmente diferenciada. No campo 1 (terça-feira), foi possível averiguar que a feira funciona de forma reduzida, com apenas 4 (quatro) barracas, uma que trabalha com venda de frutas e verduras; uma barraca que vende pastel e salgados, uma barraca que vende caldo de cana e uma barraca

que vende milho cozido. Ela acontece na Rua Humaitá, Jardim Quebec, no espaço onde funcionava o antigo Estacionamento do Mercado Municipal Quebec.

Em virtude da transformação do antigo espaço em um novo empreendimento, descaracterizando sua forma original de mercado municipal, a feira com o tempo ganhou proporções menores, conforme averiguado no campo em conversa com os feirantes. Em um acordo com os novos proprietários do espaço, manteve-se o funcionamento da feira da lua, porém de forma reduzida. Sendo assim, observa-se uma divergência em relação ao espaço observado com a normatização para o seu funcionamento, devido à transformação das funções do lugar (passou-se de um mercado popular para um empreendimento comercial).

No campo 2 (sexta-feira), observamos barracas de brinquedos, venda de comida japonesa, barraca de *chopp*, barraca de espetinho, barraca com venda de milho cozido, barraca de caldo de cana, barraca com venda de frutas e verduras, barracas comercializando pasteis e salgados, além de música ao vivo e um quantitativo maior de mesas e cadeiras para os consumidores e público em geral. A feira ocorreu na praça entre o Armazém da Moda e o *Shopping Com-Tour*. É quase uma outra feira, com uma dinâmica de funcionamento maior, apesar de encontrarmos a mesma organização de circuito inferior da economia descrita por Santos (2008a). No campo 3 (quarta-feira), foi possível observar a dinâmica da maior Feira da Lua de Londrina-PR. Organizada no *Zerão*, é um ponto de encontro conhecido pela população londrinense. As barracas de alimentação ganham destaque nesse lugar. Há uma ampla variedade de pratos, que vão desde petiscos tradicionais brasileiros até opções internacionais, como sushi e tempurá, passando também pela comercialização de cervejas artesanais, sucos naturais e produtos orgânicos.

Ao relacionarmos as características observadas na feira (campo 1, campo 2 e campo 3) com as características descritas por Santos (2008a) para o circuito inferior, podemos relatar que há convergência, mesmo com o lapso temporal entre a publicação de *O espaço dividido* (a primeira edição foi lançada no ano de 1979) e a observação *in loco* e a pesquisa documental em dados primários. Com relação à tecnologia empregada no funcionamento das barracas, por exemplo, foi possível observar que há um trabalho intenso com uma organização primitiva, sem (ou nenhuma) tecnologia de ponta envolvida.

Há uma presença grande de trabalhadores por barraca, com raras barracas tendo apenas uma pessoa/trabalhador, sendo que podemos inferir que a categoria “emprego” na Feira da Lua possui sinergia conceitual com a descrição presente em Santos (2008a), pois é um “fornecedor privilegiado de empregos” (Santos, 2008a, p. 23). Ao entrevistarmos um feirante de uma dessas

barracas, obtivemos a seguinte resposta: “É essa barraca (...) ela é composta pelos donos, que são a família, e com o pessoal que é contratado aqui, né? Atualmente são 3 contratados e os 2 que é [sic] os donos, né? (Feirante 1). O estoque das barracas é em pequena quantidade, pois averiguou-se que os produtos são frescos e não há espaço e equipamentos para o armazenamento dos produtos, demandando uma renovação constante do estoque, pois em geral, “a rapidez da renovação dos estoques é tanto maior quanto menor for o capital investido” (Santos, 2008, p. 216). Predominantemente, os produtos são adquiridos na Ceasa (Central de Abastecimento do Paraná). Essa central é uma sociedade de economia mista vinculada à Secretaria da Agricultura e do Abastecimento, que atua na construção, administração e operação de mercados atacadistas de hortigranjeiros e outros alimentos. Além disso, é comprometido com programas sociais voltados ao fortalecimento da segurança alimentar. Outro ponto relevante é a participação de planos regionais e nacionais de abastecimento, possibilitando a realização de parcerias, além de estudos sobre as cadeias alimentares. Sua missão é garantir um abastecimento seguro e acessível, orientada por valores como responsabilidade social, sustentabilidade ambiental, integridade e compromisso profissional, com a visão de consolidar-se como referência nacional em abastecimento. Dessa forma, a CEASA/PR se consolida como um agente estratégico para o fortalecimento da segurança alimentar e para a compreensão das dinâmicas de abastecimento no contexto local.

Com relação aos preços praticados na feira da lua, observa-se que são fixos para alguns gêneros e submetidos à negociação em outros. É possível *pechinchar* de acordo com o quantitativo adquirido, pois a lógica do circuito inferior da economia urbana é “guardar uma mercadoria, mesmo por algumas horas ou alguns dias, pode representar um prejuízo maior que vendê-la a baixo preço, aparentemente com prejuízo” (Santos, 2008, p. 249). Observou-se que os pagamentos são realizados em sua maioria via cartão ou PIX, numa tendência cada vez maior de diminuição do dinheiro em espécie nos estabelecimentos comerciais, apesar de ainda existir. Observa-se que o PIX já é o meio de pagamento mais utilizado para as transações comerciais e a tendência é a sua consolidação e expansão. Sinal da modernização do meio técnico-científico-informacional.

Nas barracas de alimentação, em especial de pastel e salgados, os insumos são adquiridos onde há menor preço e não há lugar específico para aquisição dos produtos, como verificado na fala do feirante 1: “(...) é difícil querer comprar só de um lugar, porque né, preço hoje em dia é complicado” (Feirante 1). A relação comerciante e cliente é direta, sendo que muitos são clientes “antigos” e frequentam a feira (e barracas específicas) há muito tempo. Esse

fenômeno foi observado principalmente no campo 2 e 3, em que um mesmo grupo frequenta a feira como uma espécie de ritual semanal de encontro, atribuindo significado àquele espaço. Um espaço que podemos qualificar como de vivência, de socialização, de encontro de diferentes classes sociais e de diálogo intercultural, traduzindo-se em uma produção do espaço geográfico envolvendo inúmeros fatores, tais como cultural, econômico e social. Por esse motivo, justifica-se sua transformação em Patrimônio Sociocultural do Município de Londrina, juntamente com as feiras livres e as feiras do produtor, por meio da Lei nº 11.090, de 3 de dezembro de 2010. No campo 3 observou-se também apresentação musical. Em diálogo com o músico, constatou-se que a feira poderia incorporar mais atividades artísticas, culturais e de lazer, deixando de se restringir apenas ao comércio e à alimentação. Por ser um espaço predominantemente frequentado por famílias, a inclusão dessas atividades ampliaria as possibilidades de convivência social e de fruição cultural. Observou-se que não há publicidade das barracas de forma individualizada, apenas da Feira da Lua como um todo.

Recorremos novamente à fala de um feirante entrevistado para averiguar a publicidade da feira. Segundo o feirante 1, “os feirantes, normalmente eles se unem, eles contratam um Motoboy que faz a divulgação das feiras com aquela caixa de som, sabe (...) ficar passando pela rua e faz a divulgação” (Feirante 1). Porém observamos, por meio das redes sociais e a expansão sem precedentes da rede mundial de computadores (que interliga os lugares e dá ainda mais sentido à expressão *espaços da globalização*), renovando-se e criando uma dinâmica nova na produção do espaço urbano.

Há uma atualização da publicidade em relação às teorias de Santos (2008a) com a crescente modernização do meio técnico-científico-informacional, impulsionadas principalmente pela publicidade nas mais diversas redes sociais e o alcance das mesmas, sendo possível a publicidade da feira ser visualizada a diversos quilômetros de distância por diferentes públicos, permitindo um dinamismo e uma conexão global entre os lugares, chamado por Milton Santos de *espaços da globalização* (Santos, 2023). Nesse sentido, a mobilidade tornou-se (praticamente) uma regra, sendo que as distâncias diminuíram e as fronteiras só existem fisicamente nessa nova configuração do espaço, permitindo o dinamismo de alguns aspectos do circuito inferior da economia urbana (notadamente o pagamento e a publicidade), apesar de sua configuração resistir ao tempo e as transformações do espaço geográfico. Exemplo disso é o perfil da Feira da Lua no *Instagram*, espaço utilizado para a publicidade da feira, divulgando os horários e a localização dos lugares onde ocorrem as feiras. Abaixo, apenas para exemplificar esse exemplo, segue uma das publicações desse perfil (Figura 01):

Figura 01 – Dias e lugares onde ocorrem a Feira da Lua em Londrina (PR)



Fonte: Perfil @feiradalualondrina no *Instagram*. Acesso em 31 jul. 2025.

Assim sendo, mesmo o circuito inferior sendo mais precário, acaba servindo de suporte ao funcionamento do circuito superior, formando uma interdependência entre os dois. Santos (2008a) ressalta que a existência desses dois circuitos é decorrente de um mesmo processo denominado por ele de modernização tecnológica, e que os dois circuitos são sistemas em interação permanente, sendo o circuito inferior, dependente do circuito superior. De um lado, prioriza-se o trabalho (circuito inferior) e de outro, prioriza-se o capital (circuito superior) (Santos, 2008a). A própria existência de uma classe média impede de se falar em circuitos fechados. Santos (2008a) destaca que seu consumo se dirige a um ou outro circuito com frequências variáveis. Entre os circuitos de produção há relações de complementaridade e concorrência, que resumem basicamente a vida do sistema urbano. De acordo com Santos (2008a, p. 261),

Os dois subsistemas estão em permanente estado de equilíbrio instável. Sua complementaridade, ocasional ou durável, não exclui a concorrência; a própria complementaridade não representa outra coisa senão um momento privilegiado de uma certa evolução que conduz a uma dialética dos dois circuitos.

Especificamente quanto ao circuito inferior, a modernização pode ser um obstáculo para algumas atividades, quando sofrem a concorrência de produtos semelhantes, oferecidos a um preço inferior, sem necessariamente desaparecerem. Ela pode subsistir graças às condições próprias de funcionamento do circuito inferior (Santos, 2008a). Observou-se uma clientela “fiel” da feira, que vivencia esse lugar, consumindo, interagindo e produzindo memórias afetivas com a Feira da Lua, pois são dotadas de valores simbólicos, garantindo uma

característica de *espaço humanizado*, de acordo com o método miltoniano de análise do espaço geográfico.

Considerações Finais

A obra de Milton Santos é riquíssima para a compreensão da totalidade do espaço geográfico. No presente trabalho, recortamos um dos seus principais conceitos e discutimos utilizando-se de exemplos presentes na paisagem urbana de Londrina - PR, que é o conceito de circuito inferior da economia urbana (a partir do entendimento dos sistemas de objetos e sistemas de ações presentes na Feira da Lua). Observou-se que o circuito inferior da economia se atualizou a partir do estágio atual do meio geográfico, definido por Santos (2013) de meio técnico-científico-informacional, principalmente com a popularização das redes sociais que não foram inseridas nos estudos de Milton Santos em virtude do período histórico ao qual sua teoria a respeito desse meio foi elaborada. Foi possível observar que a Feira da Lua é um lugar frequentado por diferentes camadas sociais, assumindo uma forma complexa de organização. Foi possível averiguar as teorizações a respeito do funcionamento do circuito inferior da economia urbana de acordo com Milton Santos (2008a) por meio de técnicas diversificadas de pesquisa aplicada ao espaço urbano da cidade de Londrina-PR. Conclui-se que há uma significativa convergência entre a teoria e a realidade observada, mesmo transcorridos cerca de 46 anos desde a publicação da primeira edição de *O espaço dividido* (1979). O estudo confirma a atualidade do conceito de circuito inferior como chave interpretativa para compreender as dinâmicas socioespaciais de cidades médias brasileiras.

Referências

BRAGA, Rhalf Magalhães. Território, rede e multiterritorialidade: Uma abordagem conceitual a partir das corporações. **Revista Geografias**, Belo Horizonte, v. 06, n. 2, p. 26-36, jul./dez. 2010.

HAESBAERT, Rogério. Concepções de território para entender a desterritorialização. In: **Território Territórios**. Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFF. Niterói: UFF/AGB, 2002. p. 17-38.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LONDRINA. **Lei nº 11.090, de 3 de dezembro de 2010**. Transforma, em patrimônio sociocultural do município de Londrina, as feiras livres, as feiras da lua e as feiras do produtor

que se realizam periodicamente na cidade em diversos locais pré-determinados e devidamente autorizados, Londrina, 2010. Disponível em: <http://leismunicipa.is/jlfnr>. Acesso em: 13 nov. 2024.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. O (velho e bom) caderno de campo. **Revista Sexta-feira**, n. 1, maio 1997, São Paulo.

MAY, Tim. Observação participante. **Pesquisa social**: questões, métodos e processos. Tradução de Carlos Alberto Silveira Netto Soares. 3 ed. Porto Alegre: Artmed, 2004, pp. 173-202.

NETO, Manoel Lemos de Silva. Cidades inteiras de homens inteiros: o espaço urbano na obra de Milton Santos. **Acervo**, [s. l.], v. 17, n. 1, p. 11–22, 2011. Disponível em: <https://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/169>. Acesso em: 1 ago. 2025.

OLIVEIRA, Edilson Luís de. **Divisão do trabalho e circuitos da economia urbana em Londrina-PR**. 2009. 338 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4ª ed. 11ª. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2023.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2ª ed. 1. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008a.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 17. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008b.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo**: globalização e meio técnico científico e informacional. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

SERPA, Angelo Szaniecki Perret; PORTO, Gil Carlos Silveira. Circuito inferior da economia urbana: o contexto das feiras livres de Itapetinga (BA) e arredores. In: **Encuentro de Geógrafos de América Latina**, 11., 2007, Bogotá, Colômbia. Anais... 2007. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal11/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/21.pdf>. Acesso em 16 set. 2024

SILVA, Paulo Celso. A teoria dos dois circuitos da economia urbana e a mídia na contemporaneidade. **Revista do Programa de Pós-graduação em Comunicação**. Universidade Federal de Juiz de Fora / UFJF. Vol.9, nº 2, dezembro/2015. Disponível em: <https://periodicos.ufjf.br/index.php/lumina/article/view/21092/11464>. Acesso em 09 set. 2024.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Introdução. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério (Org.). **Território e territorialidades**: teorias, processos e conflitos. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

USINA HIDRELÉTRICA DE ITAIPU: ENGENHARIA DO DESENVOLVIMENTO E LUTAS POR TERRITÓRIO NO CONTEXTO DA DITADURA MILITAR BRASILEIRA¹⁹

Gabriel Muxfeldt²⁰
Bruno Godoi de Almeida²¹
Léia Aparecida Veiga²²

RESUMO

Este artigo tem como recorte temático a construção da usina de Itaipu no rio Paraná, na fronteira com o Paraguai. Objetivou-se compreender o processo de desocupação territorial durante a construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu na década de 1970, em relação às estratégias de desapropriação violenta adotadas pelo Estado e pelos gestores da Itaipu Binacional, bem como as formas de resistência organizadas pelas comunidades expropriadas. Metodologicamente, o estudo baseia-se em pesquisa bibliográfica e documental, articulando o referencial da geografia crítica – notadamente pautada em Milton Santos, Dreifuss e Fernandes – com relatórios oficiais, documentos do SNI e estudos de caso sobre o conflito. Os resultados demonstram que a obra, concebida no contexto da Ditadura Militar brasileira e paraguaia, funcionou como um dispositivo de reconfiguração territorial que deslocou compulsoriamente mais de 60 mil pessoas, por meio de violações sistemáticas de direitos, como desapropriações fraudulentas e a omissão estatal que favoreceu a atuação de agentes especuladores de terra. Conclui-se que, em contrapartida, a luta dos atingidos transformou a experiência de desterritorialização em um processo de organização política, dando origem e fortalecendo movimentos sociais como o Movimento Justiça e Terra, a Comissão Pastoral da Terra, o MST e o MAB, que ressignificam a terra como espaço de disputa por justiça e pertencimento.

Palavras-chave: Itaipu; Desapropriação; Resistência; Ditadura Militar; Conflitos camponeses.

Introdução

A construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu, no rio Paraná, na década de 1970, representou um marco no desenvolvimento energético do Brasil e do Paraguai. No entanto, por trás dessa obra monumental, esconde-se um processo de desocupação territorial marcado por conflitos sociais, expropriações e principalmente, de resistência. O reservatório da usina

¹⁹ Essa temática é parte da dissertação de mestrado intitulada *Entre a Segregação e a Resistência: A Geografia da Luta por Moradia em Foz Do Iguaçu*, produzida com a orientação da Prof.^a Dr.^a Léia Aparecida Veiga junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (mestrado/Doutorado) da Universidade Estadual de Londrina/Uel.

²⁰ Graduado em Geografia pelo curso de Graduação da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, e mestrando em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade Estadual de Londrina, gabriel.muxfeldt@uel.br.

²¹ Mestrando em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade Estadual de Londrina, bruno.godoi.almeida@uel.br.

²² Professora no Programa de Geografia (mestrado/doutorado) da Universidade Estadual de Londrina, leia.veiga@uel.br.

inundou mais de 1.350 km² de terras, deslocando compulsoriamente mais de 60 mil pessoas, muitas delas camponeses que moravam na região décadas antes.

A investigação deste processo justifica-se pela necessidade de desvendar as lógicas de poder e os mecanismos de violência que, sob o discurso do desenvolvimento, permitiram a reconfiguração espacial em detrimento de comunidades tradicionais e camponesas. A reflexão sobre a Itaipu para além de sua dimensão energética, compreendendo-a como um projeto político-territorial da Ditadura, é crucial para iluminar um capítulo fundamental da história agrária brasileira, cujas consequências sociais e ambientais perduram, oferecendo, assim, lições críticas para a avaliação de megaprojetos no presente.

Este artigo objetiva compreender o processo de desocupação do território durante a construção de Itaipu, com foco em três eixos centrais: (1) desvendar as estratégias adotadas pelo Estado e pela Itaipu Binacional para desocupar a área; (2) examinar as formas de resistência organizadas pelos expropriados; e (3) entender as consequências socioespaciais desse empreendimento, com ênfase no surgimento de movimentos sociais rurais. Busca-se lançar luz sobre as formas como o Estado e as forças econômicas impuseram uma reestruturação espacial que privilegiou o desenvolvimento energético em detrimento dos direitos e projetos de vida das comunidades locais.

Metodologicamente, este estudo apoia-se em uma abordagem qualitativa, baseada em pesquisa bibliográfica e documental. A análise articula o referencial da geografia crítica – notadamente as obras de Milton Santos, René Dreifuss e Bernardo Mancano Fernandes – com a revisão de fontes secundárias diversas, incluindo a literatura especializada sobre o tema, documentos oficiais da época, reportagens e estudos de caso que detalham os conflitos. Este arcabouço permite examinar Itaipu como um dispositivo de poder que materializou a produção desigual do espaço, ao mesmo tempo que capta a agenda dos sujeitos sociais em sua trajetória de resistência.

Busca aqui discorrer como Itaipu operou como dispositivo de reconfiguração violenta do território, onde convergiram o projeto autoritário de Estado analisado por Dreifuss (1981), as estratégias de controle político descritas por Fernandes (2012) e a produção desigual do espaço teorizada por Santos (1986). Além disso, examina-se como a luta dos expropriados de Itaipu contribuiu para a formação de movimentos sociais rurais, como o Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB) e o Movimento dos Trabalhadores Sem Terra (MST), deixando um legado de organização e resistência na história agrária brasileira.

A construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu foi concebida em um contexto geopolítico e econômico específico, marcado pela Ditadura Militar brasileira (1964-1985) e pelo regime autoritário de Alfredo Stroessner no Paraguai (1954-1989). O projeto surgiu no âmbito do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II-PND) do governo brasileiro, sendo formalizado pelo Tratado de Itaipu em 26 de abril de 1973, assinado pelos presidentes Emílio Garrastazu Médici e Alfredo Stroessner.

O projeto foi justificado como estratégico para o desenvolvimento nacional, inserindo-se no modelo de "grandes obras" característico do período do "milagre econômico". Koling (2018, p. 22) destaca que "o porte da Usina (com o aproveitamento máximo do potencial hidrográfico do Rio Paraná e o uso integral do desnível das Sete Quedas) e a criação de um refúgio/parque biológico internacional na área remanescente da fronteira, deu fim ao problema do litígio" territorial entre Brasil e Paraguai.

O golpe de 1964 no Brasil foi um movimento de caráter civil-militar, destacando o papel fundamental do capital internacional e associado na derrubada do regime democrático. Dreifuss (1981) coloca que, esse processo estabeleceu no país uma ordem empresarial marcada por crescente autoritarismo político, implementação de políticas alinhadas aos interesses dos grandes grupos econômicos e especial favorecimento dos capitais estrangeiros. O golpe representou a consolidação de um projeto político-econômico que subordinou o desenvolvimento nacional aos interesses do grande capital, particularmente o internacional, configurando uma verdadeira reestruturação das relações de poder no país. Dreifuss destaca a natureza classista do regime instaurado, que combinou repressão política com a implementação de um modelo econômico tecnocrático e extremamente excludente:

O novo Estado estabelecido em 1964 agiu, não só em nome do bloco de poder financeiro-industrial multinacional e associado, mas também sob o comando do bloco de poder vigente organizado pelo Ipes. O Estado de 1964 era de fato um Estado classista e, acima de tudo, governado por um bloco de poder. [...] Em suma, o Ipes representava, de forma orgânica, o poder dos interesses multinacionais e associados com uma visão estratégica que transcendia interesses restritos de companhias específicas ou de grupos sociais e capaz de formular diretrizes políticas que beneficiavam todo o bloco (Dreifuss, 1981, p. 488).

Fernandes (2012) analisa a estratégia política do regime militar, demonstrando como a aliança entre governo e empresários dependia fundamentalmente do apoio do poder local para consolidar seu controle territorial. O autor evidencia que essa aliança buscou estabelecer seu domínio de forma hegemônica mediante um processo articulado que combinava inicialmente o controle militar com subsequente dominação econômica. Para tanto, recorreu sistematicamente

à cooptação dos agentes do poder tradicional local enquanto reprimia implacavelmente as formas emergentes de organização dos trabalhadores rurais, particularmente aquelas vinculadas ao sindicalismo rural e à ação pastoral da Igreja Católica.

Essa dinâmica demonstra, como já explanado por diversos autores, que a produção do espaço não é neutra, mas sim um processo marcado por relações de poder e desigualdades estruturais. Como demonstram as análises de Dreifuss (1981) e Fernandes (2012), os agentes hegemônicos, representados pela aliança entre Estado autoritário, capital internacional e elites locais, impuseram uma lógica de desenvolvimento que privilegia megaprojetos voltados a interesses de grupos hegemônicos, como Itaipu em detrimento dos direitos territoriais das comunidades camponesas. Nesse contexto, o espaço transformou-se em um "campo de forças" (Santos, 1986, p. 122), na aparente racionalidade técnica do projeto escondia profundos conflitos e exclusões sociais.

Deste modo, se “o espaço é, então, um verdadeiro campo de forças cuja aceleração é desigual” (Santos, 1986, p. 122), é correto afirmar que sua transformação não ocorre de forma homogênea, mas reflete os interesses conflitantes dos agentes moldadores dos territórios, aprofundando disparidades entre os lugares."

Essa dinâmica revela que a produção do espaço não é neutra, mas sim um processo marcado por relações de poder e desigualdades estruturais. Os agentes hegemônicos (como o capital imobiliário, o Estado e grupos econômicos) impõem lógicas que frequentemente marginalizam populações vulneráveis, reforçando segregações espaciais e acessos desiguais a recursos. Como destacado por Santos (1986), o território se torna, assim, um espelho das contradições da sociedade, onde a aparente racionalidade técnica esconde conflitos e exclusões. Dessa forma, a transformação do espaço não apenas reflete, mas também reproduz e intensifica as assimetrias sociais, evidenciando a necessidade de uma análise crítica sobre quem define seu rumo e quem sofre suas consequências.

Para Santos (2006. p.181), o espaço é moldado pela unidade dos acontecimentos e pela cumplicidade das formas. Isso significa que a organização do espaço não é um processo isolado; ao contrário, é influenciada por eventos e formas que interagem entre si. Em nossa investigação, procuraremos entender como essa unidade do espaço se desdobra na área

urbana. Importante notar que, de acordo com o autor, não há territórios neutros; pois todos são alvo de interesses e influências, seja de natureza econômica, política ou social.

A construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu surge então desse processo. Como demonstra Kolling (2018), o projeto foi concebido dentro da lógica do II-PND, que priorizava

megaprojetos de infraestrutura como símbolos do "milagre econômico". O Tratado de Itaipu, assinado em 1973, consolidou uma aliança estratégica entre os regimes ditatoriais brasileiro e paraguaio, justificada pelo discurso do desenvolvimento nacional e da integração fronteiriça.

Dreifuss (1981) demonstra como o Estado pós-1964 atuou como instrumento de um bloco de poder que articulava interesses do capital internacional com elites locais, implementando um modelo de desenvolvimento tecnocrático e profundamente excludente. Nesse contexto, projetos como Itaipu representavam não apenas uma estratégia energética, mas também um mecanismo de consolidação do controle territorial e da hegemonia política do regime. A lógica do II-PND materializou-se em Itaipu através de um arranjo espacial coercitivo que subordinou o território às demandas do bloco de poder.

Metodologia

Este estudo adota uma abordagem qualitativa em sua investigação sobre o processo de desocupação territorial durante a construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu. A opção por esta abordagem deve-se à sua adequação para analisar fenômenos sociais complexos, permitindo compreender as nuances, contradições e significados presentes nas relações de poder, estratégias de desapropriação e formas de resistência que caracterizaram o caso Itaipu (Minayo, 2014).

A pesquisa caracteriza-se pelo seu caráter exploratório e analítico. O caráter exploratório justifica-se pela necessidade de mapear e sistematizar as múltiplas dimensões de um conflito territorial histórico, cujos detalhes e arquivos permanecem em processo de contínuo resgate e análise. Já o caráter analítico permite interpretar criticamente as evidências recolhidas, articulando os dados empíricos com um sólido referencial teórico.

Os procedimentos técnicos baseiam-se fundamentalmente na pesquisa bibliográfica e documental. Realizou-se um levantamento de fontes secundárias, incluindo livros, artigos científicos, dissertações e teses que discutem a ditadura militar brasileira, a história agrária, os conflitos territoriais e, especificamente, a construção de Itaipu e seus impactos sociais. Autores de referência para esta pesquisa incluem Milton Santos, René Dreifuss, Bernardo Mancano Fernandes, entre outros.

Da mesma forma, foram examinados documentos primários e fontes históricas, tais como: relatórios de instituições públicas, o próprio Tratado de Itaipu, e menções a documentos

do Serviço Nacional de Informações (SNI) e outros órgãos estatais, conforme citados pela literatura especializada (como em Mascarenhas, 2021; Koling, 2018), dentre outros.

A partir do referencial teórico da Geografia Crítica, procedeu-se a uma análise do corpus documental. Nesta etapa focou-se no estudo do conteúdo e da crítica do discurso oficial, tendo como objetivos: identificar os agentes hegemônicos (Estado autoritário, empreiteiras, capital internacional) e os mecanismos por eles acionados para a desapropriação; analisar as estratégias discursivas de legitimação do projeto (o discurso do "desenvolvimento" e do "progresso") em contraponto ao discurso de denúncia e resistência dos movimentos sociais; e, por fim, compreender a produção desigual do espaço em Itaipu como materialização de um "campo de forças" (Santos, 1986), onde se confrontaram o projeto autoritário de Estado e as lutas pela terra.

Desta forma, esta triangulação de fontes e percurso analítico permitiu uma compreensão abrangente e crítica do objeto de estudo, conferindo robustez à análise ao confrontar diferentes versões e perspectivas sobre o mesmo fato histórico. A metodologia empregada visa, portanto, não apenas descrever os eventos, mas interpretar suas múltiplas causalidades e significados no contexto mais amplo da formação territorial brasileira.

A Usina de Itaipu como Dispositivo de Poder e Produção Desigual do Espaço na Ditadura Militar

A Usina Hidrelétrica de Itaipu, concluída em 1984 durante o regime militar brasileiro, consagrou-se não apenas como símbolo máximo do projeto desenvolvimentista, mas também como um dos principais epicentros de contradições que expuseram as fissuras do modelo político-econômico vigente.

A construção em si iniciou-se em 1975, após a criação da empresa binacional Itaipu em maio de 1974. O consórcio de empreiteiras responsáveis pela obra - formado por empresas como Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez e Mendes Júnior - mobilizou um verdadeiro exército de trabalhadores. Koling (2018, p. 30) ressalta que "no projeto inicial da obra sequer haviam previsto no orçamento dos US\$ 2,7 bilhões, recursos financeiros para o pagamento das desapropriações das terras e benfeitorias que seriam inundadas pelo lago".

Como infraestrutura estratégica, Itaipu se comporta como um mecanismo dos Círculos de Cooperação ao articular fluxos transnacionais decisivos. A infraestrutura vai além de sua função física de modelagem territorial ao catalisar Círculos de Cooperação, os quais organizam fluxos comunicacionais de capitais, ordens e informações, articulando agentes geográficos e

lugares. Esse processo fomenta a emergência de centros de comando que integram segmentos espaciais da produção, sustentando redes de cooperação no espaço (Castillo, 2003). Tal dinâmica é central para a compreensão do desenvolvimento territorial, como posto por Contel (2001, p. 357) dado que os sistemas infraestruturais estruturam sistemas de movimento, concebidos como interfaces dialéticas entre engenharias fixas e fluxos materiais e imateriais.

A organização do território desempenha um papel essencial na estruturação dos sistemas de movimento, concebidos como uma interligação inseparável entre sistemas de engenharia estáveis e fluxos dinâmicos, tanto materiais quanto imateriais, que promovem a solidariedade geográfica entre diferentes lugares, conforme proposto por Contel (2001). A identificação desses padrões de fluxos no seu uso territorial revela os agentes fundamentais de influência e poder, conforme ressaltado por Raffestin (1993, p. 82).

A Usina de Itaipu exemplifica como a infraestrutura transcende essa função ao catalisar Círculos de Cooperação que organizam fluxos estratégicos: capitais transnacionais via empréstimos do BNDE, ordens militares e informações técnicas de projetos de engenharia. Castillo e (2003), explicam que, esses fluxos articularam agentes díspares, desde empreiteiras brasileiras até conglomerados como Siemens, sustentando redes de cooperação espacialmente segmentadas. Tal dinâmica materializou-se em centros de comando binacionais, onde generais brasileiros e tecnocratas coordenavam a produção energética enquanto controlavam fluxos populacionais e recursos naturais.

A configuração territorial opera, assim, como duplo agente: funciona como espelho das dinâmicas socioespaciais e como molde ativo das hierarquias que condicionam a organização do espaço. Conforme demonstram as referências teóricas, a infraestrutura não apenas conecta fisicamente lugares, mas também materializa mecanismos de dominação e cooperação que redefinem continuamente a geografia do poder.

Itaipu estruturou um sistema de movimento dialético entre sua engenharia fixa (barragem, turbinas) interagiu com fluxos imateriais de poder, assim como a transferência de energia subsidiada ao parque industrial paulista e a circulação de laudos fraudulentos que desvalorizavam terras indígenas, segundo Lazzeri (2020). Essa interface revelou-se instrumental para a política da ditadura, pois enquanto consolidava solidariedades técnicas com o Paraguai de Stroessner, reproduzia assimetrias.

Os fluxos comunicacionais, contudo, geraram contradições. Se por um lado a AESI monitorava trabalhadores e censurava imprensa, por outro as denúncias do Movimento Justiça e Terra (1980-82) criaram contra-fluxos informacionais que expuseram violações. Como

observa Blanc (2019, p. 126), "o lago artificial tornou-se um mapa líquido das hierarquias territoriais: no espelho d'água refletiam-se tanto o poder estatal quanto a resistência dos invisibilizados". Itaipu demonstra, assim, que sistemas infraestruturais são arenas onde cooperação e dominação se configuram na reconfiguração do espaço.

Nesse processo dialético entre infraestrutura e poder, os Círculos de Cooperação revelaram seu duplo caráter: enquanto articulavam redes técnicas transnacionais, também operacionalizavam mecanismos de dominação. A materialização desse paradoxo em Itaipu se expressou através de violações sistêmicas que transcenderam a esfera técnica para atingir dimensões humanas e territoriais. Como sintetiza Blanc (2019, p. 45), "o projeto transformou o rio Paraná em um corredor de modernização autoritária, onde fluxos de capital e tecnologia coexistiam com fluxos de repressão e exclusão".

A ditadura "empresarial-militar" (Dreifuss, 1981; Campos; Brandão, 2023) concebeu Itaipu como pilar geopolítico, alinhando-se ao Paraguai de Stroessner sob a égide de interesses transnacionais. O projeto gerou violações multidimensionais, no âmbito trabalhistas: Campos e Brandão (2023, p. 9-10) ressaltam a vigilância repressiva via Assessoria Especial de Segurança (AESI), acidentes fatais subnotificados e perseguição a sindicalistas. Também é importante apontar que ocorreram deslocamento forçado de 60 mil pessoas, incluindo camponeses e indígenas Avá-Guarani, com indenizações fraudulentas e laudos técnicos fraudulentos (Lazzeri, 2020). E de mesmo modo, licitações fraudadas, superfaturamento (orçamento inflado de US\$ 2 bi para US\$ 20 bi) e isenções fiscais bilionárias a empreiteiras e multinacionais (Schilling; Canese, 1991).

O processo de enchimento do reservatório, iniciado em outubro de 1982, provocou a inundação de vastas áreas produtivas e o desaparecimento de icônicas formações naturais, como as Sete Quedas. Conforme dados citados por Kolling (2018, p. 28), "foram desapropriadas 8.272 propriedades de solo rural e urbano no Brasil e cerca de 1.200 no Paraguai. Na margem brasileira foram removidas cerca de 40.000 pessoas e na margem paraguaia, cerca de 20.000".

Conflitos Territoriais e a Emergência dos Movimentos Sociais Rurais frente à Expropriação de Itaipu

A construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu foi um marco do autoritarismo da ditadura empresarial-militar brasileira. Apresentada como símbolo do progresso e da integração energética regional, sua implantação escancarou uma lógica de desenvolvimento excludente e

violento, que provocou a expulsão de cerca de 42 mil pessoas no lado brasileiro, número que salta para mais de 60 mil ao considerar os desalojados paraguaios e trabalhadores migrantes temporários.

O primeiro impacto da usina foi sobre o direito à terra. Como ressalta Kolling 2018, as famílias que viviam no espaço que viria a ser inundado pelo lago artificial, pequenos agricultores, posseiros, arrendatários, indígenas Avá-Guarani, se viram confrontadas com um processo abrupto e unilateral de retirada, muitas vezes sem negociação, com prazos curtos e valores de indenização muito abaixo do valor real da terra.

Para esses grupos, a terra transcendia sua dimensão mercantil, constituindo-se como suporte material e simbólico de reprodução sociocultural. Vínculos multigeracionais consolidados através de ocupação histórica (frequentemente superior a décadas) ancoravam relações identitárias com o território. Contrariando a narrativa estatal que caracterizava a região como 'espaço vazio' e 'economicamente marginal', o oeste paranaense configurava um tecido socioterritorial consolidado, marcado por comunidades rurais organizadas e modos de produção baseados na agricultura familiar de pequena escala.

A empresa Itaipu Binacional tratou o processo de deslocamento como uma questão técnica. Organizou levantamentos fundiários apressados, impôs indenizações padronizadas e criou uma narrativa de inevitabilidade do progresso.

Além da perda da terra, muitas famílias perderam o acesso à água, às estradas, às escolas, às redes de sociabilidade. Algumas foram reassentadas em áreas distantes, com solos pobres ou sem infraestrutura. Outras migraram para as periferias urbanas, engrossando o contingente dos que buscavam empregos temporários ou sobreviviam em condições precárias. O deslocamento compulsório operou como um processo de desterritorialização violenta, que desfez vínculos históricos com o lugar e produziu traumas profundos, materiais, afetivos e políticos.

O reservatório inundou 1.350 km², deslocando 60 mil pessoas, incluindo camponeses e indígenas Avá-Guaranis. Segundo Campos e Brandão (2023, p. os reassentamentos ocorreram em regiões diversas, alguns, extremamente distantes, levando pessoas até os

estados de Mato Grosso, Pará, Amazonas, Acre e Rondônia, sem compensação adequada. Alguns deslocados ainda foram para o Paraguay.

Mascarenhas (2021, p. 196) aborda que Documentos do SNI, como "Problema de terras no Acre Otássio Pereira de Lima" (1980), evidenciam a atuação de indivíduos como Otássio

Pereira de Lima, que levava colonos paranaenses para o Acre para vender-lhes terras, muitas vezes irregulares, através de empresas fictícias.

Segundo Mascarenhas (2021), Otássio, vereador de Londrina de 1973 a 1977 e deputado em 1974 no Paraná pelo MDB e possuía antecedentes por negociar terras ilegais, distribuía panfletos instigando os desapropriados da Itaipu a conhecerem as terras do Acre, inclusive aqueles que não haviam recebido indenização, o que levanta a questão sobre a possível manobra da Itaipu para se eximir de responsabilidades. Tais ações serviram para desresponsabilizar a estatal do pagamento de indenizações.

É nesse contexto de ruptura que se inicia o processo de organização coletiva dos atingidos. O Movimento Justiça e Terra (MJT) surge como expressão desse descontentamento, organizando reuniões, protestos e denúncias. Embora composto majoritariamente por colonos europeus, o MJT representou a primeira tentativa articulada de enfrentar o autoritarismo de Itaipu e de exigir o direito de permanecer na terra ou de ser indenizado de forma justa. Koling (2018) destaca que “o MJT teve papel crucial na denúncia da omissão estatal e das irregularidades nas desapropriações” (p. 132), ainda que sua pauta não questionasse profundamente o modelo desenvolvimentista vigente.

Mais tarde, a luta dos atingidos por Itaipu se ampliaria com o surgimento de movimentos como o MST e o MAB, que passaram a disputar não apenas as terras expropriadas, mas o próprio sentido da ocupação territorial. Como explica Fernandes (2012, p. 191), o MST protagoniza uma territorialização política do campo, que transforma a luta pela terra em projeto coletivo de transformação social: “o território passa a ser concebido como espaço de resistência, de identidade e de construção de alternativas ao capital”.

A obra de Itaipu, ao produzir uma ferida aberta no território, também gerou sujeitos políticos. Como afirma Blanc (2019, p. 128), “o lago de Itaipu é um espelho das desigualdades, mas também das potências de resistência”. O que era para ser o apagamento de vidas e histórias transformou-se, com o tempo, em sementes de luta.

A moradia digna e o direito ao território, portanto, emergem como bandeiras centrais dos atingidos por Itaipu. Não se trata apenas de habitar um espaço físico, mas de reconstruir sentidos de pertencimento, de vida em comunidade e de justiça social. O deslocamento

forçado, ao invés de produzir a resignação esperada pelos planejadores da usina, gerou indignação, consciência e organização.

Como nos lembra Milton Santos (2006), o território é sempre um território usado — e, portanto, disputado. As margens alagadas de Itaipu continuam sendo campo de disputa, onde a

memória se entrelaça à luta por justiça, e onde o passado de expulsão alimenta o presente da resistência.

A mobilização surgiu em 1975, quando a população atingida iniciou denúncias contra as "injustiças e obscuridade" da Itaipu (Koling, 2018 p. 18). A Comissão Pastoral da Terra (CPT) publicou a cartilha "O Mausoléu do Faraó" (1978), criticando a "megalomania do projeto" e usando linguagem religiosa para conscientização: "Dentro do canteiro de obras [...] qualquer um se sente bem pequeno. Porque lá, tirando os trabalhadores, tudo é 'grande'" (CPT/PR, 1978, p. 33 apud KOLING, p. 31). Além disso, a CPT lançou o boletim Poeira para subsidiar a formação política. Nesse contexto, em 1980, nasceu o Movimento Justiça e Terra (MJT) durante um acampamento em Santa Helena, reunindo até 8.000 pessoas. Sua principal bandeira era o direito a indenizações que refletissem o valor real de terras e benfeitorias, evitando que os expropriados fossem "expulsos ou conformados com o sacrifício em nome do progresso" (Koling 2018 p. 18).

Mascarenhas (2011, p. 194) destaca ainda, a ocultação de informação por parte de mídia, do governo e de Itaipu, Segundo a autora, o jornal "O Parceleiro" em 1981 colocou que houve apenas 3 mil deslocados.

Mascarenhas (2011, p. 198) coloca que, o Estado, ciente das fraudes e irregularidades, omitia-se em solucionar os problemas, utilizando os registros do SNI mais como forma de controle dos fatos do que para combatê-los.

A imprensa, como o jornal A Gazeta do Acre e O Parceleiro, por vezes denunciava as irregularidades agrárias, mas em outros momentos, propagandeava e qualificava as terras do Acre, demonstrando uma construção narrativa de interesses. De mesmo modo, o Serviço Nacional de Informações (SNI) também fichava indivíduos como Juvêncio Mazzarollo, jornalista e ativista da Comissão Pastoral da Terra, por suas críticas ao regime e por seu trabalho de denúncia e organização dos atingidos, como o livro "A Taipa da injustiça. Itaipu x Agricultores expropriados" (Mascarenhas, p. 201).

Considerações finais

A construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu, concebida no contexto da Ditadura Militar brasileira e paraguaia e do II Plano Nacional de Desenvolvimento, transcendeu a mera função de megaprojeto de infraestrutura energética para se consolidar como um dispositivo de reconfiguração territorial violenta e excludente. Justificado sob o discurso de desenvolvimento

nacional e integração fronteiriça, materializou um modelo econômico tecnocrático e autoritário, que privilegiou os interesses do capital internacional e de elites locais em detrimento dos direitos territoriais e projetos de vida de comunidades camponesas e indígenas.

O processo de implantação de Itaipu foi marcado por graves violações, incluindo o deslocamento compulsório de mais de 60 mil pessoas – entre camponeses, posseiros, arrendatários e indígenas Avá-Guarani – que enfrentaram desapropriações apressadas, indenizações padronizadas e fraudulentas, e a perda de seus vínculos históricos com a terra.

A infraestrutura da usina, embora apresentada como um avanço técnico, funcionou como um "campo de forças" que intensificou desigualdades sociais e redefiniu a geografia do poder, submetendo o território a demandas do bloco de poder vigente.

Não obstante a imposição autoritária, a construção de Itaipu engendrou um potente movimento de resistência. O surgimento de organizações como o Movimento Justiça e Terra (MJT), e posteriormente o Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB) e o Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST), transformou a luta por indenizações e reassentamento em um projeto coletivo de transformação social, onde o território passou a ser concebido como "espaço de resistência, de identidade e de construção de alternativas ao capital". A mobilização e as denúncias, inclusive por meio de veículos como o boletim Poeira da Comissão Pastoral da Terra (CPT), expuseram as fissuras do modelo desenvolvimentista e as contradições do regime.

A história de Itaipu é um espelho das desigualdades e das potências de resistência. O deslocamento compulsório, longe de produzir a resignação esperada, gerou indignação e organização. A moradia digna e o direito ao território emergiram como bandeiras centrais, representando não apenas a busca por um espaço físico, mas a reconstrução de sentidos de pertencimento, vida em comunidade e justiça social. A experiência de Itaipu, portanto, não se restringe a um capítulo isolado da história brasileira, mas serve como um lembrete contundente de que o território é sempre um "território usado" e, por consequência, disputado, onde a memória da expulsão continua a alimentar a luta por justiça e a resistência no presente.

Referências

BLANC, J. **Before the Flood: The Itaipu Dam and the Visibility of Rural Brazil**. Durham: Duke University Press, 2019.

CAMPOS, P. H. P.; BRANDÃO, R. V. M. B. A construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu durante a ditadura: violações de direitos e favorecimento a grandes grupos econômicos. Projeto História, São Paulo, v. 77, p. 7-34, 2023. Disponível em:

<https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/61481/42954>. Acesso 25 jul 2025.

CASTILLO, R. A. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. **Geousp – Espaço e Tempo (Online)**, São Paulo, v. 21, n. 3, p. 644-649, 2017. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2017.140561. Acesso 25 jul 2025.

CONTEL, Fábio Betioli. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Tradução. Rio de Janeiro: Record, 2021. Disponível em: <https://repositorio.usp.br/item/003100051>. Acesso em: 25 jul. 2025.

DREIFUSS, R. A. 1964: **A conquista do Estado**. Petrópolis: Vozes, 1981. Disponível em: [https://gtdb.ufrj.br/wp-content/uploads/2021/02/DREIFUSS,%20René%20Armand_1964%20-%20A%20conquista%20do%20Estado.%20Ação%20política,%20poder%20e%20golpe%20de%20classe%20\(pesquisável\)_compressed-compactado.pdf](https://gtdb.ufrj.br/wp-content/uploads/2021/02/DREIFUSS,%20René%20Armand_1964%20-%20A%20conquista%20do%20Estado.%20Ação%20política,%20poder%20e%20golpe%20de%20classe%20(pesquisável)_compressed-compactado.pdf). Acesso 25 jul 2025.

FERNANDES, B. M. A territorialização do MST - Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem-Terra - Brasil. **Revista NERA**, Presidente Prudente, n. 1, p. 1-20, 2012. DOI: 10.47946/mera.v0i1.1495. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/nera/article/view/1495>. Acesso 25 jul 2025.

LAZZERI, T. Mapas inéditos indicam que ditadura mascarou dados ao retirar indígenas em Itaipu. **Repórter Brasil**, 2020. Disponível em: <https://reporterbrasil.org.br/2020/07/mapas-ineditos-indicam-que-ditadura-mascarou-dados-ao-retirar-indigenas-em-itaipu>. Acesso 25 jul 2025.

MASCARENHAS, M. C. **Poeira x Unicon: confrontos e contrapontos entre expropriados e Itaipu - Marechal Cândido Rondon**. 2011. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon, 2011. Disponível em: <https://tede.unioeste.br/handle/tede/1781>. Acesso em: Acesso 25 jul 2025.

KOLING, Paulo José. Os expropriados da Itaipu e movimento por justiça. In: BROCARD, D. et al. (Orgs.). **Terra e memórias: Vivências, conflitos e conquistas no(s) rural(is) do Brasil**. Ijuí: Editora Fi, 2018.

SCHILLING, P. R.; CANESE, R. **Itaipu: Geopolítica e Corrupção**. São Paulo: CEDI, 1991.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2006.

DESCRIÇÃO GEOMORFOLÓGICA, PALEONTOLÓGICA E ESTRATIGRÁFICA DO PARQUE DA GROTA DE MIRASSOL-SP

Vitor Bassi Mazzoni²³
Gabriele Medina Medina Silva²⁴
Edison Fortes²⁵

RESUMO

Este estudo apresenta uma análise integrada da geomorfologia, estratigrafia e paleontologia do Parque Natural Municipal da Grotta de Mirassol (SP), localizado sobre o pacote sedimentar de maior espessura da Formação Adamantina. O objetivo é caracterizar geologicamente a área e destacar seu potencial fossilífero. A metodologia consistiu na elaboração e análise de um perfil estratigráfico a partir de um afloramento rochoso contínuo de aproximadamente 70 metros, coleta de fósseis e análise do relevo com base em perfil de elevação do Google Earth Pro. O perfil demonstrou um aumento progressivo da cimentação carbonática e da granulometria nas camadas superiores, sugerindo o contato da Formação Adamantina (sistema fluvial meandrante) com a Formação Marília (sistema fluvial entrelaçado). Foram identificadas camadas fossilíferas com novos achados, incluindo dentes de crocodilomorfos, fragmentos ósseos de saurópodes, coprólitos e fragmentos de plastra de quelônios que se somam aos registros na década de 1940 de titanossaurídeos, reforçando o potencial fossilífero da área. Diante da relevância científica dos achados e da ameaça de soterramento do afloramento, propõe-se a criação de um museu de paleontologia no parque para preencher uma lacuna cultural na maior aglomeração/conurbação urbana sobre a Formação Adamantina e como medida concreta para preservar, divulgar e valorizar o patrimônio geológico e paleontológico da região.

Palavras-chave: Parque da Grotta; Mirassol- SP; fósseis do Cretáceo; estratigrafia; Formação Adamantina.

Introdução

O Parque Natural Municipal da Grotta de Mirassol, localizado no município de Mirassol, interior do estado de São Paulo, é uma unidade de conservação de proteção integral criada pela Lei Complementar nº 2462, de 12 de dezembro de 2001. Com área aproximada de 21 hectares, o parque se destaca pela presença de vegetação nativa preservada, resultado da inviabilidade da agricultura mecanizada na localidade, por se tratar de um relevo localmente dissecado, à presença de nascentes e à fragilidade ambiental das encostas. A Figura 1 apresenta a área do Parque da Grotta, localizado na região sul da cidade, nas proximidades do estádio municipal “Maião”, sede do Mirassol Futebol Clube, o parque desempenha também função recreativa,

²³ Mestrando pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá, Vitorbassi@prof.educacao.sp.gov.br;

²⁴ Mestranda pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá, gabimedinasilva@gmail.com;

²⁵ Prof. Dr. em Geografia na Universidade Estadual de Maringá, edison-fortes@hotmail.com.

embora a população local relate problemas de segurança, especialmente em períodos noturnos, devido à ausência de vigilância, iluminação e à localização isolada da área.

Figura 1 - Parque da Grotta de Mirassol, localizado na região sul de Mirassol - SP



Fonte: Google Earth Pro (2025).

O Parque da Grotta representa a maior reserva florestal na área urbana, sendo este um local tradicionalmente utilizado para lazer e recreação. Devido ao abandono por parte do poder público nas últimas décadas, as construções internas e as ruas apresentam problemas estruturais. No ano de 2024 iniciaram-se novas obras de contenção do escoamento superficial e revitalização do Parque da Grotta, conforme Mirassol (2024). Essa obra, apesar de necessária para conter o aumento da ravina lateral ao parque, provavelmente encobrirá o processo erosivo, impedindo a realização de novos levantamentos estratigráficos.

A descoberta de fósseis na região do noroeste paulista, ao contrário de outras áreas áridas com vegetação escassa e solo raso, está intimamente ligada a intervenções humanas, especialmente a escavação do solo até atingir as rochas. As recentes obras de reestruturação do parque, observadas durante o trabalho de campo deste estudo, indicam que, sem uma adequada fiscalização, existe o risco de que novos fósseis sejam destruídos pela ação de maquinários. Mezzalana (1974) aponta para o fato de que os primeiros registros fósseis da região foram identificados em relevo de interflúvio situado entre os rios Grande e Tietê, durante a década em que a ferrovia chegou à área, nas proximidades da atual cidade de São José do Rio Preto.

São José do Rio Preto foi a primeira cidade a registrar achados fósseis durante os recortes de escavações para a passagem das ferrovias. Os fósseis da Sequência Bauru

vêm sendo registrados desde o início do século XX, sem, no entanto, ter havido consenso a respeito de suas idades. Os primeiros fósseis foram encontrados em 1911, em São José do Rio Preto, SP, sendo sua idade inicialmente atribuída ao Terciário (Mezzalira 1974, p. 87).

As grotas da região constituem os principais afloramentos rochosos naturais, apresentando elevado potencial para a descoberta de novos fósseis. A ação antrópica, no entanto, intensifica os processos erosivos, favorecendo a formação de ravinas e voçorocas, o que pode ampliar as chances de novos achados fósseis. No município Ibirá, estas feições do relevo agravadas pela intervenção agrícola e pecuária, possibilitaram a descoberta de diversos fósseis nas últimas décadas.

Segundo o dicionário de Geomorfologia de Guerra e Guerra (2011):

“Grota é termo regional usado para as depressões do solo que aparecem em encostas alcantiladas. Nas bordas dos chapadões são frequentes essas depressões, cavadas pela erosão que, quando muito grandes, são denominados grotões” (p. 131).

Como áreas úmidas e sombreadas, grotas atraem fauna e flora específicas, além de desempenharem papel histórico-cultural em diferentes regiões do Brasil, serviram como locais de abrigo e de manifestações religiosas populares, com a construção de altares esculpidos em afloramentos rochosos.

Em 2024, foi anunciada a destinação de recursos para a reforma do Parque Municipal da Grota, em Mirassol (SP). O convênio, autorizado pelo Governo do Estado de São Paulo no valor de R\$ 2.200.000,00, contará com o aporte adicional de R\$ 800.000,00 por parte do município, totalizando R\$ 3.000.000,00 investidos na obra. O projeto prevê a canalização das águas pluviais, a fim de conter os processos erosivos, além do recapeamento asfáltico de toda a área do parque (Mirassol, 2024).

Essa erosão apontada pela prefeitura de Mirassol é justamente a erosão pluvial que possibilitou o acesso ao substrato rochoso, que deu origem ao perfil estratigráfico e aos fósseis apresentados por este estudo.

Metodologia

Para a realização deste estudo e elaboração dos mapas, foram empregadas principalmente imagens do Google Earth Pro. Os dados utilizados na construção do perfil estratigráfico foram obtidos em uma ravina localizada ao lado do Parque da Grota. Essa ravina

formou-se em decorrência do fluxo concentrado de águas pluviais superficiais provenientes da zona sul do município.

Não existem publicações científicas sobre a estratigrafia ou mesmo sobre o potencial paleontológico do parque, com exceção de boletins geológicos generalistas, citando a ocorrência fossilífera. As informações prévias sobre os fósseis coletados nos anos 1940 foram levantadas em visita ao museu Municipal de Mirassol - SP e pelo boletim geológico de Mezzalira (1974). Para a confirmação de que os fósseis vieram do Parque da Grota, foram realizadas diversas visitas a campo, com o objetivo de identificar as camadas fossilíferas responsáveis por revelar os fósseis.

Para a realização do perfil estratigráfico foi utilizado o programa Sedlog, desenvolvido pelo departamento de Ciência da Computação Royal Holloway, Universidade de Londres e disponível gratuitamente (Royal Holloway, 2025).

Para a elaboração do perfil estratigráfico, foi adaptada a metodologia de Miall (1985) na descrição das fácies, nas quais foram classificadas, principalmente por fatores granulométricos, as fácies descritas na Figura 5. Quanto à identificação de tafofácies, verificou-se que as tafofácies em questão, descritas na Figura 5, tratam-se de depósitos de tração de fundo de canal, em níveis conglomeráticos, associado à assembleia fossilífera típica da Formação São José do Rio Preto, adaptado à proposta de definição de tafofácies descritas por Holz & Simões (2010):

Assim, a tafofácies consiste em uma rocha sedimentar caracterizada por uma particular combinação de feições de preservação dos fósseis contidos, que incluem: orientação, grau de desarticulação, grau de fragmentação, grau de abrasão ou dissolução e disposição espacial (percentagem de valvas com a convexidade para cima). Portanto, o conceito de tafofácies é relacionado apenas ao aspecto tafonômico e não deve ser confundido com outros termos e conceitos(p.134).

O noroeste paulista apresenta no mínimo duas principais tafofácies: as tafofácies retrabalhadas com fósseis diversos de baixa articulação, muito comum no topo dos interflúvios e as tafofácies de paleossolos pantanosos que ocorrem em General Salgado e Jales, comum em locais de transição entre a Formação Adamantina e a Formação Araçatuba.

No caso das tafofácies desarticuladas de interflúvios, como ocorre em Mirassol, é muito comum o retrabalho geológico e a mistura temporal. Simões et al. (2010), apresenta o conceito de mistura temporal dos fósseis devido ao processo de retrabalho geológico, sendo este um fenômeno geológico no qual fósseis de diferentes litofácies e momentos geológicos são retrabalhados em um novo depósito, podendo estes serem indivíduos que conviveram no mesmo ambiente ou não, muito evidente nesta tafofácies identificada no Parque da Grota.

Fundamentação Teórica

Existem duas principais propostas para a classificação estratigráfica na região do noroeste paulista. De um lado, parte dos autores, como Dias-Brito (2023) propõe uma única unidade denominada Formação Adamantina, para outros, como Fernandes (2015), o mesmo pacote sedimentar é subdividido em Formação São José do Rio Preto no topo do interflúvio rio Grande-Tiête e Formação Vale do Rio do Peixe em cotas abaixo de 525 metros. A cidade de Mirassol situa-se sob o maior pacote sedimentar da Formação Adamantina, de acordo com a proposta de Dias-Brito (2023). Silva et al. (2005) afirma que a Formação Adamantina apresenta suas maiores espessuras em poços localizados em Mirassol (187 m), Catanduva (170 m) e Neves Paulista (150 m), o que reforça a importância do contexto estratigráfico da região. O Parque da Grota, por sua vez, está situado sobre os estratos superiores dessa formação, já próximo à transição/contato com a Formação Marília.

Os registros fósseis em Mirassol são limitados e pouco estudados. Não existem publicações científicas sobre a estratigrafia ou geomorfologia do parque. Os únicos registros oficiais foram feitos por Mezzalana (1974) no boletim geológico do estado de São Paulo, onde é descrita apenas a ocorrência de fósseis de saurópodes.

O Parque da Grota faz parte dos poucos remanescentes de florestas de mata atlântica do interior do noroeste paulista segundo o plano florestal do noroeste paulista (São Paulo, 2025), a Grota de Mirassol possui relevância científica não apenas por ser uma reserva florestal e pelos fósseis ali presentes, mas também por estar situada em uma zona de transição e possível contato entre as Formações Marília e Adamantina, pertencente ao Grupo Bauru (Cretáceo Superior), de acordo com a proposta de Dias-Brito (2023). Conforme a classificação proposta por Fernandes (2015), esses depósitos estão situados na transição entre a Formação São José do Rio Preto e Marília. Tanto a Formação Marília, segundo Dias-Brito (2001), e a Formação São José do Rio Preto, de acordo com Fernandes (2015), apresentam maior cimentação carbonática e maior energia dos paleoflúvios deposicionais, estando segundo ambos os autores, inseridos em contexto deposicional de sistemas entrelaçados (braided).

Sobre a Geomorfologia, Ross e Moroz (1997) classificam a região do noroeste paulista como Planalto Paulista Ocidental, sendo este compartimento de relevo o mais abrangente do estado de São Paulo, ocupando cerca de 50% de todo o estado. Segundo os autores, “o relevo

dessa morfoescultura é, no geral, levemente ondulado com predomínio de colinas amplas e baixas, com topos aplanados” (Ross; Moroz, 1997, p. 52).

A geomorfologia regional caracteriza-se por relevos pouco dissecados, com drenagens entalhadas em substratos areníticos de cimentação e dureza variáveis. Predominam colinas aplanadas e superfícies de aplanamento nos interflúvios, especialmente em áreas de contato com a Formação Marília, cuja cimentação carbonática adicional consolidou as camadas subjacentes da Formação São José do Rio Preto. Essa cimentação adicional está relacionada ao contato com a Formação Marília, que forneceu essa cimentação por migração de carbonatos por meio de águas intersticiais.

A erosão diferencial entre níveis mais e menos cimentados é responsável pelas maiores declividades observadas na paisagem (Figura 3). Em função dessas condições do relevo, o interflúvio rio Grande-Tiête foi a estrutura geomorfológica utilizada no início do século XX para a construção da ferrovia Araraquarense. Esse interflúvio, relativamente aplanado, de elevada cimentação carbonática e bordas erosivas, constitui uma das principais áreas de ocorrência fossilífera da região. Esse é o caso do Distrito de Vila Ventura no Município de Ibirá-SP, principal fonte dos fósseis expostos no Museu Pedro Candolo, na cidade vizinha de Uchoa-SP.

Resultados E Discussões

Vulnerabilidade da área

A análise estratigráfica foi conduzida em um afloramento com aproximadamente 70 metros de extensão, situado em uma ravina formada pela ação erosiva de águas pluviais. Esse fluxo concentrado de água está diretamente relacionado ao processo de urbanização da área, uma vez que a impermeabilização do solo redirecionou o escoamento superficial para uma estrada vicinal localizada nas proximidades do Parque Natural Municipal da Grota de Mirassol (Figura 2).

De acordo com Santos (2022), áreas como grotas devem ser objeto de manejo cuidadoso, pois são feições geomorfológicas altamente suscetíveis à erosão e deslizamentos, além de exercerem papel fundamental na conservação da vegetação e na drenagem natural das águas pluviais. No caso de Mirassol, a Grota representa o principal remanescente de mata nativa

adjacente à área urbana, sendo uma área inutilizada pela urbanização justamente pela elevada declividade do terreno.

Figura 2 - Construção de um tanque de contenção e infiltração da água pluvial.



Fonte: Mirassol (2023).

A Figura 2 corresponde ao afloramento rochoso provocado por um ravinamento lateral ao parque, local de descrição das fácies descritas no perfil estratigráfico realizado por este estudo. Observa-se que a construção do tanque de contenção sobrepôs sedimentos ao ravinamento, soterrando parcialmente a ravina.

Contextualização Geomorfológica

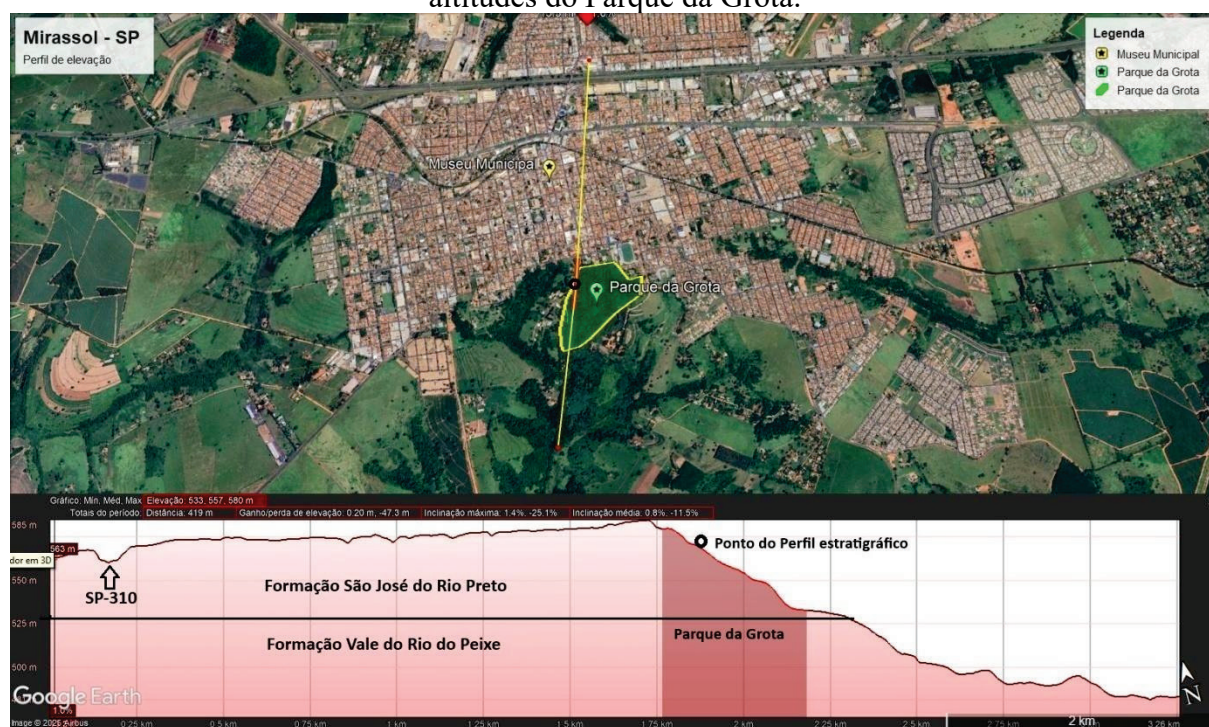
A área urbana de Mirassol encontra-se associada à zona de superfície de aplanamento no contato da Formação São José do Rio Preto com a Formação Marília. A Formação São José do Rio Preto, que constitui a base geológica do centro urbano de Mirassol, se apresenta como

uma camada mais resistente à erosão, sendo esta a superfície de aplanamento do antigo contato com a Formação Marília.

No limite sul da cidade forma-se rupturas abruptas de declive com amplitude topográfica de 60 metros, formando a Grotta de Mirassol. Neste contexto, ocorre o contato entre a Formação São José do Rio Preto e Vale do Rio do Peixe de acordo com a proposta estratigráfica de Fernandes (2015), em uma altitude aproximada de 525 metros. Independentemente das propostas de classificação de Fernandes (2015) ou Dias-Brito (2023), as camadas abaixo da Formação Marília, que hoje representam o topo do interflúvio, apresentam intensa cimentação carbonática, em especial nos estratos conglomeráticos.

Essa maior cimentação possibilitou a manutenção de uma superfície de aplanamento, associada a esse contato com a Formação Marília. Esse nível de aplanamento pode ser visualizado na Figura 3.

Figura 3 - Perfil de elevação mostrando desde a SP-310 Rod. Washington Luiz até as baixas altitudes do Parque da Grotta.



Fonte: Google Earth Pro (2025)

Perfil estratigráfico

O perfil estratigráfico apresentado na Figura 5 foi elaborado a partir de uma erosão situada em uma estrada lateral ao parque, conforme representado nas Figuras 2, 3 e 4. A seção

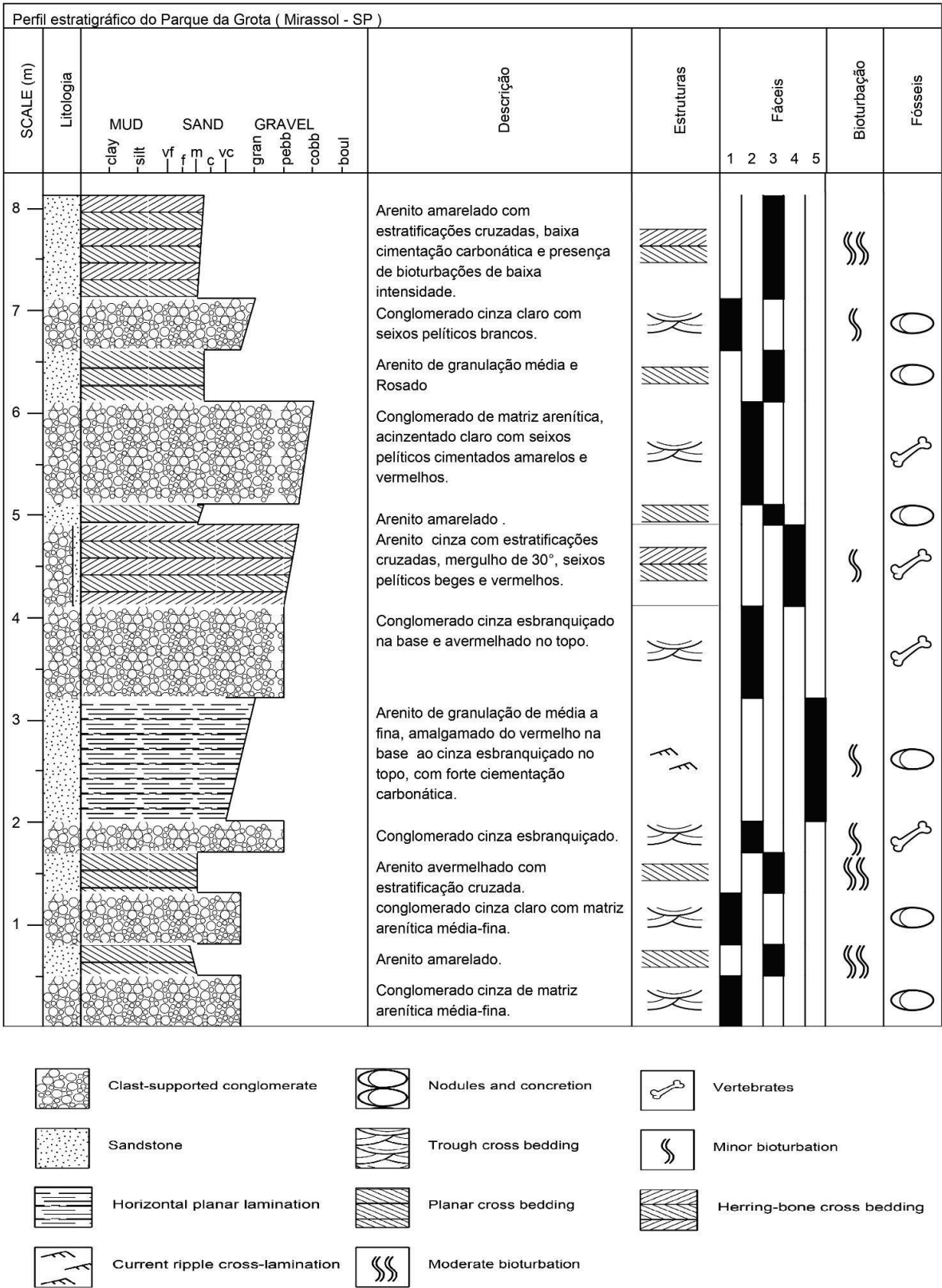
apresenta variação altimétrica de 576 metros no ponto mais elevado a 569 metros no ponto mais baixo, ao longo de uma extensão aproximada de 70 metros. O perfil começou a ser elaborado a partir do ponto apontado na figura, em direção ao topo.

Figura 4 - Local de realização do perfil estratigráfico



Fonte: Google Earth Pro (2025)

Figura 5 - Perfil estratigráfico da Formação São José do Rio Preto, elaborado a partir do afloramento localizado no Parque da Grot.



Fonte: Os autores (2025).

Foram identificadas as seguintes litofácies: 1 - Conglomerado fino cinza claro com matriz arenosa média a fina; 2- Conglomerado cinza claro com matriz arenosa média com Seixos Pelíticos avermelhados e beges; 3 Arenito com estratificação cruzada; 4 Conglomerado com estratificação Cruzada; 5 Arenito maciço com forte cimentação carbonática. Para Basilici (2012), cerca de 55% das fácies presentes na Formação Adamantina são de paleossolos. Desta forma, as fácies 3 e 5 do Perfil, representam possíveis paleossolos pois todos eles apresentam processos pedogenéticos como a formação de carbonatos e bioturbações intensas por invertebrados. Outro fator importante é a ausência de fósseis nesses níveis de paleossolos. A ocorrência de fósseis em paleossolos é limitada, em especial devido a processos pedogenéticos que dissolvem e destroem esses materiais.

A análise do perfil estratigráfico indica um aumento progressivo da cimentação carbonática e da granulometria em direção as camadas superiores, características que sugerem a aproximação da transição entre a Formação Adamantina e a Formação Marília. Essa transição é marcada por uma mudança significativa nos padrões deposicionais: de sistemas meândricos que ocorrem nos últimos pacotes sedimentares da Formação Adamantina para sistemas de canais entrelaçados (Braided), típico da Formação Marília. Devido à altitude, acima dos 570 metros, há a possibilidade de que o topo do parque já esteja sobre os depósitos da Formação Marília, que na região, aflora residualmente acima dos 580 metros. Para alguns autores, como Fernandes (2000), a Formação São José do Rio Preto também apresenta arquitetura deposicional associados a rios entrelaçados.

Essa mudança no processo deposicional está intimamente ligada a eventos tectônicos que ocorreram no final do Cretáceo, notadamente o soerguimento da Bacia do Paraná. Tal evento é responsável pela chamada Discordância Pré-Marília, associada a soerguimentos campanianos que também afetaram as bacias de Santos e Campos (Dias-Brito et al., 2001). Além disso, Menegazzo et al. (2016) correlacionam esse evento a um episódio tectônico ocorrido nos Andes Centrais, por volta de 73 e 75 milhões de anos, durante a Idade Campaniana.

A partir desse episódio tectônico, observa-se uma mudança no sistema fluvial: os antigos rios meandantes, de menor energia e com transporte limitado de sedimentos grossos, foram substituídos por rios mais competentes, com maior capacidade de carga e dominância de sedimentos grossos. Passou, então, a prevalecer um sistema fluvial entrelaçado (braided) com tendências coarsening upward, característico da Formação Marília. Essa transição registrada no Parque da Grota fornece evidências locais valiosas sobre a dinâmica regional e os eventos tectônicos campanianos que influenciaram a evolução da Bacia Bauru.

Materiais fósseis

Na década de 1940, durante a construção de um tanque/piscina alimentada pelas águas da nascente da Grotta, foram identificados os primeiros fragmentos fósseis. A Figura 6 mostra a piscina construída. Os fragmentos fósseis encontrados durante a construção da piscina foram ossos de dinossauros titanossaurídeos como representado pela Figura 7. Esses materiais encontram-se atualmente sob resguardo do Museu Municipal Jezualdo D'Oliveira. Devido ao histórico da região, de retirada de material por pesquisadores de outras localidades, é possível que parte desses fósseis tenham sido levados para coleções particulares ou para centros de pesquisa. Essa hipótese é reforçada pelo fato de partes de maior interesse científico como dentes, crânios e ossos diagnósticos não estarem entre a coleção.

Figura 6 - Parque da Grotta em 1968



Fonte: Redescobrimo Mirassol (Colégio arte maior, 2023).

O Parque da Grotta foi por décadas o principal espaço de lazer da cidade e Mirassol. A foto da figura 6 representa o momento de auge do parque, quando o tanque ainda estava operante. Atualmente o tanque se encontra destruído pelos eventos de alta magnitude pluvial

que erodiram as barragens. Ao lado do tanque inoperante, existe uma construção que abriga a secretaria do meio ambiente. Esse espaço, mal aproveitado, poderia servir como centro de visitantes e abrigar um pequeno museu de paleontologia.

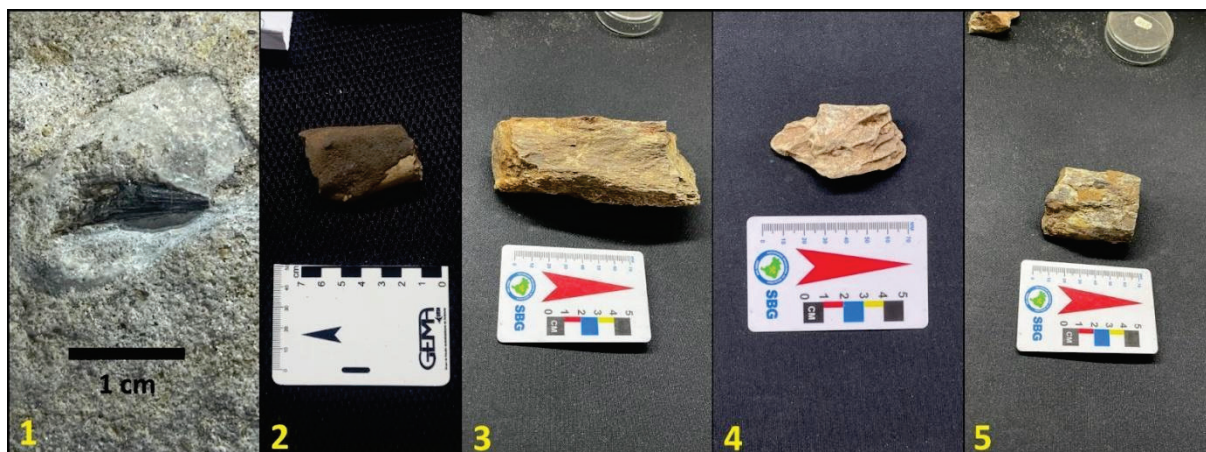
Figura 7 - Fósseis descobertos nos anos 1940 no Parque da Grotta



Fonte: Os autores (2025).

A Figura 8 apresenta a diversidade de fósseis encontrados na área: a Imagem 1 mostra um dente de crocodilo; a Imagem 2, um fragmento de osso com concreção ferruginosa-magnésiana; a Imagem 3, um fragmento de osso longo de saurópode; a Imagem 4, um fragmento ósseo com dissolução resultante de erosão ácida; e a Imagem 5, um fragmento de osso retrabalhado geologicamente.

Figura 8 - Fósseis coletados em 2025 no Parque da Grotta.



Fonte: Os autores (2025).

Além dos fósseis de saurópodes relatado por Mezzalira (1974), esta investigação identificou durante o levantamento de perfil, fragmentos fósseis em níveis conglomeráticos, dentes e ossos associados à crocodiliformes, fragmentos de plastrões de quelônios, escamas ganóides de peixes e coprólitos diversos.

A região do noroeste paulista como um todo apresenta um grande potencial para o desenvolvimento de projetos paleontológicos voltados à divulgação científica e à educação. Fica evidente uma lacuna cultural pouco aproveitada em especial pela maior cidade do Noroeste Paulista, São José do Rio Preto - SP. A cidade de Mirassol se apresenta como uma extensão metropolitana dessa metrópole regional, sendo esta conurbação, a maior aglomeração urbana da região e compartilhando as mesmas tafofácies ricas em registros fósseis. A criação de Museus e centros de pesquisa na área é crucial para que os fósseis da região sejam mais bem aproveitados em projetos educacionais, em especial os que são descobertos por atividades antrópicas, como a construção civil e agricultura.

Os resultados obtidos reforçam a importância do Parque da Grotta como um geossítio potencial, cuja conservação e estudo podem contribuir significativamente para o entendimento da evolução sedimentar e paleobiológica da Bacia Bauru.

Considerações Finais

O relevo do Parque da Grotta de Mirassol é caracterizado por uma dissecação natural, moldada pelas condições geomorfológicas locais. No entanto, os processos erosivos foram significativamente intensificados pela crescente impermeabilização do solo, um reflexo da expansão urbana. A urbanização no entorno direcionou um volume considerável de águas

pluviais para a área do parque, resultando no acúmulo de sedimentos e no consequente assoreamento da nascente da grotta.

Na estrada adjacente ao parque, o aumento do escoamento superficial expôs um afloramento rochoso que se tornou o objeto central deste estudo. Presume-se que as rochas de onde foram extraídos os fósseis hoje expostos no museu de Mirassol repousam abaixo dos sedimentos depositados por enxurradas torrenciais durante eventos pluviais de grande magnitude. Dessa forma, o afloramento rochoso lateral ao parque representa a única exposição geológica diretamente correlacionável com a origem desses fósseis, tendo sido fundamental para a elaboração do perfil estratigráfico apresentado. Este estudo ganha um caráter singular, pois as obras de infraestrutura em andamento no parque, que incluem a construção de um sistema de canalização pluvial, resultarão no soterramento permanente deste afloramento, impossibilitando futuras análises.

É notável que as ações antrópicas, em especial a construção civil, são a principal fonte de novos achados fósseis na região. A conurbação entre Mirassol e São José do Rio Preto constitui a maior aglomeração urbana em toda a área de ocorrência da Formação Adamantina e desta forma, essa grande concentração do meio técnico científico informacional representa uma das principais fontes de novos registros fósseis na região.

Analisando o contexto regional, observa-se um crescente interesse pela paleontologia, evidenciado pela criação de dois museus especializados nos últimos dez anos na região noroeste do Estado de São Paulo: o Museu Pedro Candolo, em Uchôa, e o Museu de Paleontologia de Fernandópolis.

O Parque da Grotta de Mirassol possui um centro de visitação com infraestrutura adequada para abrigar um futuro museu de paleontologia. A criação de tal instituição preencheria uma importante lacuna cultural, visto que, apesar do rico potencial fossilífero de Mirassol e São José do Rio Preto, nenhum dos dois municípios dispõe de um museu dedicado a essa ciência.

Diante do exposto, recomenda-se que a Prefeitura de Mirassol desenvolva e implemente uma legislação municipal específica para a proteção do patrimônio paleontológico. Tal medida deve incluir a fiscalização de obras, a fim de garantir a salvaguarda de fósseis. Complementarmente, é fundamental a criação de um museu municipal especializado em paleontologia destinado a abrigar, estudar e expor os espécimes descobertos no município, consolidando seu valor científico e cultural.

Agradecimentos

Agradecemos à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo apoio financeiro, que viabilizou a realização deste trabalho.

Agradecemos ao Instituto GEMA, espaço que abriga nosso grupo de pesquisa e que tem sido fundamental na construção coletiva de saberes, no acolhimento e no fortalecimento de nossas trajetórias acadêmicas.

Referências

BASILICI, Giorgio. A sub-bacia Bauru: um sistema continental entre deserto e cerrado. In: SCHOBENHAUS, C. et al. (org.). **Geologia do Brasil**. Brasília: CPRM, 2012. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/266078476>. Acesso em: 18 jul. 2025.

COLÉGIO ARTE MAIOR. *Redescobrimo Mirassol*. Mirassol (2023). Material didático do Projeto interdisciplinar de Geografia, História e Artes. Fotografia cedida pela empresa de fotografia: Foto Nadyr.

DIAS-BRITO, D. et al. The Bauru group: a continental Cretaceous unit in Brazil - Concepts based on micropaleontological, oxygen isotope and stratigraphical data. **Revue de Paléobiologie**, v. 20, n. 1, p. 245–304, 2001. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11449/66449>.

FERNANDES, Luiz Alberto; RIBEIRO, Claudia Maria Magalhães. Evolution and palaeoenvironment of the Bauru Basin (Upper Cretaceous, Brazil). **Journal of South American Earth Sciences**, v. 61, p. 71–90, 2015. DOI: 10.1016/j.jsames.2014.11.007.

FERNANDES, L. A.; COIMBRA, A. M. Revisão estratigráfica da parte oriental da Bacia Bauru (Neocretáceo). **Revista Brasileira de Geociências**, São Paulo, v. 30, n. 4, p. 717–728, 2000. Disponível em: <https://repositorio.usp.br/item/001225992>. Acesso em: 10 out. 2025.

GUERRA, Antônio Teixeira; GUERRA, Antonio José Teixeira. **Novo dicionário geológico-geomorfológico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011. 331 p.

HOLZ, Michael; SIMÕES, Marcello Guimarães. *Elementos fundamentais de tafonomia*. [S.l.]: [s.n.], jan. 2002. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/309122335>. Acesso em: 22 out. 2025.

MEZZALIRA, Sérgio. **Contribuição ao conhecimento da estratigrafia e paleontologia do Arenito Bauru**. São Paulo: Instituto Geográfico e Geológico, Coordenadoria da Pesquisa de Recursos Naturais, Secretaria da Agricultura, 1974. (Boletim, n. 51).

MIALL, Andrew D. Architectural-element analysis: A new method of facies analysis applied to fluvial deposits. **Earth-Science Reviews**, v. 22, p. 261–308, 1985.

MENEGAZZO, Mirian Costa. **Sedimentação da Bacia Bauru: cenário tectônico, idade dos depósitos e ambientes paleodeposicionais**. 2016. 292 f. Tese (Doutorado em Geociências) –

Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Rio Claro, 2016.

MIRASSOL. **Lei Ordinária nº 2.462, de 12 de dezembro de 2001**. Cria o Parque Natural Municipal da Grota de Mirassol, abrangendo toda a Área de Proteção Ambiental da Grota. Mirassol, SP, 2001. Disponível em: <https://mirassol.siscam.com.br/Normas/Exibir/20401>. Acesso em: 22 set. 2025.

MIRASSOL. **Revitalização do Parque da Grota**, 2023. Disponível em: <https://www.mirassol.sp.gov.br/portal/noticias/0/3/7640/revitalizacao-do-parque-da-grota>. Acesso em: 9 out. 2025.

ROSS, Jurandyr Luciano Sanches; MOROZ, Isabel Cristina. **Mapa geomorfológico do Estado de São Paulo: escala 1:500.000**. São Paulo: Departamento de Geografia – FFLCH – USP/IPT/FAPESP, 1997. Acesso em: 4 nov. 2024. p.52

ROYAL HOLLOWAY, University of London. **SedLog: Contacts**. (2025) Disponível em: <https://sedlog.rhul.ac.uk/contacts.html>, Acesso em: 9 out. 2025.

SANTOS, Álvaro Rodrigues dos. Grotas, feições de relevo vedadas à urbanização. **Revista Brasileira de Geologia de Engenharia e Ambiental**, v. 12, n. 2, p. 39–48, 2022. Disponível em: <https://www.abge.org.br/arquivos/3-%20GROTAS,%20FEI%C3%87%C3%95ES%20DE%20RELEVO%20VEDADAS%20%C3%80%20URBANIZA%C3%87%C3%83O-39-48.pdf>. Acesso em: 12 jul. 2025.

SÃO PAULO (Estado). **Plano de manejo da Floresta Estadual do Noroeste Paulista**. (2025) Disponível em: https://sigam.ambiente.sp.gov.br/sigam3/Repositorio/511/Documentos/FE_NoroestePaulista/Plano%20de%20Manejo%20da%20Floresta%20Estadual%20do%20Noroeste%20Paulista%20290419.pdf. Acesso em: 6 out. 2025.

SIMÕES, M. G. et al. Tafonomia: processos e ambientes de sedimentação. In: **Paleontologia: conceitos e métodos**. Rio de Janeiro: Interciência, 2010. Cap. 3, p. 19–52.

SILVA, Flavio de Paula e; KIANG, Chang Hung; CHANG, Maria Rita Caetano. Estratigrafia de subsuperfície do Grupo Bauru (K) no Estado de São Paulo. **Revista Brasileira de Geociências**, v. 35, n. 1, p. 77–88, mar. 2005.

DO LOCAL AO GLOBAL: A PRESENÇA DAS MULTINACIONAIS NA DINÂMICA ECONÔMICA DE CURITIBA

Maria Clara Marinho Kissel²⁶

Sandra Lúcia Videira Góis²⁷

Nayara Fernanda dos Santos²⁸

RESUMO

Nas últimas décadas Curitiba tem se consolidado como um polo estratégico na economia paranaense, impulsionada pela internacionalização produtiva e pela atração de grandes empresas multinacionais. O trabalho analisa a inserção da cidade nesse contexto global, com destaque para empresas presentes no universo das 1000 maiores em 2024, identificando sua diversidade setorial e nacionalidade. A pesquisa se fundamentou em uma análise bibliográfica, levantamento de dados oficiais e sistematização de tabelas que evidenciam a origem e setores de empresas com capital estrangeiro. Curitiba se destaca não apenas pela atração do capital estrangeiro, mas por consolidar uma estrutura produtiva diversificada, interligada aos municípios da Região Metropolitana. A análise revela a atuação de empresas dos cinco continentes, com forte presença nos setores automobilístico, tecnológico e alimentício. Conclui-se que embora o processo da internacionalização tenha contribuído para o crescimento econômico, modernização urbana e destaque de Curitiba e sua região, também impôs desafios à inclusão social e ao equilíbrio territorial.

Palavras-chave: Multinacionais, Curitiba, Internacionalização da economia, Capital estrangeiro.

Introdução

Nas últimas décadas, o mundo vem assistindo profundas transformações nas dinâmicas urbanas e econômicas, impulsionadas pela globalização e pela internacionalização das atividades produtivas. Como afirmou Santos (2001), é a partir do processo de globalização que o espaço geográfico adquire novos contornos, novos atributos e definições, especialmente nos territórios onde os atores mais significativos da economia passaram a atuar, escolhendo seu lugar. Assim, a globalização, acompanhada de sistemas técnicos e de informação, consegue subverter o antigo jogo da evolução territorial e estabelece novas regras. Dessa forma, os territórios passam a ter uma compartimentação muito generalizada, em que entram em conflito as relações de uma sociedade global, em cada fração, seja do território regional, local ou da sociedade nacional.

²⁶ Graduanda do Curso de Geografia da Universidade Estadual do Centro Oeste – UNICENTRO, mariaclarakissel0@gmail.com;

²⁷ Professora do Departamento de Geografia – DEGEO da Universidade Estadual do Centro Oeste – UNICENTRO, slvideira@uol.com.br;

²⁸ Doutoranda pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual do Centro Oeste – UNICENTRO, snayara23@yahoo.com.br.

Com a globalização deu-se início ao processo de internacionalização do capital ou do processo produtivo em diferentes territórios. Michalet (1983), ao abordar a internacionalização da produção, enfatiza que sua principal tendência tem origem na década de 1960, quando uma parcela crescente da produção industrial dos países centrais começou a ser produzida fora das fronteiras nacionais, apresentando, a partir disso, duas características: primeiramente, ocorreu a emigração das atividades manufatureiras para as economias semiperiféricas e periféricas; em segundo lugar, ocorreu a transferência das atividades industriais, que envolveu quase que setores inteiros, caracterizando uma expansão da indústria nos países de implantação. No entanto, com controle das economias de origem.

Desse modo, a internacionalização da produção é compreendida como a decisão de algumas empresas de criarem filiais de produção no exterior. Considerando que, a partir da instalação dessas empresas, essas unidades – agora descentralizadas do seu país de origem – não se tornam independentes, mas continuam estreitamente religadas à empresa-mãe (Michalet, 1983).

O território brasileiro, assim como o paranaense, passou por diferentes transformações no decorrer do tempo, especialmente tratando-se do setor industrial. A partir da década de 1970, o Paraná começou a se industrializar com mais dinamismo, deixando de ser agrário-exportador e tornando-se urbano-industrial. Como destacou Firkowski (2001), a desejada incorporação da indústria na economia e no território do Paraná teve início por meio de atrativos fiscais e financeiros, voltados especialmente para a atração de grandes empresas de capitais estrangeiros. Nesse cenário, a cidade de Curitiba foi escolhida como local inicial de grande localização dos novos capitais industriais em terras paranaenses.

Inserida então nesse processo de globalização e internacionalização da economia, Curitiba destaca-se como uma das cidades brasileiras que mais souberam aproveitar essas mudanças para se projetar no contexto nacional e internacional. A capital paranaense passou a atrair grandes empresas multinacionais, principalmente devido ao processo de desconcentração industrial de São Paulo, que encontraram na cidade uma combinação de fatores estratégicos, como infraestrutura de qualidade, localização privilegiada no Sul do país e um mercado consumidor em expansão.

Curitiba se preparou para receber indústrias de grande porte, especialmente no setor automobilístico e metalmecânico. Além disso, políticas públicas de incentivo fiscal e investimentos em logística e transporte consolidaram a cidade como um polo industrial de referência, favorecendo também o desenvolvimento de setores como tecnologia da informação,

serviços financeiros e comércio internacional. A presença de empresas estrangeiras transformou não só a economia curitibana, mas também sua configuração territorial, social e urbana. Enquanto regiões centrais e determinados municípios da Região Metropolitana de Curitiba se beneficiaram desse processo, outras áreas ficaram à margem, revelando desafios importantes para o equilíbrio do crescimento econômico e da inclusão social.

É ao encontro das várias transformações pelas quais a capital do Paraná passou nas últimas décadas que este artigo foi elaborado, buscando analisar o papel de Curitiba no processo de internacionalização produtiva do Brasil. Nesse sentido, a justificativa do trabalho está na relevância econômica e industrial da capital paranaense, frente às diversas empresas alocadas em seu território, mostrando que ela continua sendo palco da concentração do capital estrangeiro do Estado.

Dentro desse viés de interpretação, o presente trabalho tem como objetivo principal analisar a internacionalização de Curitiba a partir da presença de empresas de capital estrangeiro, dentro do universo das 1000 maiores empresas por venda em 2024. E como objetivos específicos, contribuir para os estudos sobre a internacionalização da economia brasileira e identificar os setores em que as empresas estrangeiras atuam na capital paranaense, identificando as origens dos controles acionários das empresas ao longo do recorte temporal escolhido.

Metodologia

Como metodologia adotada e para alcançar os objetivos propostos inicialmente, o trabalho foi pautado em pesquisa bibliográfica para dar subsídio à fundamentação teórica, o que nos permitiu fazer a leitura de nosso objeto de pesquisa no que tange à sua internacionalização. Num segundo momento, a pesquisa se direcionou para os levantamentos de dados, junto ao Banco Central, à Revista Exame – Melhores e Maiores e à Revista Forbes, publicadas anualmente com as informações sobre as 1000 maiores empresas que atuam no Brasil, além de outras fontes para agregar à pesquisa. Buscamos, assim, identificar as empresas, setores e o controle acionário de empresas estrangeiras para que pudéssemos analisar como se comportaram as informações nesse período de análise.

É necessário destacar que a busca por outras fontes de coleta de dados se deu justamente porque empresas de capital estrangeiro podem não se destacar nos critérios utilizados na Revista Exame no que tange a coleta de dados. Por essa razão podem não figurar

entre as mil maiores empresas. Ainda assim, esses dados contribuem para evidenciar o destaque de Curitiba em relação à concentração industrial. Por fim, uma sistematização dos dados foi realizada para melhor compreensão, facilitando a análise das inter-relações deles e sua visualização sobre o território, por meio de tabelas, gráfico e mapa.

Fundamentação Teórica

Transformações econômicas de Curitiba a partir dos desdobramentos da desconcentração industrial de São Paulo

Para compreendermos o processo de industrialização de Curitiba, é importante entender como se deu a industrialização do Paraná. Este processo esteve associado a diversas políticas públicas do Estado, considerado o grande precursor de todo o processo. Como afirma Firkowski (2001), um exemplo significativo desse processo está relacionado aos efeitos do “milagre econômico brasileiro”, no início da década de 1970, que se estendeu até a chamada “década perdida” nos anos 1980, ocasionando na economia brasileira uma grande estagnação econômica e, devido aos esforços da retomada do crescimento econômico ocorridos a partir da década de 1990, especialmente depois do plano de estabilização econômica, ofertou, um novo estímulo para a entrada de capitais estrangeiros em território brasileiro.

O Paraná, nos anos 1970, passou por importantes transformações econômicas. A diversificação da agropecuária, a modernização das técnicas de produção, a expansão das culturas e a agroindustrialização impactaram significativamente a economia do estado. No setor industrial, a introdução de atividades modernas na metalmecânica foi um reflexo da desconcentração das indústrias de São Paulo (Ipardes, 2000).

Com a instalação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) e a implantação da Refinaria Presidente Getúlio Vargas (REPAR), em Araucária, no ano de 1977, são momentos significativos para a transformação do Aglomerado Metropolitano, e todo o estado, em um importante polo regional da indústria nacional. Tais empreendimentos transformaram a indústria do Aglomerado como da Região Metropolitana, “logrando atrair para Curitiba e seu redor indústrias modernas e dinâmicas, alterando o perfil de renda interno a seu favor e levando Curitiba a se constituir, no período, num dos polos de maior atratividade de capitais do País” (COMEC, 1989, p. 17).

Destaca-se que diferente do que aconteceu no setor agropecuário, a indústria metalmecânica trouxe uma mudança qualitativa à estrutura industrial do Paraná, especialmente na Região Metropolitana de Curitiba. A partir da década de 1970, muitas indústrias começaram a se deslocar de São Paulo em busca de melhores condições operacionais e redução de custos. Curitiba se destacou como um dos principais destinos dessa migração industrial.

Historicamente, São Paulo foi o principal polo industrial do Brasil, mas enfrentou problemas como a saturação urbana e altos custos operacionais. Esses desafios levaram as empresas a buscarem regiões com ótima infraestrutura e incentivos fiscais. O Paraná se tornou uma opção atrativa devido à sua localização estratégica e políticas públicas favoráveis.

Antes mesmo da desconcentração industrial, Curitiba já tinha uma economia diversificada, com forte presença nos setores de serviços e comércio. A chegada das indústrias aumentou ainda mais essa diversidade econômica. Segundo Nojima *et al* (2009), essa movimentação não apenas impulsionou o crescimento econômico da cidade, mas também alterou o perfil da mão de obra local.

Com a instalação de novas indústrias em Curitiba e na região metropolitana, cresceu a demanda por trabalhadores qualificados. Isso valorizou a educação e a formação técnica nas instituições locais, que se adaptaram às novas exigências do mercado. Assim, Curitiba começou a se consolidar como um importante centro industrial no Sul do Brasil. De acordo com a Agência Estadual de Notícias do Paraná (2023), o estado tem atraído investimentos significativos no setor industrial, incluindo a expansão de diferentes empresas.

Além disso, a desconcentração industrial facilitou uma maior integração entre Curitiba e outras cidades do Paraná. Municípios vizinhos se beneficiaram com o surgimento de polos industriais e logísticos, criando uma rede colaborativa que fortaleceu toda a economia regional. Segundo a Tribuna do Paraná (2025), novos investimentos em infraestrutura e transporte reforçam o papel da cidade como um centro estratégico para a distribuição de produtos em nível nacional.

Segundo Nojima *et al* (2009, p.181) na “primeira metade dos anos 70, os municípios da RMC dividiam, em desvantagem com os da Mesorregião Norte Central, a maior participação na renda da economia do Estado”. Corroborando com esse pensamento, Moura (2009) enfatiza que, na década de 1970, quase toda a indústria do Paraná se concentrava na região Norte-Central do estado. Entretanto, a partir dos anos de 1980, essas indústrias passaram a se localizar na região de Curitiba e de seu entorno. Assim, a maior participação na geração da

renda estadual – que era então garantida e realizada pela maioria dos municípios da região Norte-Central – deslocou-se para a porção que se formou metropolitana.

Os municípios que foram beneficiados com a chegada das grandes indústrias na RMC foram aqueles que apresentavam maiores vantagens comparativas, e que atendiam assim ao novo padrão locacional que ali se instalavam. Eram, os municípios que mais estavam posicionados próximos das rodovias principais, que interligavam mercados fornecedores e consumidores, com mais facilidade para a recepção de insumos e escoamento das produções (Moura, 2009).

Isso só foi possível com a maturação dos investimentos realizados por mecanismos institucionais de estímulo à atividade produtiva oriundos do extinto Banco de Desenvolvimento do Paraná (BADEP) e do Fundo de Desenvolvimento Econômico (FDE), que houve uma grande integração econômica na região. Esses mecanismos incentivaram essa integração ao promover investimentos em infraestrutura e oferecer incentivos fiscais para empresas que desejavam se instalar na área, mas poucos municípios da região se inseriram nesse processo, e apenas alguns acompanharam a mudança do perfil industrial (Nojima *et al*, 2009).

Uma análise dessa inserção, considerando as distintas espacialidades que caracterizam a Região Metropolitana, confirma essa situação. Curitiba, ao longo de duas décadas, dobrou sua participação no Valor Adicional Fiscal (VAF) estadual de 13,47%, em 1975, para 25,67%, em 1996, passando a perder posição no final da década, quando atingiu, em 2000, 19,89% (Nojima *et al*, 2009). Em 2023, os dados divulgados pelo Iparde demonstram que a economia do Paraná teve o VAF avaliado em 572.797.949.434 bilhões de reais. Por outro lado, Curitiba e sua Região Metropolitana representaram nesse ano 31,93% na participação do VAF do estado. Isso mostra que continua sendo um dos maiores centros econômicos do Paraná, com um alto percentual de participação no VAF entre os municípios do estado. Fato que reforça a centralidade da capital na geração de riquezas por meio da indústria, comércio e, principalmente, do setor de serviços.

A Tabela 1 foi sistematizada através de dados do Iparde, e representa o valor percentual de Curitiba e sua Região Metropolitana na participação do VAF do estado do Paraná no ano de 2023.

Tabela 1 - VAF do Paraná em 2023: Comparativo entre Curitiba, Região Metropolitana e Estado do Paraná

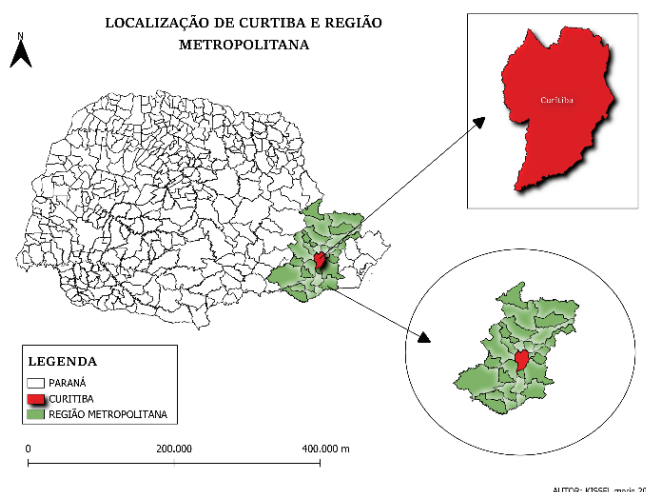
Região	Participação no VAF do Paraná
--------	-------------------------------

Estado do Paraná	572.797.949.434
Curitiba	11,30%
Região Metropolitana	20,63
Total da Região Metropolitana somado a Curitiba	31,93%

Fonte: IPARDES (2025), organizado pelas autoras a partir do PIB e VAF

A Região Metropolitana é composta por vinte e nove²⁹ municípios interconectados economicamente com Curitiba, como demonstra o Mapa 1. Essa conexão é fundamental para aumentar o VAF regional, pois muitos municípios se especializam em atividades complementares às da capital. Enquanto Curitiba brilha nos setores de comércio e serviços financeiros, cidades vizinhas que fazem parte dos anéis focam na indústria e na agricultura.

Mapa 1 - Localização de Curitiba e Região Metropolitana.



Fonte: Mapa elaborado e organizado pela autora a partir da base do IBGE (2025)

Nojima *et al* (2009) destaca que essa interdependência econômica fortalece toda a estrutura produtiva da região. As empresas na Região Metropolitana se beneficiam da proximidade com o mercado consumidor curitibano e da infraestrutura logística disponível. Assim, as produções dos municípios vizinhos contribuem para o VAF de Curitiba e vice-versa.

²⁹ Curitiba, Adrianópolis, Agudos do Sul, Almirante Tamandaré, Araucária, Balsa Nova, Bocaiúva do Sul, Campina Grande do Sul, Campo do Tenente, Campo Largo, Campo Magro, Cerro Azul, Colombo, Contenda, Doutor Ulysses, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Lapa, Mandirituba, Piên, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Rio Branco do Sul, Rio Negro, São José dos Pinhais, Quitandinha, Tijucas do Sul e Tunas do Paraná (AMEP, 2025).

Além disso, políticas públicas voltadas para o desenvolvimento regional têm impulsionado a articulação entre Curitiba e sua Região Metropolitana. Projetos que melhoram o transporte e comunicação entre os municípios favorecem a circulação de bens e serviços, essas iniciativas não apenas aumentam o VAF regional, mas também criam um ambiente mais propício para novos negócios, atraindo ainda mais investimentos internacionais para Curitiba e seus arredores, ocasionando assim, a sua internacionalização.

A internacionalização da metrópole de Curitiba: uma city marketing em busca de ser uma cidade global

Como destacado, a industrialização do Paraná se intensifica a partir da década de 1970. Contudo, é somente a partir da década de 1990 que o estado se insere fortemente na internacionalização do capital e da produção, período em que muitas empresas de capital estrangeiro escolhem o estado para sua instalação. Em Curitiba, esse processo de internacionalização se deu inicialmente na CIC, referindo-se ao contexto pelo qual a cidade conecta-se e integra-se com o cenário global, buscando atrair investimentos em vários segmentos, como na cultura e na economia. Esse sistema envolve ações de atração de empresas estrangeiras, cooperação com cidades semelhantes e participação em eventos globais.

Adotando o termo “cidade modelo”³⁰, Curitiba destacou-se nacional e internacionalmente por seu planejamento. Essa imagem atraiu mercados internacionais, levando à instalação de grandes corporações, especialmente do setor automobilístico. Segundo Firkowski (2004, p.33) “a internacionalização em Curitiba está diretamente ligada à instalação da indústria automotiva, especialmente com a presença das montadoras Renault e Audi/Volkswagen, além de seus respectivos fornecedores”. As primeiras montadoras chegaram a partir dos anos 1970, através do investimento em infraestrutura, em 1990 já havia mais de 69 indústrias na metrópole, com países como França, Alemanha e Estados Unidos possuindo 50% dos estabelecimentos do setor na região.

³⁰ O termo “cidade modelo” passou a ser amplamente utilizado para se referir a Curitiba a partir das décadas de 1970 e 1980, em razão das inovações urbanísticas implementadas principalmente durante as gestões do arquiteto Jaime Lerner. Embora não haja um autor específico que tenha cunhado a expressão, ela se consolidou por meio da difusão midiática e acadêmica que destacou Curitiba como referência internacional em planejamento urbano, mobilidade sustentável e gestão ambiental. Organismos internacionais, como o Banco Mundial e a Organização das Nações Unidas (ONU), também contribuíram para essa projeção, ao citarem Curitiba como exemplo de boas práticas urbanas (Sousa, 2012).

Curitiba se destaca como uma das melhores cidades brasileiras para negócios devido à sua infraestrutura, alta qualidade de vida, grande potencial de consumo e nível de escolaridade da população e ficou em 3º lugar no *ranking* de cidades com maior Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal (IFDM) em 2023.

Moura (2004) menciona que, o planejamento urbano buscou integrar zonas industriais, residenciais e comerciais, visando uma organização do espaço que evitasse a segregação socioeconômica. Contudo, isso não se concretizou, pois as áreas periféricas cresceram com os fluxos migratórios em busca de melhores condições de vida. Assim, não podemos considerar uma equidade de vida e um nível de escolaridade uniformes, já que as áreas periféricas concentram parcelas da população sem acesso a essas características mencionadas na estratégia de *city marketing*³¹ adotado dentro da metrópole.

A estratégia de *city marketing* foi fundamental para atrair investimentos, tornando Curitiba uma referência nacional e internacional. A cidade investiu fortemente em soluções urbanísticas, como transporte público e programas ambientais, recebendo até prêmios internacionais. A década de 1990 foi marcada pela “guerra fiscal” entre estados e municípios para atrair empresas e promover o desenvolvimento regional. O Paraná participou ativamente dessa guerra, concedendo estímulos ao setor industrial.

Mossato (2007) afirma que as estratégias locais, aliadas ao *city marketing*, atraíram investimentos estrangeiros no setor automobilístico para Curitiba. A desconcentração industrial no Brasil favoreceu o Paraná, que ampliou sua capacidade produtiva. A localização estratégica de Curitiba em relação ao Mercosul e ao mercado consumidor local também contribuiu para atrair esses investimentos. Contudo, as atividades de comando, decisão e gestão ainda se concentram em poucos lugares, com destaque para São Paulo. Apesar de apresentar características semelhantes às cidades globais, Curitiba não é considerada uma, pois está em um nível inferior.

Como destacou Firkowski (2009) as cidades globais ocupam o topo de uma nova hierarquia urbana, transcendem países e se tornam globalizadas. Embora Curitiba tenha características, não possui a mesma importância e força. Sassen (1998), *apud* Firkowski (2004), esclarece que cidades globais ajudam a entender o papel das grandes cidades, mostrando como a economia global afeta as metrópoles. Entretanto, isso não significa que todas as cidades com

³¹ *City marketing*: estratégia urbana que promove a cidade como produto no mercado global, valorizando sua imagem para atrair investimentos e turismo. Em Curitiba, foi analisado por Fernanda E. S. Garcia (1997) como ferramenta usada para construir o mito da “cidade modelo”.

essas características sejam globais. Cidades se organizam em torno de funções globais, priorizando serviços e comércios em vez de indústrias tradicionais.

Contudo, a verificação dos efeitos da internacionalização nos diferentes setores de sua economia é uma questão atual. De acordo com Borja e Castells (1997), os processos decorrentes da internacionalização econômica modificam a estrutura espacial e social das cidades ao redor do mundo, constituindo o efeito mais direto da articulação entre o global e o local. Nesse contexto, Mossato (2007) ressalta que Curitiba tem buscado adaptar-se às dinâmicas globais por meio de estratégias que conciliam inovação tecnológica e sustentabilidade, fatores determinantes para a sua competitividade econômica.

Entretanto, tais efeitos socioespaciais se manifestam de forma distinta, dependendo dos níveis de desenvolvimento de cada país, do contexto de sua urbanização, de sua cultura e de suas instituições. Em outras palavras, embora seja um fenômeno global, a internacionalização da economia não implica homogeneização. Isso se refere, na realidade, à diferenciação e especialização, o que leva à formação de grandes centros econômicos autênticos.

A chegada das grandes corporações em Curitiba alterou significativamente outros setores, incluindo ajustes na infraestrutura da metrópole, como o aeroporto Afonso Pena localizado em São José dos Pinhais, Região Metropolitana de Curitiba, melhorias no Porto de Paranaguá, a duplicação de rodovias entre outras diversas modificações realizadas para atender a demanda do capital estrangeiro. Apesar de toda essa preocupação para atender essas grandes empresas Mossato (2007), alega que o planejamento urbano não foi suficiente para preparar Curitiba para a nova dimensão metropolitana, resultando em ocupações irregulares e seletividade espacial.

Para Vainer (2002), discute que essa relação urbana é abordada por autores que anteriormente buscavam entender o crescimento acelerado da metrópole. Atualmente, a competitividade urbana se destaca, com a disputa pela atração de negócios do mercado internacional e a oferta de mão de obra qualificada. O objetivo é a apropriação da cidade para interesses empresariais globalizados, resultando em um *marketing* urbano nas estratégias da cidade.

A mercantilização da cidade está ligada as características procuradas pelo capital transnacional, como locais para convenções, parques industriais e torres de comunicação. Curitiba se destaca em transportes e na busca por soluções urbanas, mas, segundo Vainer (2002, p. 83):

(...) transformada em coisa a ser vendida e comprada, tal como a constrói o discurso do planejamento estratégico, a cidade não é apenas uma mercadoria, mas também, e sobretudo, uma mercadoria de luxo, destinada a um grupo de elite de potenciais compradores: capital internacional, visitantes e usuários solváveis.

Conforme Firkowski (2009) baseada em Merenne-Schoumaker (1998)³² afirma que a cidade, como mercadoria, também se adapta a padrões organizacionais de empresas tecnológicas, tornando-se cada vez mais competitiva. Os serviços metropolitanos estão cada vez mais voltados ao atendimento das demandas de empresas e ao consumo das pessoas que podem pagar e exigir novos produtos em escala mundial. Alguns autores redefinem o termo metrópole, associando-o a grandes cidades de serviços, não apenas para a população, mas também para empresas.

Por outro lado, Moura (2009) reitera que a internacionalização de Curitiba trouxe melhorias, como infraestrutura e visibilidade, tornando-a atraente para investimentos, especialmente na área automobilística. No entanto, esse modelo de "cidade mercadoria" gerou problemas sociais e espaciais. As áreas periféricas não conseguiram acompanhar o crescimento das partes centrais, afetando a qualidade de vida e as oportunidades.

O *city marketing*, estratégia para colocar Curitiba no mapa internacional, foi eficaz em atrair investimentos, mas priorizou os interesses das grandes empresas, resultando em uma divisão do espaço urbano. A cidade começou a atender mais às necessidades internacionais do que às demandas locais. Mesmo com planejamento inovador, os benefícios não foram distribuídos de forma justa, aumentando a exclusão de pessoas de baixa renda. No item seguinte, procuraremos discutir como se deram as transformações em Curitiba a partir da década de 1990, com a chegada do capital estrangeiro.

Resultados e Discussões

Década de 1990: a fase das grandes transformações econômicas

A partir da década de 1990, Curitiba vivenciou mudanças profundas em sua dinâmica urbana e econômica, impulsionada pela crescente inserção nas lógicas da globalização. Essa transformação alterou não apenas o perfil dos setores produtivos e de serviços, mas também o modo como a cidade passou a se relacionar com o cenário nacional e internacional. A cidade se

³² MERENNE-SCHOUMAKER, B. A metropolização: um dado novo? In: BARATA SALGUEIRO, T. (Org.). **Globalização e reestruturação urbana**. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Univ. de Lisboa, 1998.

reconfigurou como um polo de atração para novos investimentos, especialmente nos setores hoteleiro, varejista e de serviços corporativos, tornando-se referência regional no atendimento às exigências de um mercado cada vez mais competitivo e globalizado (Firkowski, 2004).

O surgimento de hotéis voltados para diferentes perfis de hóspedes, o crescimento dos *shopping centers* com operações de abrangência nacional e internacional, além da entrada de redes estrangeiras no setor de hipermercados, revelam essa nova fase de integração econômica e urbana. Paralelamente, surgiram demandas por serviços especializados e equipamentos urbanos capazes de atender a esse novo momento, reforçando a centralidade de Curitiba no contexto metropolitano e interurbano. Tais transformações indicam não apenas mudanças estruturais no espaço físico da cidade, mas também na maneira como ela é percebida e utilizada por seus habitantes e visitantes, consolidando-se como uma metrópole moderna e conectada às redes globais de negócios (Firkowski, 2004).

Contudo, os efeitos desse processo de inserção seletiva nas lógicas globais também geraram contradições visíveis no território metropolitano. À medida que Curitiba se consolidava como centro estratégico para investimentos e serviços qualificados, acentuou-se a desigualdade na distribuição de recursos e infraestrutura entre a capital e os demais municípios da Região Metropolitana. A cidade atraiu segmentos de maior valor agregado, enquanto as funções habitacionais e produtivas de menor renda foram progressivamente deslocadas para a periferia e para cidades vizinhas. Essa descentralização funcional intensificou a fragmentação espacial e agravou desafios históricos relacionados à mobilidade, à oferta de serviços públicos e à articulação do planejamento urbano, fenômenos presentes desde décadas anteriores, mas que assumiram novas proporções na contemporaneidade.

Além da reconfiguração econômica e apesar do fortalecimento de desigualdades presentes na cidade e metrópole, Curitiba também vivenciou significativas transformações urbanísticas e sociais ao longo desse período. A expansão dos setores de serviços e comércio exigiu a modernização da infraestrutura urbana, com investimentos em mobilidade, saneamento e espaços públicos, que reforçaram uma imagem de qualidade de vida e a atratividade da cidade. A crescente demanda por equipamentos urbanos especializados refletiu o aumento da complexidade da metrópole, tornando Curitiba uma cidade mais dinâmica e preparada para atender às exigências do mercado global, ao mesmo tempo em que buscava preservar suas características ambientais e sociais.

Outro aspecto importante dessa evolução foi o papel de Curitiba como centro integrador da Região Metropolitana. A expansão econômica da capital impulsionou o desenvolvimento

dos municípios vizinhos, promovendo uma maior articulação regional e a distribuição de investimentos. No entanto, esse processo também evidenciou desafios relacionados à desigualdade social e à necessidade de políticas públicas que promovam uma ocupação urbana mais equilibrada. Assim, a trajetória de Curitiba entre os anos 1990 e 2020 destaca um modelo de crescimento urbano e econômico que alia modernização, sustentabilidade e integração regional, consolidando-se como referência para outras metrópoles brasileiras.

Considerando todo esse conjunto de transformações, fica evidente que a cidade de Curitiba se consolidou como um importante centro de negócios no Brasil. De acordo com dados da Revista Exame – Maiores e Melhores (2025), entre as 1000 maiores empresas do país em 2024, 34 têm suas sedes localizadas em Curitiba, das quais apenas três de capital estrangeiro: a Electrolux do Brasil, de origem sueca; a Arauco do Brasil, de capital chileno; e o Banco Volvo (Brasil), também de capital sueco. O que nos fez buscar outras fontes, pois a empresa podia não estar entre as 1000 maiores conforme a metodologia da revista, e isso não demonstraria um cenário mais amplo e próximo da real presença do capital estrangeiro na capital.

Somente a região Sul concentra 173 sedes das 1000 maiores empresas, e o Estado do Paraná possui 60 empresas, como pode ser observado na Tabela 2. Logo, Curitiba responde por 57% das maiores empresas localizadas do Estado. A boa infraestrutura, qualidade de vida são as características da reputação de Curitiba. Esses aspectos aliados as políticas públicas ajudaram a atrair grandes empresas para a cidade. Além disso, a cidade tem uma indústria forte e se destaca em áreas como tecnologia, serviços e logística.

Tabela 2 - Localização das sedes das 1000 maiores empresas no Brasil - 2024

Localização	Total das empresas
Região Sudeste	728
São Paulo	511
Região Sul	173
Estado do Paraná	60
Curitiba	34
Região Norte	7
Região Nordeste	52
Região Centro-Oeste	40

Fonte: Exame Melhores e Maiores (2025), organizado pelas autoras.

Mesmo ficando atrás da Região Sudeste, especialmente de São Paulo, que tem mais da metade das maiores empresas do Brasil, Curitiba mostra seu potencial econômico e sua importância na região. Cerca de 20% das grandes empresas do Sul estão em Curitiba, mostrando que a cidade é um dos principais centros de desenvolvimento da região.

Essa distribuição mostra que a economia do Brasil ainda está concentrada em algumas áreas, mas também revela que cidades fora do Rio e São Paulo estão crescendo. Curitiba é uma cidade importante para o crescimento econômico do Brasil. Ela mostra como o planejamento urbano e o investimento em infraestrutura podem ajudar a melhorar o ambiente de negócios.

Mas, para ir ao encontro de nosso objetivo e demonstrar a presença das empresas de capital estrangeiro em Curitiba, recorreremos as Tabelas 3 e ao Gráfico 1, elaboradas a partir de uma coleta sistemática de dados sobre empresas com capital estrangeiro sediadas ou com filiais em Curitiba e na Região Metropolitana (RM). A metodologia adotada envolveu a seleção criteriosa das empresas presentes no universo das 1000 maiores companhias da região, utilizando fontes oficiais e bases de dados econômicos atualizadas. A partir desse recorte, ainda foram identificados nos empreendimentos, sua origem geográfica e setor de atuação, permitindo uma análise de quais empresas estão na região e qual sua nacionalidade.

A análise quantitativa dessas tabelas evidencia não apenas a presença expressiva das empresas estrangeiras, mas também a diversidade de seus perfis. As companhias estrangeiras em Curitiba abrangem desde médias empresas até grandes corporações multinacionais, o que demonstra a relevância econômica desses agentes para o mercado local. Essa diversidade reflete diferentes estratégias de inserção no mercado brasileiro, que incluem desde operações comerciais e de serviços até atividades industriais e tecnológicas, como ilustrado na Tabela 3.

Assim, essas tabelas fornecem um panorama representativo da dinâmica do capital estrangeiro na região, contribuindo para a compreensão das transformações econômicas na cidade.

Tabela 3 - Empresas com participação de capital estrangeiro no universo das 1000 maiores em Curitiba e RMC

	Empresa	Setor	Origem de capital	Nº de funcionários
1.	Volkswagen do Brasil	Automobilístico	Alemanha	+5000
2.	Renault do Brasil	Automobilístico	França	+5000

Pequenas e médias cidades: políticas públicas e ordenamento territorial

3.	Cargill	Alimentos	Estados Unidos	+5000
4.	Siemens	Eletrônicos	Alemanha	+5000
5.	Unilever	Comercio atacadista	Anglo Holandesa	+5000
6.	IBM	Comercio atacadista	Estados Unidos	+5000
7.	Basf	Produtos químicos	Alemanha	+5000
8.	Arauco do Brasil	Industria de transformação	Chile	+5000
9.	Electrolux do Brasil	Eletrodomésticos	Suécia	+5000
10.	Banco Volvo do Brasil	Bancário	Suécia	501 á 1000
11.	Banco RCI	Bancário	França	201 á 300
12.	Accenture	Tecnologia e informação	Irlanda	+5000
13.	Mondelēz International	Alimentos	Estados Unidos	Não disponível
14.	Volvo do Brasil	Automotivo	Suécia	Até 5000
15.	Gestamp Brasil	Veículos e peças	Espanha	+5000
16.	Furukawa Electric LatAm	Eletromecânica	Japão	+5000
17.	CGN Brasil Energia e Participações S.A.	Energia elétrica	China	+5000
18.	Kuhn do Brasil S.A.	Mecânica	França	501-1000
19.	Secil	Material de Construção	Portugal	400
20.	Atlas Schindler	Transporte vertical	Suíça	1000-5000
21.	Bosch do Brasil	Engenharia	Alemanha	501-1000
22.	Atlas Copcu Brasil	Comércio	Suécia	+5000
23.	Sancor Seguros	Bancário	Argentina	201-300
24.	Loram South America	Comércio Atacadista	Estados Unidos	+1500
25.	Femsa Brasil	Alimentício	México	+5000
26.	PepsiCo	Alimentício	Estados Unidos	1000-5000
27.	ANDRITZ Brasil Ltda	Papel e Celulose	Áustria	501-1000
28.	ExxonMobil Corporation	Energia, gás, petróleo	Estados Unidos	2000
29.	Solvay	Química	Bélgica	+5000
30.	Limagrain-LG	Produção de Sementes	França	+5000
31.	HORSCH do Brasil	Automotivo	Alemanha	Não há disponível
32.	Grifols Brasil Ltda	Comércio Atacadista	Espanha	18.000
33.	Denso do Brazil	Automotivo	Japão	+2000

34.	Decathlon	Esporte	França	Não há disponível
35.	Kraft Heinz	Alimentício	Estados Unidos	1000-5000
36.	Nissan Brasil	Automotivo	Japão	1000-5000
37.	DuPont	Química	Estados Unidos	Não há disponível
38.	Saint Gobain	Industria	França	1001-5000
39.	SAP	Software Empresarial	Alemanha	151-200
40.	Indra Company	Consultoria e Tecnologia	Espanha	+5000
41.	Sanimax	Industria	Estados Unidos	101-150
42.	GEICO	Industria automotiva	Estados Unidos	+5000
43.	Nuseed	Industria	Austrália	301-500
44.	Braza Bank	Serviços	Inglaterra	Não há disponível
45.	Multivac	Industria	Alemanha	101-150
46.	Bundy Refrigeração Brasil Indústria E Comércio Ltda.	Industria	Hungria	500-1000
47.	Hexion do Brazil	Industria	Panamá países baixos- Holanda	+1000
48.	Landis+Gyr	Indústria	Suíça	301-500
49.	Blount Industrial Ltda	Indústria	Estados Unidos	Não há disponível
50.	Fgytn Brasil Ltda	Indústria	Chile	51 -200
51.	Grasp Industria E Comercio Ltda	Indústria	Alemanha	301-500
52.	Rextel Telecomunicações S.A. Foi adquirida pela América Móvil	Comunicação	Mexico	+200

Fonte: Revista Exame Maiores e Melhores (2025), Econodata (2025), Estadão (2025); Sociedades Anônimas do Paraná (2024), organizado pelas autoras.

É importante destacar que dessas 52 empresas apresentadas acima, 4 delas encontram-se na RMC, sendo as demais todas localizadas em Curitiba.

Como destacado Curitiba e sua Região Metropolitana desde meados dos anos 1970 e 1990 têm se destacado como um dos polos de atração de capital estrangeiro, abrangendo uma diversidade geográfica que refletem a integração da região com o cenário econômico global. A diversidade de países que investem na região reflete na forte internacionalização produtiva e comercial com impactos significativos no desenvolvimento econômico e social.

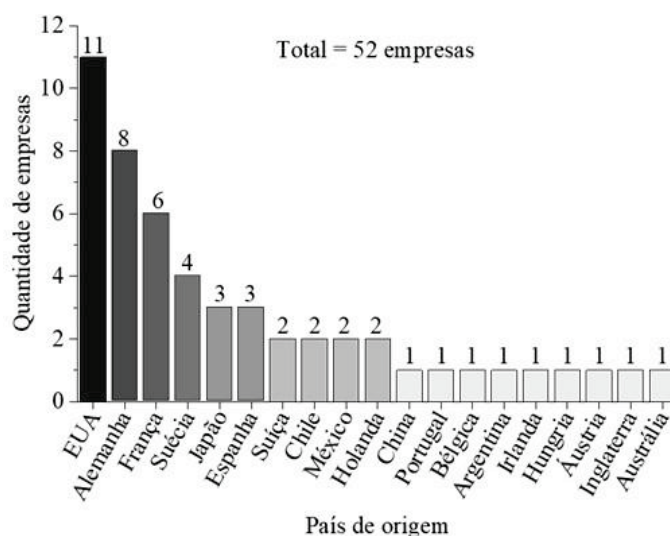
O levantamento de dados evidencia a presença marcante de empresas oriundas de países como Estados Unidos, Alemanha, França, Espanha, Japão, Suécia entre outros. Essa diversidade demonstra que Curitiba é reconhecida como um ambiente atrativo para sedes,

filiais, centros industriais e prestadores de serviços tecnológicos. As empresas norte-americanas são devidamente numerosas, estando presentes em setores como tecnologia, setor alimentício, automotivo e comunicação. Já a Alemanha e França seguem se destacando no setor industrial demonstrando sua tradição e liderança nesses segmentos. Além disso, empresas asiáticas como Nissan e Furukawa reforçam a presença do capital japonês na cadeia automotiva e eletromecânica.

Essa multiplicidade de origens não apenas demonstra a abertura econômica de Curitiba, como também contribui para a diversificação de empregos qualificados. Em síntese, a capital paranaense e sua região metropolitana é referência de um capital global descentralizado, onde empresas dos cinco continentes se conectam por meio de estratégias, impulsionando a economia local com inovação, tecnologia, informação, infraestrutura e competitividade.

A diversificação de empregos qualificados e o elevado número de funcionários vinculados as sedes e filiais dessas multinacionais mostra que Curitiba não apenas atrai empresas estrangeiras, mas também integra efetivamente essas empresas a economia local. A presença de empresas como Renault na Região Metropolitana, combinadas a uma rede de colaboradores, consultorias e serviços, evidencia a relevância estratégica da cidade no cenário global. O Gráfico 4 sistematiza o número de empresas conforme a origem de seu capital.

Gráfico 4 - Quantidade de empresas por país



Fonte: Econodata (2025), Estadão (2025), Sociedades Anônimas do Paraná (2024), organizado pelas autoras.

Uma das características notáveis é a pluralidade dos países presentes nos levantamentos das empresas estrangeiras, entre os principais destacam-se: os Estados Unidos como o país com maior número de empresas na região, 11, cobrindo desde o setor automotivo com a GEICO até os gigantes da tecnologia como a IBM. Também é notável a participação dos Estados Unidos na indústria química e alimentícia com sedes e filiais como a DuPont, Exxon Mobil, Cargill, Mondelēz e PepsiCo. A diversidade dessas empresas reflete a força e potência da economia norte-americana e seu protagonismo em multinacionais disseminadas pelo mundo e no mercado brasileiro.

Por outro lado, a Alemanha, com oito empresas, é fortemente representada por suas sedes e filiais do setor automotivo presentes em Curitiba com presença da Volkswagen e Bosch. O setor industrial e químico é representado pela Siemens, SAP e Basf. O país demonstra uma tradicional vocação para uma tecnologia de ponta a ponta, engenharia e processos industriais altamente qualificados. Já a França, também com seis empresas, é um país também com forte domínio no setor automotivo, alimentício, industrial e varejo, a estratégia de diversificação e consolidação no mercado brasileiro é representado pelas empresas como Renault, Saint Gobain, Decathlon dentre outras. Essas empresas além de representar a identidade do país reforçam o papel que a França desempenha no mercado brasileiro e sua importância para a cidade de Curitiba.

A Suécia se destaca com a presença de três empresas: a Electrolux do Brasil, com a produção de eletrodomésticos; Banco Volvo do Brasil; e a indústria Volvo do Brasil, sediada em Curitiba, com a produção de caminhões, ônibus e motores. Já na cidade de São José dos Pinhais, localiza-se o centro de distribuição de peças. Outro país que também conta com três empresas é a Espanha, com a Gestamp Brasil, produtora de veículos e peças, localizada em São José dos Pinhais; a Grifols Brasil Ltda, atuante no setor de comércio atacadista, em Curitiba; e, no setor de consultoria e tecnologia, a empresa Indra Company, também localizada em Curitiba.

O Japão país conhecido por sua tecnologia e eletromecânica, com as suas montadoras Nissan, Honda, Toyota e a sede Furukawa do ramo de eletromecânica em Curitiba indicam e revelam um alto padrão tecnológico dentro de suas empresas e indústrias japonesas. A presença desse país, com três empresas, em Curitiba revela sua alta atratividade para países de grande importância e potência econômica dentro do mercado brasileiro.

Os países Suíça, Chile, México e Holanda, apresentaram cada um deles 2 empresas. Já os países China, Portugal, Bélgica, Argentina, Irlanda, Hungria, Áustria, Inglaterra e Austrália

também marcam presença, mas com um menor número de empresas dentro da região, porém reforçam o caráter global e competitivo do ambiente empresarial e industrial de Curitiba.

Considerações Finais

A análise desenvolvida ao longo deste trabalho evidencia o papel estratégico que Curitiba e sua Região Metropolitana passaram a exercer no cenário econômico nacional desde os anos 1970, sobretudo na atração de empresas multinacionais. A cidade tornou-se um espaço favorável para a instalação de filiais e sedes de grandes corporações globais, que enxergam na capital paranaense vantagens competitivas como infraestrutura moderna, mão de obra qualificada, incentivos fiscais e a localização geográfica privilegiada em relação ao mercado do Mercosul.

O perfil dessas empresas é bastante diversificado, abrangendo setores como automobilístico, eletroeletrônico, alimentício, químico, tecnologia da informação e serviços financeiros. Esse cenário multifacetado contribui para a solidez econômica da região, já que reduz a dependência de um único setor produtivo e permite a formação de cadeias produtivas integradas com municípios vizinhos que fazem parte de sua região metropolitana, fortalecendo o desenvolvimento regional como um todo.

Por outro lado, a concentração de investimentos em áreas específicas da cidade e em determinados setores produtivos também expôs desafios importantes. A presença de empresas globais elevou o nível de exigência quanto à qualificação da mão de obra, o que pode acentuar desigualdades sociais e espaciais se não houver ações públicas voltadas à inclusão de populações com menor acesso à formação técnica e educacional. Além disso, o mercado imobiliário e o uso do solo passaram a responder mais aos interesses corporativos do que às demandas sociais, ampliando a seletividade no espaço urbano.

Ainda assim, é inegável que o processo de internacionalização das atividades empresariais em Curitiba contribuiu para modernizar a estrutura produtiva local, estimular a inovação tecnológica e criar um ambiente de negócios competitivo e dinâmico. Para os próximos anos, o desafio será ampliar esse movimento de forma equilibrada, garantindo que o crescimento das empresas estrangeiras e nacionais também traga benefícios sociais mais amplos, distribuídos de maneira mais justa entre os diferentes grupos sociais e regiões da cidade.

Referências

AGÊNCIA DE ASSUNTOS METROPOLITANOS DO PARANÁ (AMEP). **Municípios da Região Metropolitana de Curitiba**. Disponível em: <<https://www.amep.pr.gov.br/FAQ/Municipios-da-Regiao-Metropolitana-de-Curitiba>>. Acesso em: 24 set. 2025.

AGÊNCIA DE NOTÍCIAS. **Indústria paranaense cresce 2,9% em 2023, melhor resultado da região Sul, Agência de Notícias, 2023**. Disponível em: <<https://www.aen.pr.gov.br>>. Acesso em: 02 jun. 2025.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. As cidades como atores políticos. In: BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel (Org.). **Local e global: a gestão das cidades na era da informação**. São Paulo: Paz e Terra, 1997.

COMEC. **Plano Metropolitano-Ano 2000 para a Região Metropolitana de Curitiba. A Região Metropolitana de Curitiba no desenvolvimento do estado do Paraná**. Curitiba: COMEC/PLAMEC, 1989.

ECONODATA. **Consultas de empresas**. Disponível em: <<https://www.econodata.com.br>>. Acesso em: 18 jul. 2025.

ECONODATA, 2025. **Ranking das 50 maiores indústrias de Curitiba**. Disponível em: <<https://www.econodata.com.br>>. Acesso em: 17 jul. 2025.

ESTADÃO EMPRESAS MAIS, 2024. **Ranking das 1500 maiores empresas do Brasil em 2024**. Disponível em: <<https://www.estadao.com.br/empresasmais>>. Acesso em: 17 jul. 2025.

FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini de Freitas. **A nova territorialidade da Indústria e o Aglomerado Metropolitano de Curitiba**. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – PPGH, USP, São Paulo, 2001.

FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini de Freitas. Internacionalização e novos conteúdos de Curitiba. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 107, p. 93-107, jul./dez. 2004.

FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini de Freitas. Considerações sobre o grau de integração da Região Metropolitana de Curitiba na economia internacional e seus efeitos nas transformações socioespaciais. In: ROSA, Moura; FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini de Freitas (Org.). **DINÂMICAS intrametropolitanas e produção do espaço na Região Metropolitana de Curitiba**. Curitiba/Rio de Janeiro: Letra Capital, 2009, p. 31-61.

IFDM – **Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal**. 2025. Disponível em: <<https://www.firjan.com.br/ifdm>>. Acesso em: 18 jul. 2025.

IPARDES – INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. **Relatório anual**. Curitiba, 2000. Disponível em: Primeira versão. Acesso em: 17 jul. 2025.

IPARDES – INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. **PIB E VAF**. Disponível em: <<https://www.ipardes.pr.gov.br/Pagina/PIB-e-VAF>>. Acesso em: 25. set. 2025.

MICHALET, Charles Albert. **O Capitalismo Mundial**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

MOSSATO, Diane. **Globalização e planejamento urbano em Curitiba**. Curitiba: Ed. UFPR, 2007.

MOURA, Rosa. Desafios da internacionalização urbana: o caso de Curitiba. **Estudos Avançados**, V. 20, n. 58, p. 203-217, 2004.

MOURA, Rosa. O espaço metropolitano de Curitiba e a inserção do Paraná na divisão social do trabalho. In: ROSA, Moura; FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini de Freitas (Org.). **DINÂMICAS intrametropolitanas e produção do espaço na Região Metropolitana de Curitiba**. Curitiba/Rio de Janeiro: Letra Capital, 2009, p. 131-156.

NOJIMA, Daniel et al. Dinâmica recente da economia e transformações na configuração espacial da Região Metropolitana de Curitiba. In: **Dinâmicas intrametropolitanas e produção do espaço na Região Metropolitana de Curitiba**. Editora Letra Capital. Curitiba/Rio de Janeiro 2009.

REVISTA EXAME. **AS 1000 maiores e melhores do Brasil**. 2025. Disponível em: <<https://exame.com/mm/maiores/?ano=2024&uf=df&pagina=2>>. Acesso em: 17 jul. 2025.

RANKING **das maiores sociedades anônimas em 2024**. Disponível em: <[especial_ultimol-24-02-2021.pdf](#)>. Acesso em: 17 jul. 2025.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 6 ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SASSEN, Sáskia. **As cidades globais**. São Paulo: Nobel, 1998.

SOUSA, Thais Figueiredo de. **Curitiba e o mito da “cidade modelo”**. Universidade Federal do Paraná, 2012. Disponível em: <[R - E - THAIS FIGUEIREDO DE SOUSA.pdf](#)>. Acesso em: 18 jul. 2025.

TRIBUNA DO PARANÁ (2025). **Obra prevê novo asfalto em seis bairros de Curitiba; O seu está na lista?** Disponível em: <<https://www.tribunapr.com.br/noticias/curitiba-regiao/obra-preve-novo-asfalto-em-seis-bairros-de-curitiba-o-seu-esta-na-lista/>>. Acesso em: 26 set. 2025.

VAINER, Carlos Bernardo. Pátria, Empresa e Mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia (Org.). **A cidade do pensamento único**. Desmanchando Consensos. Petropolis, Editora Vozes, 2002, p. 75-104.

A PEQUENA CIDADE DE JATAIZINHO/PR E SUAS FRAGILIDADES HABITACIONAIS³³

Andreia Virginia da Silva³⁴

RESUMO

O presente artigo tem como problemática as ocupações irregulares na pequena cidade de Jataizinho/PR e de como essas se apresentam na formação do espaço urbano. A partir da problemática buscamos refletir sobre as fragilidades habitacionais desta pequena cidade, perpassando não apenas referenciais teóricos que a reflitam, mas a luz de autores que ao longo de suas pesquisas buscaram compreender a produção do espaço urbano, assim como as pequenas cidades em suas dinâmicas, peculiaridades e suas problemáticas. Nesse cenário busca-se pensar a importância da cidade para seus agentes sociais pela perspectiva do direito, focando na moradia e na forma como a sociedade capitalista se posta nesse cenário. Contudo, objetivamos pontuar brevemente os resultados preliminares da pesquisa de mestrado desenvolvida no Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual do Paraná que buscou antes de qualquer outro pressuposto refletir sobre a temática, identificando e caracterizando as ocupações irregulares.

Palavras-chave: Jataizinho/PR. Ocupação Irregular. Pequenas Cidades.

Introdução

Quando se pensa em cidade imaginam-se inúmeros cenários, de grandes metrópoles a pequenas cidades, planejadas ou não, com estruturas para abarcarem não apenas uma grande população, mas, uma população com qualidade de vida, acesso aos serviços básicos e políticas públicas que garantam direitos.

Entretanto, quando se menciona estruturas e qualidade de vida, pode-se pensar ainda quais cidades podem dar essas garantias, seria possível em uma lógica de produção do espaço urbano atual e toda a sua história de formação mensurar quais cidades oportunizam ao cidadão tais condições?

A interrogativa acima é possível de ser refletida, sobretudo, quando parte-se do princípio não apenas do direito a cidade, mas, de tudo que essa tem a oferecer: trabalho, educação, lazer, saúde, moradia, mobilidade, interações sociais e quaisquer que sejam as oportunidades advindas desse imã como menciona Rolnik (1995), uma vez que as pessoas são atraídas para a cidade antes mesmo de se tornar um local permanente de trabalho e moradia.

³³ Essa temática é parte da dissertação de mestrado intitulado Plano Diretor na Pequena Cidade de Jataizinho/Pr: Entrelaçando Moradias e Aspectos Socioambientais, produzida com a orientação da profa. Dra. Léia Aparecida Veiga junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (mestrado/Doutorado) da Universidade Estadual de Londrina/UUEL.

³⁴ Mestre em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade Estadual de Londrina, deia.virginia.silva@gmail.com.

Pensando na ideia da autora acima, quando ela pontua a questão do trabalho e da moradia, nos restringiremos nesse momento às questões que envolvem moradia. Esse direito constitucionalmente previsto em nossa Carta Magna, mas, que não se efetiva. Um problema evidenciado em grande escala por grandes cidades, mas, que não é uma realidade apenas destas, uma vez que o problema de moradia impacta pequenas cidades, muitas vezes de forma invisível, porém, não menos evasiva e desumana.

Os impactos habitacionais nas pequenas cidades são tão problemáticos quanto nas grandes, pode tratar-se de um número menor, mas, quando se pensa em dignidade e direito, não há expressão numérica que mensure o quão os sujeitos podem ser marginalizados na busca por moradias.

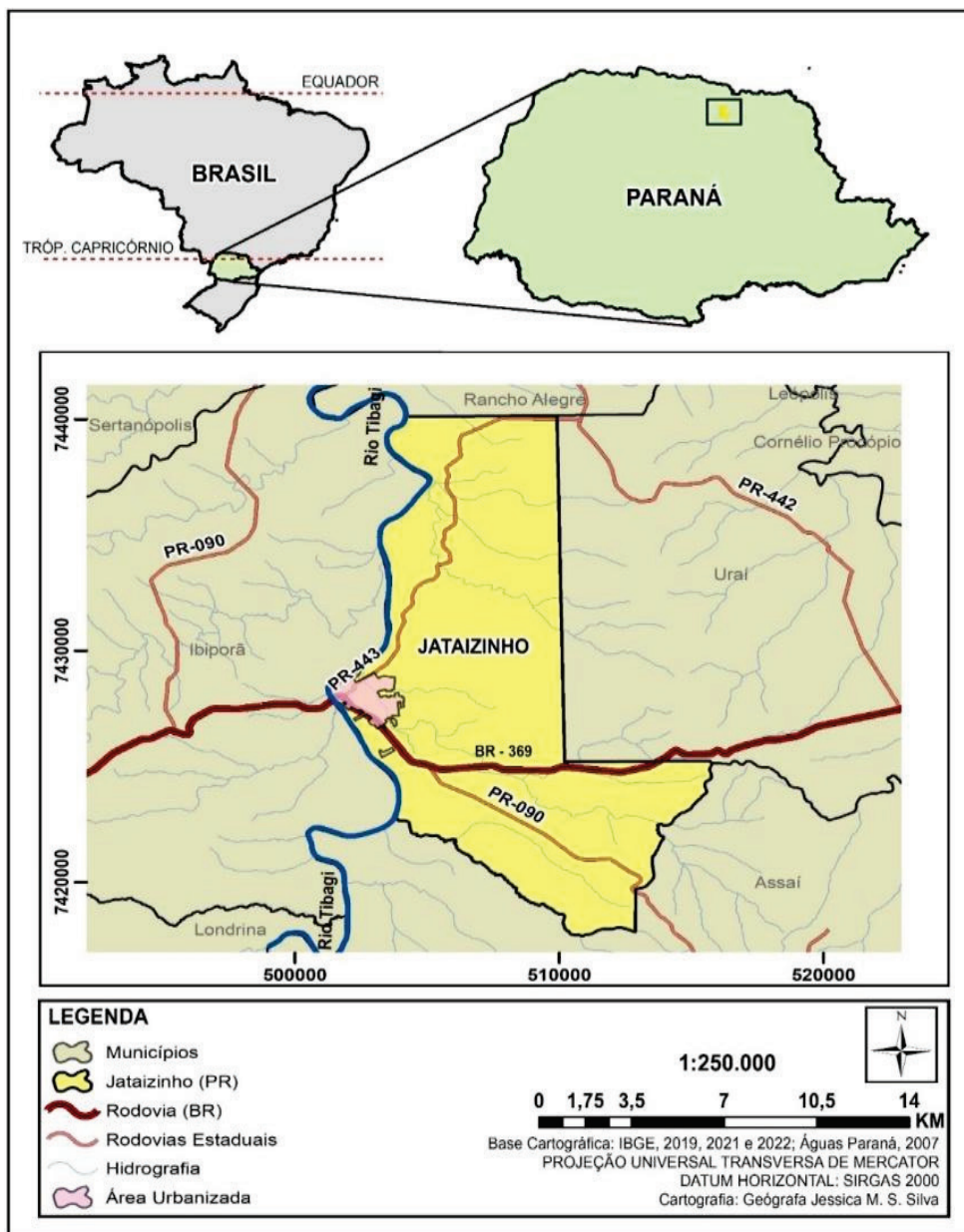
Perpassando o direito à moradia, temos como objeto de pesquisa a pequena cidade de Jataizinho no Norte do Paraná (Figura 1), a qual tem sido inspiração para muitos pesquisadores, não apenas pelo seu histórico de enchentes devido sua localização nas proximidades do Rio Tibagi, mas, por toda sua ausência de planejamento urbano, problemas socioambientais, e a fragilidades nas políticas habitacionais o que culmina para um cenário de ocupações irregulares, uma realidade desta pequena cidade muitas vezes invisíveis diante de contextos relacionados a grandes centros urbanos.

A pequena cidade de Jataizinho/PR abarca uma problemática em torno das ocupações irregulares, tendo como problema central a carência de políticas públicas, seja para realocar a população que as constituem, seja para dar condições de saneamento básico.

Desta forma, como a carência habitacional que configura em consequências sociais, que dizem respeito ao desenvolvimento da cidade, podem ser sanados de forma que as populações que hoje residem nesses espaços urbanos não sejam lesados dos seus direitos a moradia?

Assim, objetiva-se identificar e caracterizar as áreas de ocupações irregulares (favelas) presentes no espaço urbano de Jataizinho/PR até 2023.

Figura 1 - Localização do município de Jataizinho na porção norte do Paraná.



Fonte: IBGE, 2019. Organizado e elaborado por: Jéssica M. S. Silva, 2023

Logo, o tema apresentado é resultante da pesquisa apresentada junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual do Norte do Paraná, em uma perspectiva de pensar a produção do espaço urbano e a pequena cidade no movimento do direito a moradia e de como essa dinâmica tem se apresentado, a luz de autores como Endlich (2006-2009), Santos (1994), Sposito (2010), entre outros que embasam a discussão teórica além do estudo do Plano Diretor Municipal a fim de identificar os caminhos que permearão o futuro habitacional de Jataizinho/PR.

Metodologia

A pesquisa em desenvolvimento pode ser caracterizada como de abordagem qualitativa, ao passo que a mesma tem o potencial de descrever a complexidade de determinado problema, no caso fragilidades habitacionais em Jataizinho/PR no que remete, sobretudo, as ocupações irregulares, por meio de revisão da literatura e pesquisa documental explorando o Plano Diretor Municipal, a qual se assemelha à pesquisa bibliográfica, estando à diferença na natureza das fontes. (GIL, 2008).

Os procedimentos metodológicos foram estabelecidos a partir de fontes primárias e secundárias. Os levantamentos primários foram realizados a partir das técnicas de entrevista semiestruturada e da observação simples. A observação (GIL, 2008) foi utilizada nos momentos trabalho de campo na cidade, em particular nas áreas com moradias irregulares. A observação foi apoiada nas anotações em caderno de campo e registro fotográfico.

A técnica de entrevista do tipo semiestruturada (GIL, 2008) elaborada pela pesquisadora, teve no roteiro “[...] apenas um guia, com espaço para o próprio entrevistado, que pode contar coisas muito mais interessantes para a pesquisa e que não estavam no roteiro” (THOMPSON, 1992, p. 258).

Por tratar-se de uma pesquisa de abordagem qualitativa, tendo por base os moradores das favelas (total esse ainda desconhecido), a amostra foi definida a partir do número de moradores que aceitaram participar da entrevista sendo, portanto, do tipo não probabilístico. A pesquisadora entrou em contato com um morador com a qual tinha conhecimento e após realizar a entrevista, solicitou que o mesmo indicasse outro/a morador/a para participar do levantamento, técnica essa conhecida como Bola de Neve (VINUTO, 2014).

Fundamentação Teórica

Urbanização E Direito A Cidade: Olhar Preliminar Sobre Pequenas Cidades E Moradia

Historicamente, quando pensamos no surgimento das cidades sempre nos lembramos que essas surgiam nas proximidades de rios. “As primeiras cidades surgiram próximas aos rios, nas várzeas, em função da necessidade de abastecimento hídrico e alimentar dos habitantes desses ambientes proto-urbanos. Essa conexão rio - cidades se mantiveram até a idade moderna.” (COSTA, et al. 2016, p. 116).

Atrelado a ideia de necessidades considerando que quando tratamos de cidade pensamos na sua coletividade em espaços compartilhados este conceito vincula-se de acordo com Endlich e Rocha (2009, p. 16) com algo vinculado “a materialidade do espaço construído, ao concreto, onde vivem os cidadãos, ao conjunto de infraestruturas, de equipamentos, enfim, de toda a materialidade que permite a vida coletiva.”

Ainda pensando no termo cidade as autoras Endlich e Rocha (2009, p. 17) mencionam Sposito (2005) e Remy e Voyé (1994).

O termo cidade é concomitantemente um conceito descritivo, que permite apreender uma realidade material concreta, e um conceito interpretativo, pois evoca um conjunto de diversas funções sociais. Remy e Voyé (1994) complementam que o conceito parte da definição do laço existente entre um tipo de apropriação do espaço e da dinâmica coletiva. Assim a cidade surge como uma unidade social que desempenha um papel privilegiado nas trocas – materiais ou não – e em todas as atividades de direção, de gestão e no processo de inovação. Lugar onde vários grupos encontram entre si possibilidades múltiplas de coexistirem e de intercâmbios, mediante a partilha legítima de um território.

Todavia, é necessário pensar no espaço enquanto início de toda e qualquer produção. Neste sentido nos debruçaremos a priori em Lefebvre (2006) que em sua proposição inicial enumera implicações que nos permite pensar espaço (social) sendo um produto (social). Em sua primeira implicação o autor pontua que o espaço-natureza (físico) se distancia.

Irreversivelmente. Com certeza, ele foi e permanece terreno comum de início: a origem, o original do processo social, talvez a base de toda “originalidade”. Com certeza, ele não desaparece pura e simplesmente da cena. Fundo do quadro, cenário e mais que cenário, ele persiste e cada detalhe, cada objeto da natureza se valoriza tornando-se símbolo (o menor animal, a árvore, a erva etc.). Fonte e recurso, a natureza obseda, como a infância e a espontaneidade, através do filtro da memória. Quem não quer protegê-la, salvá-la? Reencontrar o autêntico? Quem quer destruí-la? Ninguém. Porém, tudo conspira para prejudicá-la. O espaço-natureza se distancia: horizonte afastado, para os que se voltam. (LEFEBVRE, 2006, p. 55).

Nesta visão o espaço-natureza se apresenta em sua originalidade como base nesse quadro de processos de formação do espaço, neste caso pensando no espaço físico, enquanto fonte de recursos que agregam fauna e flora em um terreno comum, original, o qual se torna diante dos processos matéria-prima, onde operam-se “forças produtivas de sociedades diversas para produzir seu espaço”. (LEFEBVRE, 2006, p. 56).

Em sua segunda implicação o autor pontua que cada sociedade produz um espaço, o seu.

Cada sociedade (por conseguinte, cada modo de produção com as diversidades que ele engloba, as sociedades particulares nas quais se reconhece o conceito geral) produz um espaço, o seu. A Cité antiga não pode ser compreendida como uma coleção de

peessoas e coisas no espaço; ela não pode mais ser concebida a partir de um certo número de textos e discursos sobre o espaço. [...] A Cité teve sua prática espacial; ela modelou seu espaço próprio, isto é, apropriado. Daí a exigência nova de um estudo desse espaço que o apreendesse como tal, na sua gênese e em sua forma com seu tempo ou seus tempos específicos (os ritmos da vida cotidiana), com seus centros e seu policentrismo (a ágora, o templo, o estádio etc.). (Ibidem).

A partir da compreensão do autor se perceber o espaço em sua originalidade a natureza física passando a ser espaço da sociedade, cujas matérias-primas enquanto produtos originais são transformados, ou se pensando na produção do espaço capitalista, as mesmas são exploradas para construir os espaços que se apresentam no presente, cada qual com sua forma e originalidade.

Temos no espaço por si só um objeto de análise, como pressupõe Lefebvre (2006), de forma que cada sociedade produz seus modos de produção com suas variáveis e particularidades.

A partir desses pressupostos pontuados tendo como embasamento a obra de Lefebvre, podendo dizer que as sociedades se desvelam no seu espaço produzido histórico e socialmente, cujas particularidades não se resumem a tamanhos, se essas se compõem por grandes ou pequenas glebas, se reúnem ou não multidões. De forma que os cerne dessas produções estão no resultado final, ou melhor, no dinamismo, no movimento que se desvela em cada espaço produzido.

O dinamismo que Lefebvre (2006) nos apresenta em um movimento de produção e reprodução do espaço não se difere ainda da divisão do trabalho e da forma hierarquizada que as relações se dão e desembocam no que conhecemos como sendo capitalismo.

Com o capitalismo, e, sobretudo com o neo-capitalismo “moderno”, a situação se complica. Três níveis se imbricam, o da reprodução biológica (a família) – o da reprodução da força de trabalho (a classe operária como tal) – o da reprodução das relações sociais de produção, ou seja, das relações constitutivas da sociedade capitalista, cada vez mais (e progredindo) desejadas e impostas como tais. O papel do espaço nesse triplo arranjo deve ser estudado especificamente. (LEFEBVRE, 2006, p. 57).

Nesses panoramas de formações espaciais, orquestrados por inúmeros fatores atrelados ainda a força de trabalho e a forma como essas se apresentam na sociedade capitalista devem, como diz o autor, serem estudados especificamente.

Nesse sentido, a força de trabalho torna-se o combustível do capitalismo, refletindo tanto no produto quanto no consumo, considerando que a ideia deste modo de produção, o aumento da produção e o lucro sobre essas são o objetivo final, independente das condições em que esses são produzidos, assim como das condições de seus produtores, ou seja, dos

trabalhadores que vendem sua mão de obra barata para produzirem. Pensando em questões que envolvem o modo de produção capitalista e os sujeitos que o compõe, assim como sua mão de obra, temos uma ideia de que quanto maior (ser) o lócus habitacional, maior lucratividade e oportunidades para os donos do capital. Desta forma, nessas perspectivas grandes centros se apresentam com mais possibilidades de lucros e ofertas de serviços em todos os seus aspectos.

Quando se pensa em cidades temos inúmeros cenários urbanos, ora grandes centros como São Paulo, Nova York, Hong Kong entre outras que fascinam pela sua expansão, ora as pequenas cidades, como Jataizinho/PR, cada qual com suas características, considerando desde a circulação de pessoas, fluxos e serviços ofertados, que produzem os mais diversos espaços sociais, as mais variadas interações e oportunidades.

Porém, o que se desvela nos cenários urbanos são as formas de desigualdades produzida pelo capital, e logo a imensidão de oportunidades parece não abarcar todas as classes sociais, ou revelam-se enquanto mão-de-obra que nas palavras de Marx (1967, vol.2: 495, apud HARVEY, 2005, p.42) pressupõe “a existência de um excedente de mão-de-obra, isto é, um exercício de reserva industrial, que pode alimentar a expansão de produção”.

Reserva industrial que pode ser caracterizada com bases nos pressupostos de Marx os quais dizem respeito a valor de uso, valor de troca e valor, de forma que divisão de trabalho sugestiona-se características de valor de troca. Nas palavras de Harvey (2013, p.54).

Em uma sociedade caracterizada pela divisão do trabalho e pela especialização da produção, podemos definir as exigências de reprodução social em termos da quantidade de produto em uma indústria específica (como ferro e aço) necessária para satisfazer as demandas de todas as outras indústrias (como a automobilística, de construção, de maquinários etc.).

Partindo da citação acima, temos duas perspectivas dadas as condições mencionadas por Harvey, na qual as sociedades se caracterizam pela divisão de trabalho, cujo trabalho, ou a força de trabalho desponta como valor de troca, e a produção em valor de uso e para tal valor mensura-se o tamanho do valor deste ou daquele produto dependendo de para que, e para quem será destinado seu uso.

As características quantitativas de tal sistema de produção física são de considerável interesse, embora haja, é claro, alguns problemas de especificação. Precisamos saber quais valores de uso são requeridos para reproduzir ou expandir a força de trabalho (nunca uma questão fácil), como identificar as indústrias, como registrar contabilmente o capital fixo, os produtos em comum etc. (HARVEY, 2013, p.57).

Nas questões acerca do modo de produção capitalista e a divisão social por meio do trabalho temos então indicadores de que uma cidade enquanto produtora e reprodutora das

relações sociais, políticas, culturais, nas palavras de Rolnik (1995, p. 17) “a cidade, enquanto local permanente de moradia e trabalho”. Ainda fazendo menção a autora:

Falamos do poder de atração das cidades, de como a aglomeração urbana é também uma escrita e de sua dimensão política. Tudo isto se refere a um tipo de espaço que ao concentrar e aglomerar as pessoas, intensifica as possibilidades de troca e colaboração entre os homens, potencializando a sua capacidade produtiva. Isto ocorre através da divisão do trabalho. (Idem, p.27. grifo nosso).

Parafraseando com os autores, evidencia-se a comum menção as questões que envolvem a divisão do trabalho, como sendo o que pode-se dizer parte da forma de produção do espaço, cujos agentes sociais de produção deste trabalho são concretos e historicamente construídos ao longo dos tempos, esses têm ainda seus interesses, suas estratégias e próprias práticas espaciais e portam contradições e geram conflitos entre eles próprios e os demais segmentos da sociedade. (ABREU, 2019).

Atrelando as questões que envolvem a formação dos espaços, pode-se mencionar Milton Santos (1994).

O espaço pode ser definido como o resultado de uma interação permanente entre, de um lado, o trabalho acumulado, na forma de infraestruturas e máquinas que se superpõem à natureza e, de outro lado, o trabalho presente, distribuído sobre essas formas provenientes do passado. O trabalho morto, sobre o qual se exerce o trabalho vivo, é a configuração geográfica e os dois, juntos, constituem, exatamente, o espaço geográfico. (p. 115).

Esse espaço mencionado como resultado de interação entre as faces do trabalho direciona as questões do capital, sobretudo, sobre uso e ocupação dos espaços produzidos. Desta forma, “na cidade, o acesso à moradia e tudo que ele implica – constituindo o universo habitar – submetem-se ao mercado, à compra e venda dos “lugares de realização de vida”-(CARLOS; SANTOS; ALVAREZ, 2018, p.27).

“A cidade é um grande meio de produção material e imaterial, lugar de consumo, nó de comunicação”, onde os agentes sociais são protagonistas nesse cenário que toma dimensões econômicas globais que exigem uma Economia Política da Cidade (SANTOS, 1994, p.118).

Santos (1994, p. 118) explica:

Uma coisa é a economia política da urbanização, que levaria em conta uma divisão social do trabalho, que dá, com a divisão territorial do trabalho, a repartição dos instrumentos de trabalho, do emprego e dos homens na superfície de um país. A economia política da cidade seria outra coisa diferente, porque seria a forma como a cidade, ela própria, se organiza, em face da produção e como os diversos atores da vida urbana encontram seu lugar, em cada momento, dentro da cidade.

Desta forma, a cidade apesar de inserida em um todo global nas palavras do autor apresenta sua própria economia política. De acordo com o autor, o que distingue uma cidade de

outra em suas peculiaridades, são os meios de produção e, logo temos variações. Essas não se remetem a formas corriqueiras de se olhar para as peculiaridades, mas, nas suas variações, sejam elas de formação do espaço, considerando o território ocupado, suas paisagens, lugares e região, sejam na formação da população, agentes que compõe e dão vida as cidades.

Jane Jacobs menciona “as cidades são locais fantasticamente dinâmicos, o que se aplica inteiramente a suas zonas prósperas, que propiciam solo fértil para os planos de milhares de pessoas”. (2011, p. 20). Evidentemente ao abarcar milhares de vidas, cada qual pressupõe um futuro, uma moradia, trabalho, e acesso a serviços básicos, com qualidade e agilidade, logo nas cidades nos deparamos com os mais variados problemas, que atingem cada setor, cada serviço e todas as partes da mesma, das periferias as regiões centrais.

Adentrando pontualmente o cenário de desenvolvimento das cidades brasileiras,

De maneira mais geral, expressam as contradições presentes no processo de urbanização do país, que produziu uma espacialidade adequada ao desenvolvimento econômico, mas descompassada de um ritmo e de uma condição humana social apropriada a vida. (ENDLICH, 2006, p. 29).

É evidenciado que “a história mostra que a segregação é o cerne da constituição do território no Brasil” (ANITELLI, 2021, p. 17) se por um lado produziram-se espacializações adequadas ao desenvolvimento econômico como mencionado por Endlich (2006) por outro lado, o crescimento se deu de forma segregada cujas condições para a vida humana são desumanas.

As condições históricas de desenvolvimento da formação do espaço urbano fazem parte, portanto, de um todo, e esse todo inclui todas as cidades brasileiras, onde se pode afirmar que as pequenas cidades não estão isoladas do restante da rede urbana (ENDLICH, 2006).

Fresca (1990) desenvolveu um estudo acerca das relações entre duas redes urbanas e seu papel social, sendo essas relacionadas a duas pequenas cidades. Dentre as variáveis apresentadas pela autora essa parte da perspectiva de se pensar a totalidade enquanto todo estruturado, enquanto totalidade social, a qual decorre da ideia de que redes urbanas não se apresentam de forma igual em tempos e lugares, sendo desigual e estando em constante transformação, devendo-se socialmente considerar o uso que o homem faz do espaço podendo haver diferentes e frequentes formas de organização espacial. Diante do exposto pela autora, quando pensa-se nas relações estabelecidas e nas transformações realizada pelos homens no espaço, tem-se um panorama de mudanças frequentes e que na maioria das vezes não são planejados nos espaços urbanos.

Logo é possível considerar que a produção do espaço urbano pode expandir-se de forma heterogênea na mesma proporção que pode alcançar fins voltados ao capital como menciona Carlos, Souza e Sposito (2019).

No capitalismo, a produção expande-se especial e socialmente (no sentido que penetra toda sociedade), incorporando todas as atividades do homem e redefinindo-se sob a lógica do processo de valorização do capital – o espaço tornado mercadoria sob a lógica do capital fez com que o uso (acesso necessário a realização da vida) fosse redefinido pelo valor de troca. (p. 60)

Sobre valor de troca se tratando das relações capitalistas de produção, tem-se pontualmente a partir das análises de Harvey (2005) um divórcio entre as forças de produção e o controle dos meios de produção que se torna uma conserva da classe capitalista tendo como personagem o Estado dotado de seu poder, em uma dinâmica onde “deve-se garantir o direito da propriedade privada sobre as mercadorias em troca de modo que “ninguém se apodere da propriedade do outro pela força” e de modo que cada um renuncie à sua propriedade de modo voluntário””. (MARX, 1973: 243 apud HARVEY, 2005, p. 82).

As relações entre a produção do espaço urbano e o direito à moradia fazem parte de um enredo que despontam não apenas no direito à cidade, mas nesta enquanto produto da reprodução social de produção de vida, como afirma Carlos, Souza e Sposito (2019).

Nesse raciocínio, afirma-se o espaço como condição, meio e produto de reprodução social: produto resultante da história da humanidade, reproduzindo-se ao longo do tempo histórico em cada momento da história, em função das estratégias e virtualidades contidas de cada sociedade. (p.63).

Esse aporte teórico até o momento apresentando vai de encontro a ideia já exposta de que a “pequena cidade não está isolada do restante da rede urbana” (ENDLICH, 2006, p. 29) ao contrário é parte da produção do espaço social, os quais perpassaram ao longo da história de sua formação pelos mais variados contextos para se chegar à urbanização.

A ideia de urbanização e como as cidades se organizam para esse evento que ocorre de forma diária e comumente acelerada sem planejamento e estratégias se evidencia fortemente desde a revolução industrial cujas transformações são um marco histórico que culminaram em todo o cenário urbano evidenciado atualmente em todo o mundo.

É a partir desse cenário, muitas vezes caótico, que ascendem as legislações que englobam o que se pode chamar de Políticas Urbanas, as quais não apenas estruturam e norteiam as questões urbanas, mas, supõe diretrizes para uso e ocupação do solo e do direito constituído a cidade.

Previsto no Art. 182 da Constituição Federal, a política de desenvolvimento urbano dispõe sobre uma série de diretrizes que como objetivo geral visam garantir o bem-estar de seus habitantes.

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. (BRASIL, 2008, p.10. Grifo nosso).

Tomando como ponto de partida o texto constitucional, têm-se uma série de planos voltados as demandas que envolvem as políticas de desenvolvimento urbano, tendo como obrigatório o Plano Diretor Municipal, sendo esse de acordo com o Estatuto das Cidades “instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana”. (BRASIL, 2008, p. 11).

No que tange a questão da expansão urbana de Jataizinho/PR no contexto atual temos cenários habitacionais constituídos por ocupações irregulares, tanto no âmbito privado quanto no público. Sendo a primeira ocupação irregular em espaço público chamada de Vila Pavão, com iniciou de formação na década de 80 e ainda hoje encontra-se em processo de regularização. Atualmente o município conta com duas áreas recentes, chamadas de Bela Vista e a outra Recanto dos Humildes, sendo esses dois últimos o foco da pesquisa apresentada.

Resultados e Discussões

Ocupações Irregulares Em Jataizinho/PR Enquanto Reflexo Da Segregação Espacial

Direcionando o olhar para as áreas de ocupações irregulares na pequena cidade de Jataizinho, as quais assim como em outras cidades são resultados de acordo com o Estatuto das Cidades (2008) de urbanização desordenada que pressupõe ausência de planejamento. Podendo remeter ainda a questões imobiliárias, uma vez que, de forma geral essas áreas não despertam interesse. Entendemos as ocupações irregulares enquanto áreas construídas sem planejamento e ocupadas dadas a carência habitacional e a necessidade de se ter uma casa.

Pensando em crescimento de acordo com o Plano Local Habitacional de Interesse Social, Jataizinho expandiu-se durante o período de meados de 1850 até a década de 60 de forma homogênea, sendo esse delimitado pela ferrovia, rodovia BR369 e pelas ruas Nicola Pansardi e Santos Dumont; movimento esse que começou a mudar da região central para

expansão no sentido sudeste, noroeste e nordeste registrando a primeira ocupação irregular em área pública.

Nas décadas de 70 e 80 a expansão urbana verificada em Jataizinho deuse no sentido sudeste (Conjunto Habitacional Família Inohue) e Nordeste (através dos conjuntos José Correa, Costa e Silva, Jd. Paraíso, Recanto Beira Rio, Jd. Novo Rio). Todas essas expansões ocorreram na continuidade do tecido urbano existente, exceção ao Recanto Beira Rio. Este último é um loteamento de chácaras situado em área de preservação permanente do Rio Tibagi, em área passível de alagamento. É loteamento destinado à recreação e ao lazer. Ainda nos anos 80, no extremo nordeste, é quando surge a primeira área de ocupação irregular, denominada de Vila Pavão, em área pública mais distante do cento principal. No final da década de 2000, surge a primeira ocupação irregular em área privada, propriedade da família Striquer, anexa à Vila Pavão. (PARANÁ, JATAIZINHO. PLHIS, 2019 p. 78).

A área mencionada acima como sendo propriedade da família Striquer é conhecida atualmente como Bela Vista (Figura 2) e acolhe aproximadamente duzentas famílias. No documento mencionado na descrição acerca do processo de expansão urbana da pequena cidade, nesta data, ainda não constava a mais recente ocupação denominada pelos moradores como Recanto dos Humildes, essa localizada em área pública com aproximadamente trinta famílias residindo.

Figura 2 - Vista parcial do Bela Vista em Jataizinho, 2023.



Fonte: Autora, 2024.

Cada ocupação irregular tem sua história de formação particular, porém com um ponto comum a todos os moradores, o direito à moradia e, na fragilidade de Políticas Públicas. Nas áreas acima, as quais fazem parte do arquivo pessoal da autora, registradas durante o trabalho de campo, os espaços vazios se ocupam de forma heterogênea e fragmentada. Desta for, evidencia-se questões como o uso e ocupação do solo, que mesmo regulamentado pelo Estatuto

das Cidades (BRASIL, 2008) em seus artigos 182 e 183, cujo objetivo prevê o uso adequado, assim como o aproveitamento do solo em consonância com as funções sociais da cidade e da propriedade urbana, não se aplica nas ocupações.

Sobre as ações de políticas públicas voltadas à habitação, no Plano Diretor Municipal de 2007 consta um breve histórico sobre os períodos que essas foram evidenciadas.

As primeiras ações de políticas públicas com fins habitacionais somente começaram a ser implantadas em Jataizinho na década de 70, com um empreendimento implantado em 1972, beneficiando o município com 33 unidades habitacionais, no total foram implantados 11 conjuntos habitacionais implantados principalmente nas porções Leste e Sul da malha urbana, um total de 1.107 unidades habitacionais. Além desses empreendimentos, o município também foi contemplado pelo Programa da Cohab com o Conjunto Habitacional Jesuíno Loures Salinet com 164 unidades habitacionais, o Conjunto Otaviano Heraclio Duarte e Antônio José Vieira. (PARANÁ, JATAIZINHO, PDM, 2023, p. 114).

Após as unidades habitacionais mencionadas acima apenas no ano de 2015 foram entregues 40 moradias intituladas sub-50 em uma extensão do Conjunto Habitacional Antônio José Vieira.

Sendo assim, as ocupações irregulares refletem a ausência de políticas públicas habitacionais. E sobre a busca pela regularização tem-se o REURB Regularização Fundiária Urbana e a Lei Federal nº 13465 de 11 de julho de 2017 legislação que dispõe sobre a regularização fundiária rural e urbana.

Pesando em direitos, programas e políticas voltadas a moradia e planejamento urbano no livro “O Direito a Cidade” Lefebvre (2001) pontua duas proposições; sendo a primeira o que ele chama de “um programa político de uma reforma urbana” e o segundo intitulou “projetos urbanísticos”. O autor descreve o primeiro como sendo de “caráter singular e mesmo paradoxal [...]” e o segundo como ““utópicos” sem se preocupar com seu caráter atualmente realizável ou não” (p. 114).

Sobre a hipótese de cada modelo o autor pontua: “Não parece que esses modelos possam resultar seja de um simples estudo da cidade e dos tipos urbanos existentes, seja de uma simples combinação de elementos.”(Idem). A dinâmica das cidades assim como suas formas de serem pensadas a partir de seus elementos, do tempo e espaço são um constante pensar e repensar em uma dinâmica de busca, de ciência que desponta sobre direitos, sobre inúmeros movimentos que envolvem o dinamismo da produção do espaço urbano e seus agentes ao longo da história.

Todas as áreas ocupadas em Jataizinho/PR se encontram ainda nos dias atuais com ausência de saneamento básico necessário, no caso do Bela Vista é inexistente rede de esgoto,

a energia elétrica é compartilhada pelos moradores por meio de fios puxados de forma clandestina e doméstica, “gatos”, como conhecidos popularmente. Andando pelas ruas sem pavimentação asfáltica é possível observar fios expostos no chão, água escorrendo aparentemente devido à precariedade das fossas sépticas uma vez que não há rede de esgoto.

As casas, como se trata de construções particulares, muitas estão inacabadas ou até mesmo abandonadas pelos seus “proprietários” por falta de recurso financeiro. Caminhando pelo local pode ser também observado que os terrenos não têm um padrão no que tange a suas áreas, pois como foram invadidos à revelia, cada sujeito fez sua própria divisão, desta forma, algumas famílias são detentoras do direito de mais de uma área, ou de áreas maiores em detrimento de algumas outras, uma vez que a divisão dos lotes foram acontecendo de forma desordenada.

Existem situações também de vendas de áreas realizadas por meio dos chamados contratos de gavetas, o que sai do controle do responsável pela Associação de Moradores. Falando na Associação de Moradores é noticiado pelos responsáveis informalmente que atualmente há uma resistência no pagamento dos terrenos, pois para acontecer a municipalização, por se tratar de um terreno particular os moradores hoje pagam de forma parcelada e mensurada aos detentores da área por direito o valor do terreno dividido, com o objetivo de quitarem a dívida e, por fim, seguirem no processo e terem o direito a todos os serviços públicos e privados.

Contudo, em diálogo com os membros é relatado que muitos moradores, sobretudo, os que compraram de terceiros se recusam a fazer novo pagamento por compreenderem que já pagaram pela área, pois na compra houve a ausência de informações acerca da situação legal do terreno, o que dificulta o processo como um todo.

Em relação ao Recanto dos Humildes (Figura 3) por se tratar de uma invasão em área pública as questões que dizem respeito a saneamento básico foram sanadas pela municipalização, informação socializada pela Associação de Moradores, os quais relataram que foi feito um acordo para pagamento dos terrenos para a prefeitura de forma parcelada para fins regularização de documentação. Nesta área ainda existe casas inacabadas e espaços vazios.

Figura 3 - Vista Parcial do Recanto dos Humildes em Jataizinho, 2023



Fonte: Autora, 2023.

Quanto à ocupação mais antiga, conhecida como Vila Pavão (Figura 4), ainda existem ruas sem pavimentação asfáltica, com moradores em situações de vulnerabilidade social, em sua grande maioria sendo atendidos pela Política de Assistência Social. As casas são construções simples e algumas acolhem mais de uma família em seu terreno.

Figura 04 - Vista Parcial da Vila Pavão em Jataizinho, 2023



Fonte: Autora, 2023.

As informações acima foram socializadas durante visitas às áreas em conversas com os moradores e responsáveis pelas respectivas associações, a fim de compreender as dinâmicas dos espaços nas suas relações com as questões legais nesse movimento de apropriação desses espaços.

Considerações Finais

Com base no referencial teórico apresentando, tendo como ponto de partida a pequena cidade de Jataizinho/PR onde os problemas habitacionais são percebidos nos cenários urbanos da cidade, enquanto locais que possivelmente terão um longo processo até terem sua regularização fundiária legalizada e, de fato, se tornarem donos de suas terras.

As ocupações irregulares desta pequena cidade são um reflexo das fragilidades das políticas públicas habitacionais e ~~ainda~~ dá não efetivação dos Planos Municipais não apenas deveriam ter um “plano” para o uso e ocupação dos solos, mas, a sua efetivação, sobretudo, se pensarmos no peso da legalidade desses enquanto instrumento de garantia do direito à cidade.

A pesquisa desenvolvida no programa de mestrado apresentada brevemente demonstra que o que é evidenciado em Jataizinho trata-se de uma realidade posta pelo movimento fragmentado de uso e ocupação do solo, assim como da ideia de expansão urbana, uma vez que na ausência seja de entendimento, seja de políticas públicas, os sujeitos se organizam na luta pelo direito a habitação submetendo-se a situações desumanas, em lutas que perduram anos, décadas como no caso da Vila Pavão que desde sua ocupação apesar do acesso aos serviços é reconhecida como área de ocupação pública ainda em processo de regularização.

Tendo esse marco temporal e todas as questões que envolvem a regulamentação desses espaços, é possível ter como hipótese um longo caminho burocrático a ser percorrido em busca da legalidade e logo da garantia e efetivação dos direitos sobre esses espaços já constituídos historicamente que fazem parte mesmo que na irregularidade da formação e expansão urbana de Jataizinho/PR.

Referências

ANITELLI, Felipe. **Habitação Social na Região Central:** reabilitação de edifícios ociosos e deteriorados. Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2021.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.**1988.

BRASIL, **Estatuto das Cidades.** 3. ed. Brasília: Senado Federal. Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escapas e desafios.** 1 ed. 7ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2019.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; SANTOS, César Simoni; ALVAREZ, Isabel Pinto. **Geografia Urbana Crítica: Teoria e Método**. São Paulo: Contexto, 2018.

COSTA, Sandra Maria Fonseca da. Et.al. **Crescimento Urbano e Ocupação de Várzea em Pequenas Cidades da Amazônia: uma discussão premente**. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/geografia/article/view/19094/pdf>. Acesso em fevereiro de 2023.

ENDLICH, Maria Ângela. **Pensando os Papéis e Significados das Pequenas Cidades do Noroeste do Paraná**. Presidente Prudente, 2006.

ENDLICH, Ângela Maria; ROCHA, Márcio Mendes. (Org.) **Pequenas Cidades e desenvolvimento Local**. Maringá. PGE, 2009.

FRESCA, Tânia Maria. **A dinâmica funcional da rede urbana do oeste paulista: estudo de casos: Osvaldo Cruz e Inúbia Paulista**. 1990. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Florianópolis, 1990.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e Técnicas da Pesquisa Social**. 6º Ed. Editora Atlas S. A, São, Paulo, 2008.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo. Annablume, 2005.

HARVEY, David. **Os Limites do Capital**. São Paulo: BOITEMPO, 2013.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3 ed. – São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011. – (Coleção cidades).

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4 Ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão : início - fev.2006.

PARANÁ, Jataizinho. **Minuta Plano Diretor Municipal 2023**. Disponibilizado por: Departamento de Agricultura e Meio Ambiente, janeiro de 2023.

PARANÁ, Jataizinho. **Plano Local de Habitação e Interesse Social**, 2012.

REURB: **Regularização Fundiária Urbana e Lei nº13465, de 2017**. Ministério das Cidades. Elaboração Da Cartilha: Francisco Filomeno De Abreu Neto; José Cristiano Rilling Da Nova Cruz; Nathan Belcavello De Oliveira; Roberta Pereira Da Silva, 2017.

ROLNIK, Raquel. **O que é Cidade?** São Paulo: Brasiliense, 1995.

SANTOS, Milton. **Por uma Economia Política da Cidade**. São Paulo: Hucitec/Educ, 1994^a.

SPOSITO, Maria Encarnação Brandão. **Novas redes urbanas**: cidades médias e pequenas no processo de globalização. **Geografia**, Rio Claro, v. 35, n.1, p.51-62, jan./abr. 2010.

THOMPSON, P. **A voz do passado**: história oral. São Paulo: Paz e Terra, 1992.

VINUTO, J. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. **Temáticas**, Campinas, 22, (44): 203-220, ago/dez. 2014.

LEVANTAMENTO E MAPEAMENTO DE PESQUISA SOBRE MICROPLÁSTICO NO BRASIL

Vinicius Ariel Beneducci Oliveira³⁵

Aline Pascoalino³⁶

RESUMO

O presente estudo analisa as mudanças na dinâmica social que impactam diretamente a relação do indivíduo com o espaço geográfico, tendo como foco a problemática dos microplásticos, uma temática emergente no século XXI, mas ainda pouco explorada sob a ótica da Geografia. Diante disso, propõe-se uma reflexão sobre a necessidade de renovação da ciência geográfica, incorporando novas problemáticas espaciais, como as poluições micro e nanoparticuladas. A partir da perspectiva de Milton Santos, discute-se a urgência de uma Geografia mais adaptada às dinâmicas contemporâneas e aberta à interdisciplinaridade, entendida como elemento fundamental para o avanço do conhecimento científico. A pesquisa foi desenvolvida por meio de um levantamento bibliográfico em oito repositórios acadêmicos, utilizando operadores booleanos para identificar publicações brasileiras que continham o termo “microplástico(s)”. A análise dos dados permitiu a categorização dos materiais, evidenciando a espacialização e a dinâmica da temática no país, bem como a diversidade de instituições de pesquisa envolvidas. Os resultados apontam para o crescimento do interesse pela questão dos microplásticos e sua inserção gradual nos estudos geográficos.

Palavras-chave: Micropartículas; Nanopartículas; Plástico; Repositórios; Resíduo.

Introdução

O plástico é um material amplamente presente no cotidiano das pessoas, atendendo a diversas utilidades, pelo simples fato de possuir uma grande variedade que se baseia no comportamento de polímeros, que podem ou não ser moldados ou deformados sob calor e pressão (ECYCLE, 2023), no qual viabiliza o atendimento de várias necessidades e de forma simples. O plástico ou seu sub-compostos, é frequentemente utilizado na proteção e/ou embalagens de alimentos e líquidos que vemos diariamente em supermercados, mas que expõe o alimento à vestígios que são invisíveis a olho nu, sendo denominados de microplásticos ou nanoplásticos - termos que se referem ao tamanho das partículas, sendo que os microplásticos possuem dimensões de 5 milímetros até 1 nanômetro, enquanto os nanoplásticos são inferiores a 1 nanômetro (Lippiat; Opfer; Arthur, 2013).

³⁵ Graduando em Geografia Licenciatura e Bacharelado pela Universidade Estadual de Campinas, v168679@dac.unicamp.br;

³⁶ Doutora em Geografia e Docente na Universidade Estadual de Campinas, apascoal@unicamp.br.

Os microplásticos e nanoplásticos são resíduos emitidos por materiais maiores, mas que podem também ser formados nestes tamanhos, sendo classificados como “primários” ou “secundários” (Gesamp, 2015). Os microplásticos primários são constituídos diretamente de materiais fabricados na escala máxima de 5 milímetros, como são os casos de cosméticos, produtos de higiene pessoal, grânulos (*pellets* de laboratório), *glitters* e vários outros (Oliveira, 2023). Por outro lado, os secundários são resultados de desgaste ou fragmentação de plásticos maiores, ocasionado por ações químicas ou físicas, tanto do ambiente como de utilidade. Como exemplo, podemos citar as fibras sintéticas que são liberadas durante a lavagem de roupas, também o caso de tintas, tanto de paredes expostas ao sol e chuva, ou a aplicada em materiais ferrosos (Auta, 2018). Ao que se refere à lavagem de roupas, é estimado que em uma lavagem de seis quilos de roupas de poliéster, seja liberado um valor aproximado de 496 mil fibras na água, enquanto o mesmo volume de tecidos de algodão libera cerca de 138 mil partículas (Napper; Thompson, 2016).

Além dos tecidos oriundos do vestuário, já existe a contaminação por microplásticos nas águas de torneiras que recebemos em casa, onde pode apresentar uma concentração que varia de 24% a 100%, micropartículas de microplásticos por litro (Danopoulos; Twiddy; Rochell, 2020). Na água engarrafada, os números podem ser ainda mais alarmantes: mais de 90 mil micropartículas por litro, mais que o dobro, quando colocado em comparação às 40 mil partículas presentes na água de torneira (Blackburn; Green, 2021). Sendo essa água engarrafada comercializada por empresas privadas.

Contudo, a presença de microplástico vai muito além da água. Também foi detectado em diversos alimentos e bebidas, como mel, sal, alimentos enlatados, saquinhos de chá, açúcar, peixes e mariscos, já nas bebidas, podemos dar destaque à cerveja. Além disso, o ar que respiramos também se encontra contaminado devido à dispersão do material que decorre das superfícies (Serafim; Lopes; Fonseca, 2023).

A exposição para essas micro resinas e fibras vem sendo encontrada em diversas partes do corpo humano, inclusive na placenta. Alguns estudos recentes também evidenciam sua possível transmissão através do leite materno (Ragusa et al., 2022). Com base nisso, é possível afirmar que esse resíduo se encontra dentro do nosso corpo, estando presente nas fezes humanas, uma vez que seguem o mesmo percurso dos alimentos, embora nosso corpo não metabolize esse material (Deutsche Welle, 2018).

Está problemática está diretamente relacionada à alta produção mundial de plástico que superou a marca de 390,7 milhões de toneladas no ano de 2021 (Plastics Europe, 2022). Desde

o início da produção industrial em 1950 até 2017, foram produzidas mais de 8,3 bilhões de toneladas (Calixto, 2017). Neste cenário global, o Brasil ocupa a 4ª posição entre os maiores produtores (ANA, 2023) e recicla somente 1,3% de sua produção (Jornal da USP, 2024).

A variedade da produção dos tipos de plástico também é um fator a ser levado em consideração por influenciar diretamente na nossa interação e método de utilização.

Atualmente, há sete categorias principais de plásticos utilizados pela indústria por serem baratos e derivados do petróleo pois, cada um atende com base em sua rigidez, dureza, maleabilidade, temperatura, resistência e outros comportamentos, ou seja, os mais conhecidos são: PVC (Policloreto de Vinila), PET (Tereftalato de polietileno), PP (Polipropileno), PS (Poliestireno), PEAD (Polietileno de alta densidade), PEBD (Polietileno de baixa densidade) e existe um grupo conhecido como “Outros”, sendo um grupo mais abrangente para diversos tipos de plásticos existentes que não se encaixam nas outras categorias, (ECYCLE, 2023). Diante dessa diversidade e da baixa taxa de reciclagem, vários pesquisadores nacionais atrelados às suas instituições de pesquisa, já vem trabalhando com a temática em microplástico, por conta do volume elevado da produção de plástico, deste modo, tornando-se algo preocupante e urgente para a saúde humana e ambiental.

Metodologia

Para o desenvolvimento desta investigação, adotou-se uma abordagem metodológica documental/bibliográfica, na qual realizou-se uma busca refinada por repositórios *online*, utilizando-se operadores booleanos e com as seguintes palavras-chaves empregadas: “microplástico” e “microplásticos”. A partir dos resultados obtidos, os estudos foram filtrados para o contexto brasileiro, onde foram priorizadas as publicações que continham participação ou que possuíam algum vínculo junto às universidades ou instituições de pesquisas nacionais, conforme constava na descrição do texto.

Foram analisados oito repositórios: DOAJ³⁷, Anpad, Spell, Wiley, Scopus, Scielo, Science Direct, Web of Science e o Portal de Periódicos da Capes. Após o refinamento, os dados foram padronizados e organizados em uma planilha do Excel, na qual adicionou-se: título do artigo, resumo, autor(es/as), instituição(ões)⁴, ano de publicação, nome da revista/jornal que foi

³⁷ DOAJ - Directory of Open Access Journals. Em muitas publicações, foram notadas publicações de pessoas brasileiras com estrangeiras e o mesmo para instituições e universidades, contudo em nosso método de pesquisa, visamos manter o enfoque no território nacional.

publicado e o repositório de origem. Cabe destacar que, ao longo do levantamento, foram encontradas as mesmas publicações em mais de um repositório, e, para evitar repetições, foi estabelecido como critério de seleção manter a publicação atrelada ao primeiro repositório em que foi visualizada, portanto, não há contabilização de publicações repetidas por constar em mais de um repositório.

Com esses dados, partimos para a análise quantitativa, realizando a contabilização das publicações por repositório, revista, ano e instituições, considerando ocorrências únicas ou em coautoria. O mesmo procedimento foi aplicado para casos de reincidência de publicações em conjunto. Para a representação desses resultados foram gerados tabelas e gráficos, tanto de barras como de linhas, para permitir a análise estatística de modo a sintetizar as informações obtidas, sendo esta ação, ainda trabalhada no próprio Excel.

Na última etapa dos procedimentos metodológicos, adentramos na análise dos aspectos qualitativos do banco de dados sistematizado. A partir desta, foi possível avaliar a problemática ainda mais a fundo na perspectiva do mundo geográfico, o que possibilitou realizar uma análise crítica dos resultados obtidos.

Fundamentação Teórica

A temática do microplástico está se tornando um assunto cada vez mais rotineiro, seja pela quantidade de toneladas descartadas de material plástico em direção ao mar, seja pela falta de reciclagem, ocorrências de consumos ou contaminação animal e humana. Chega a ser até um *dejàvú* quando comparado com o chumbo e amianto⁵³⁸, onde a utilização destes materiais se dá de forma benéfica para a humanidade em um período momentâneo, até ocorrer o atrelamento deste uso às repercussões sobre a manifestação de doenças crônicas.

A espacialidade da utilização e coleta destes materiais, chega para auxiliar a dinâmica humana, como também foi o caso do Chumbo, utilizado como material de composição de canos de água do império romano (Gomes; Araújo; Soares; Correia, 2020) ou como o Amianto, que foi utilizado como material para fabricação de telhas e caixas d'água residenciais no Brasil. Já o microplástico, tem um espaço mais diverso, pois é encontrado na alimentação, produtos estéticos, embalagens, entre outros.

³⁸ O processo de ambos é muito similar ao que vivemos atualmente com o microplástico, desde descobertas recentes até um possível atrelamento a algum problema de saúde, fato no qual só a ciência irá comprovar. Mas, o fato em questão é de que, o Amianto e Chumbo são utilizados historicamente pelo ser humano, porém após um período considerável, vem a proibição da utilização deste elemento, em questões de exposição da humanidade.

Na perspectiva de espaço de Santos (2013), há uma caracterização do espaço geográfico como palco da sociedade, que pode derivar também de influências externas ou estrangeiras, cujas consequências não são notadas a princípio. Esta análise é fundamental para a nossa compreensão de estudo, pois o microplástico é um material que se encontra em nossa rotina e, que por conta de seu tamanho microscópico, dissemina-se em diversos ambientes.

Todavia, para que o processo de inserção e disseminação dessas micropartículas ocorresse no espaço geográfico e na dinâmica ambiental, entrelaçando-se a processos e estruturas territoriais preexistentes, foi necessário que houvesse a permissão via “macrodecisão”. A “macrodecisão”, que Santos (2013) é entendida como o poder do Estado e das Empresas, em suas escalas espaciais específicas de atuação, de mudar a dinâmica local em favor do capital, que em termos estruturais inclui a distribuição dos homens, equipamentos e atividades.

O retrato da perversidade das ações decididas para o uso do território implica consequências danosas de forma direta como despejos de resíduos ou indutoras de danos futuros via ausência ou padronização de embalagens que sejam mais (ou menos) agressivas ao ambiente e seus habitantes. Fórmulas de produtos que podem trazer nocividade, pois essas partículas podem ser produzidas nessa escala ou menores, mas também podem advir da degradação ou fragmentação de pedaços maiores de origens diversas (Oliveira; Queiroz; Santos; Valentim, 2023).

Ainda dentro da espacialidade, podemos apontar que este tema é completamente geográfico, pelo fato de que os microplásticos não constituem presença uniforme para todos os lugares, dessa forma, é necessário compreender a dinâmica de cada território, seja industrialmente ou da população local.

A densidade populacional e a renda domiciliar influenciam a quantidade de inserção desses materiais no ambiente próximo, principalmente, através de ações cotidianas, por exemplo, na lavagem de roupas. Estima-se que uma máquina de lavar de 6kg com roupas de poliéster, pode emitir até 500 mil fibras por lavagem (Napper; Thompson, 2016), algo a ser considerado se levarmos em conta que aproximadamente, 24 milhões de domicílios não contam com máquinas de lavar no território brasileiro (IBGE, 2022), fato que podemos relacionar com as desigualdades sociais e com a diversidade cultural do país, dado que provavelmente se contrapõe aos valores encontrados para o norte global.

A alimentação também pode ser citada como exemplo, pois é algo derivado de origem natural, mas que hoje está fortemente influenciada pela presença de resíduos como exemplos:

água engarrafada (94,37 MP por litro), cerveja (32,27 MP por litro), água da torneira (4,24 MP por litro), marisco (1,48 MP por grama), açúcar (0,44 MP por grama), sal (0,11 MP por grama) e mel (0,10 MP por grama), mas cabe destacar, que estes valores não são igualitários em todos os lugares, pois a diversidade de produção, ingredientes ou exposição aos resíduos plásticos é diferente e heterogênea. Considerando-se ainda, que o ar é uma pauta central no tratamento desta temática, por que ele pode conter quantidades significativas de MP (9,8 MP por metro cúbico) (Cox et al., 2020), a concentração estará relacionada diretamente das interações entre o local estudado, exposição, dinâmica de utilização de plásticos e dinâmicas ambientais e atmosférica.

A problemática, portanto, não adquire fronteiras delimitadas pois está além de pequenos resíduos localizados, passando a ser algo espacializado. No caso do Brasil, adquire proporções continentais em função de seu território. Outra questão que se coloca à Geografia é a necessidade de não se manter somente no campo de suas áreas tradicionais de conhecimento, pois na contemporaneidade a interação e ampliação de atuação em temáticas transversais e interdisciplinares é de extrema relevância, pois acrescenta novos desafios à sociedade e a visão do geógrafo/a, é de imensa importância para a sociedade. A geografia se manteve em um certo isolamento no passado, onde Santos (2021) apontou este assunto de forma cuidadosa, destacando-se para a época, por exemplo, que a centralidade em temas como exportação formam uma unidade analítica de político-econômico, reduzindo o espectro de atuação desta ciência. Estagnando o avanço da geografia em temáticas interdisciplinares, com análises essenciais, chegando a invadir a velha discussão, de uma Geografia Nova (Santos, 2021), que deve se comprometer com a dinâmica mundial e suas transformações.

Destaca-se também a necessidade de ampliar a atuação em estudos socioambientais, na base curricular da Geografia em todas instâncias (Becker, 1995), pois no final do século XX, já pontuava a carência da análise ambiental no processo formativo e destacava que estudos ambientalistas são centrais para fomentar um diálogo entre áreas. A autora ainda ressalta que, há necessidade de inclusão de disciplinas específicas que auxiliem na análise de impactos ambientais, tanto para implementar soluções equilibradas, como para ampliar o olhar crítico à degradação ambiental.

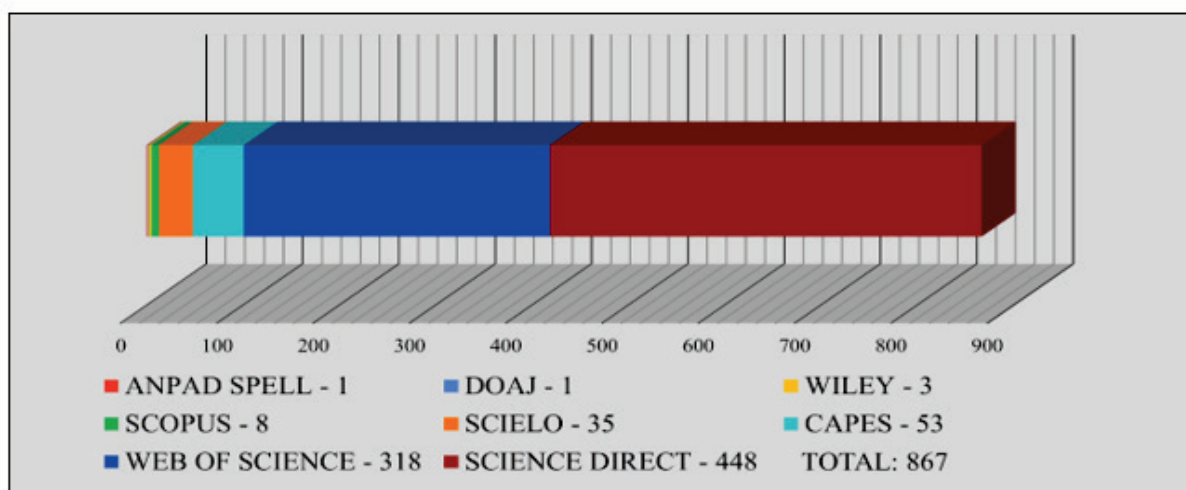
Na atualidade, há grande urgência desta atuação em função dos desafios decorrentes das alterações ambientais incisivas de origem antrópica e do contexto da emergência climática. Estes ajustes seriam necessários para uma mudança na perspectiva de desenvolvimento econômico, tal como se aplica em realidade, uma vez que, de acordo com Porto-Gonçalves

(2004), ações ocorrem em nome do progresso e desenvolvimento, mas constituem sínteses de uma dominação da natureza. É nesta moldura, mais ampla e sistêmica, que se enquadra a problemática dos microplásticos.

Resultados e Discussões

Com a obtenção dos dados, a partir dos repositórios, foi possível verificar uma desigualdade na quantidade de arquivos contidos em cada repositório, algo que constituiu um desafio na busca, e que consequentemente, atinge o leitor que recorre diretamente a estas ferramentas para pesquisar as palavras-chave que foram utilizadas neste estudo. Identificou-se um total de 867 publicações³⁹, que incluem revistas, artigos e anais de eventos que contêm as palavras “microplástico” ou “microplásticos”⁴⁰. Houve uma desproporção na disponibilidade de estudos desta temática entre os repositórios pesquisadores (Figura 1), onde quatro deles (Anpad/ Spell/ Doaj/ Wiley/ Scopus), não possuem juntos quinze publicações. Por outro lado, os repositórios Science Direct e Web of Science, apresentaram 88% de todas as publicações levantadas nesta pesquisa. Portal de periódicos Capes e Scielo proporcionaram 10% das publicações analisadas.

Figura 1 - Distribuição de publicações por repositórios.



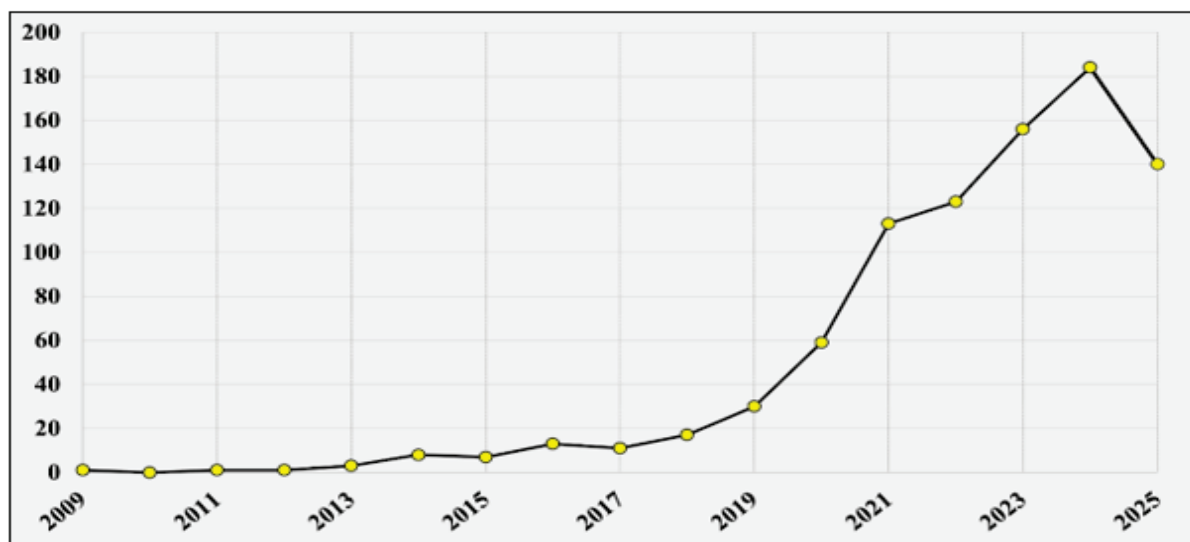
Fonte: Repositórios constados. **Organizado:** Elaborado pelo autor 2025.

³⁹ Ao longo do levantamento foi encontrado publicações “Retratadas”, nas quais não fizeram parte da coleta de dados, por conta de não serem mais válidas ou possuírem informações incorretas ou imprecisas que possam prejudicar o leitor.

⁴⁰ Esta quantidade de publicações encontradas nos repositórios em questão, é correspondente até o momento de escrita deste artigo, pois não foi realizado um recorte temporal específico, mas sim um levantamento completo.

O processo de ambos é muito similar ao que vivemos atualmente com o microplástico, desde descobertas recentes até um possível atrelamento a algum problema de saúde, fato no qual só a ciência irá comprovar. Mas, o fato em questão é de que, o Amianto e Chumbo são utilizados historicamente pelo ser humano, porém após um período considerável, vem a proibição da utilização deste elemento, em questões de exposição da humanidade. Outra informação importante que foi levantada ao longo da pesquisa e essencial é a data de publicação, no qual nos possibilitou uma análise do aumento de publicações que contiveram nossas palavras chaves, sendo a temática se tornado cada vez mais recente em publicações virtuais, principalmente das que circulam nas redes sociais. Contudo, ao analisarmos a Figura 2, onde há um crescimento abrupto de publicações, onde estiveram abaixo de 40 publicações entre os anos de 2009 até 2019. O primeiro registro publicação com participação brasileira, ocorre somente no ano de 2009, sendo ela isolada no ano em questão, mas em 2010 não conta com nenhuma novidade sobre a temática no mundo literário brasileiro, retornando somente em 2011, onde não se absteve mais no mundo científico, mas só ocorre um crescimento significativo a partir de 2020 com 59 publicações. Mas somente em 2021 o país registra mais de 100 publicações que contêm registros de cientistas e ambientalistas brasileiros⁴¹.

Figura 2 - Distribuição de publicações por ano.



Fonte: Repositórios constados. **Organizado:** Elaborado pelo autor 2025.

⁴¹ Acreditamos ser importante realizar essa divisão, pois no levantamento, não foi pesquisado a fundo se os autores/as acadêmicos são ambientalistas e o mesmo se diz para os ambientalistas, pois se não contava a formação acadêmica no artigo, não foi buscado diretamente para saber se existia ou não uma formação acadêmica. Mas, ressaltamos que para publicação, não há uma necessidade específica de ser acadêmico, mas sim de atender as demandas das revistas em questão.

As publicações analisadas, expuseram uma grande diversidade de autores de várias instituições, da esfera acadêmica à política. Além disso, também se notou a grande troca e interdisciplinaridade nas produções, com base na participação conjunta de pessoas de diferentes instituições.

Inicialmente, observou-se que a quantidade de publicações que possuíam somente uma pessoa com vínculo de instituições brasileira (decidimos não atrelar o nome dos autores), entretanto, foi apontado o nome das instituições vinculadas nos textos constados no período de publicação⁴². Com base no vínculo institucional dos pesquisadores, verificou-se que a participação da Universidade de São Paulo (USP) consta com 49 publicações, seguida da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), com 27 publicações, e da Universidade Federal do Rio Grande (FURG), com (30 publicações). Por outro, há outras 47 instituições brasileiras de pesquisa com apenas 1 publicação (Tabela 1).

Tabela 1 - Quantidade de publicações realizadas por instituição.

Número de publicações por instituição	Instituições registradas com o repositório
1 publicação	47 INSTITUIÇÕES DIVERSAS*
2 publicações	IFRS/UNEB/UP/UFTPR/UNILUS/UEMT/UFFS/UNISANTA/UCB
3 publicações	UFPEL/UNISINOS/PUCRS/UFAL/UEM/UFAM/INPA/UFT/UFRB
4 publicações	UFP/UNB/UENF/UFABC/UESC
5 publicações	UFLA/UFMT/UFPA/UFMG
6 publicações	UFPB/UFBA/IPEN/UFRN
7 publicações	UERJ
8 publicações	UFSM/UFRGS/UFRPE
11 publicações	UEL/UFC/UNIFESP
12 publicações	UFSCAR/UFPR
13 publicações	UNICAMP/UFES
15 publicações	UFSC
17 publicações	UNESP

⁴² Neste caso, não queremos dar todo o crédito pela produção, para uma única pessoa, sendo ela brasileira. O caso em questão, é o levantamento de participação de pessoas do Brasil no trabalho produzido.

18 publicações	UFG
19 publicações	UFRJ
27 publicações	IFG/UFF
28 publicações	UFPE
30 publicações	FURG
49 publicações	USP

Fonte: Repositórios constados. **8** Elaborado pelo autor 2025.

* Obtivemos 47 registros de instituições diferentes com ao menos 1 única publicação.

Ocorrendo a soma de todas publicações, onde era encontrado somente um único vínculo de instituições brasileiras no documento, foi possível contabilizar que tivemos 500 publicações, que foram desenvolvidas por 98 instituições diferentes sendo todas brasileiras. Nos dando uma média de 5 publicações, que contam com diversas abordagens, pelo simples fato de estarmos falando de instituições que estão espalhadas em todas as regiões do país, que passam por dinâmicas específicas.

Com base na sistematização da Tabela 2, podemos destacar que ocorreram 243 interações entre duas instituições diferentes uma única vez, para o desenvolvimento de pesquisas. Já nos outros casos de interações vemos um aumento de interações, mas um afinamento de instituições com repetição, como no caso de 2 interações, que foi registrado 23 ocorrências de diversas instituições de pesquisa. Porém, a quantidade de interações, entre instituições específicas, foi algo que se destacou, pois ocorreu de forma frequente, entre instituições do mesmo Estado, como as instituições cariocas (UFF e UFRJ)⁴³ que obtiveram a maior quantidade de registro (9 interações), seguida pelas instituições do estado de Goiás, onde ocorreu de forma dupla (IFG⁴⁴ e UFG⁴⁵) e uma união tripla, entre as instituições do mesmo estado, junto com a Universidade Federal de Uberlândia (UFU), ambos os casos com 8 interações.

Ainda olhando para essas interações triplas e que vão além de instituições de único estado, ocorrem interações entre a UNIR⁴⁶, que junto das instituições do estado do Rio de Janeiro UFF e UENF⁴⁷, obtiveram 6 interações, sendo esses caso e o anterior, os únicos trio de

⁴³ UFF - Universidade Federal Fluminense; UFPR – Universidade Federal do Rio de Janeiro.

⁴⁴ IFG - Instituto Federal de Goiás.

⁴⁵ UFG - Universidade Federal de Goiás.

⁴⁶ UNIR - Universidade Federal de Rondônia.

⁴⁷ UENF - Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro.

instituições, que ocorrem com incidências de colaboração de trabalhos, fora de um único estado mais de uma vez, enquanto que, dentro do mesmo estado, temos o trio USP, UNISANTA⁴⁸ e UNIFESP⁴⁹, que juntas, foram constatado 3 interações. Mas ainda pontuando instituições de estados diferentes, temos algumas aparições de instituições, do estado do Pará, Santa Catarina, Pernambuco, Alagoas, Ceará e Paraná, que surgem entre 3 e 4 interações.

Tabela 2 - Número de incidências entre instituições.

Quantidade de interações entre membros diferentes	Quantidade de ocorrências
1 interação	Instituições diversas*
2 interações	Instituições diversas**
3 interações	USP/UNISANTA/UNIFESP; UNIFESP/USP; UFPR/UFSC; UFPE/UFAL; UFPA/UFC
4 interações	UNICAMP/USP; UFPE/FURG; IFG/UFU; FURG/UFRGS; FURG/UNIFESP
5 interações	UNIP/USP
6 interações	UFF/UNIR/UENF
7 interações	UNESP/USP
8 interações	IFG/UFG; IFG/UFU/UFG
9 interações	UFF/UFRJ
Total	282

Fonte: Repositórios constados. **Organizado:** Elaborado pelo autor 2025.

* Obtivemos 243 interações de instituições diversas.

** Obtivemos 23 interações de instituições diversas.

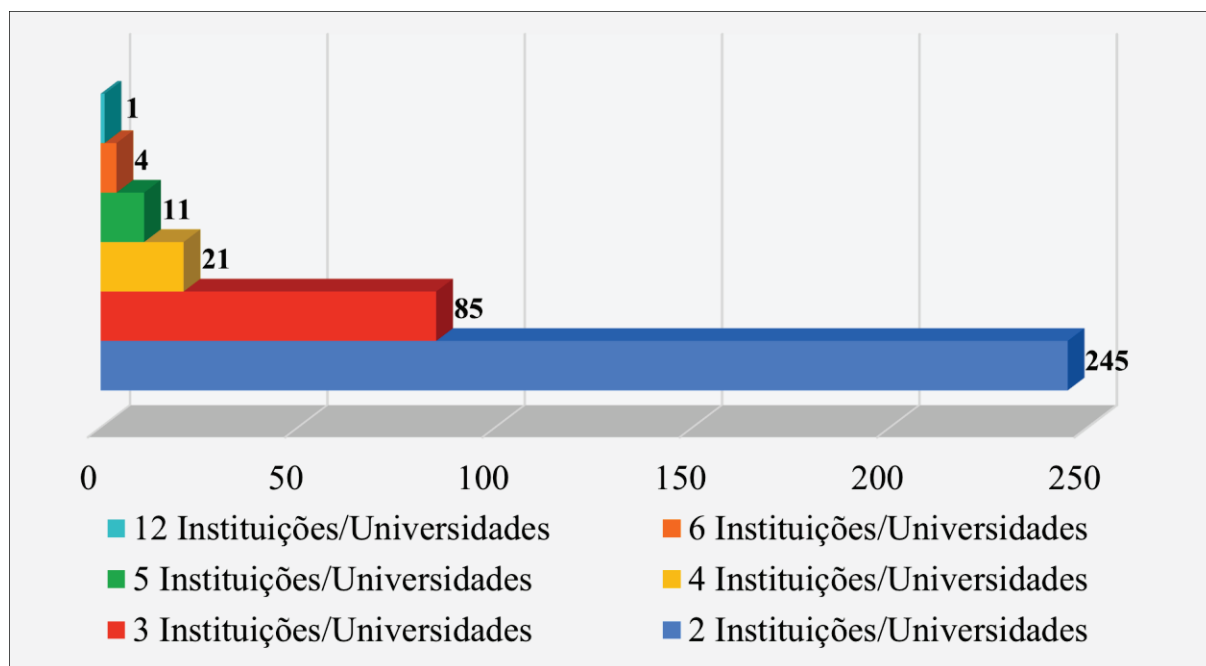
Destacamos que na tabela acima, não fica bem esclarecido, sobre as incidências de interações que chegam a ocorrer entre 2 ou mais instituições, pois, essas interações são responsáveis pelas 367 publicações faltantes. Neste caso, podemos pensar que cada interação que ocorreu, gerou um único trabalho, sendo assim, as 8 interações que ocorreram entre a IFG junto com a UFG, foram responsáveis por 8 publicações e o mesmo vale para as interações da

⁴⁸ UNISANTA – Universidade Santa Cecília.

⁴⁹ UNIFESP – Universidade Federal de São Paulo.

IFG junto da UFU e UFG, que produziram mais 8 trabalhos. A figura 4, que se encontra a seguir, irá expor uma visão similar, desta análise.

Figura 4 - Quantidade de produções por interação entre Instituições.



Fonte: Repositórios constados. **Organizado:** Elaborado pelo autor 2025.

Observa-se que a produtividade entre somente duas instituições são responsáveis por 245 publicações, expondo uma redução de publicações com o aumento de uniões entre instituições. Algo que é expresso nas outras séries, como as relações entre três instituições, (contou com 85 publicações), mas se analisarmos a Figura 4 com a Tabela 2, conseguimos contabilizar a produção das universidades em questão, como o caso do trio UFF/UNIR/UENF, onde foram responsáveis por pelo menos 6 das 85 produções.

A Tabela 3, organiza-se a partir da quantidade de grupos de publicações, por quantidade de revistas que publicaram dentro do grupo anterior e por último o nome das revistas. Verificou-se que 195 revistas apresentavam apenas uma única publicação dentre todos os dados levantados. Por outro lado, identificou-se também revistas de maiores tendências para publicações, tal como o periódico *Marine Pollution Bulletin* que apresentou 127 publicações, a *Science of The Total Environment* (75 publicações) e a *Environmental Pollution* (51 publicações). Neste caso, podemos colocar a *Marine Pollution Bulletin*, como o periódico internacional de maior recorrência de publicações desta temática dos microplásticos, em virtude

de seu quantitativo de publicações. Para além do quantitativo, é importante destacar a diversidade de revistas/boletins e anais brasileiros, como os Anais da Academia Brasileira de Ciências, por exemplo, que apresentou para a série analisada um total de dez publicações sobre a temática.

O referencial sistematizado, nos forneceu uma quantificação de publicações que abrangem diferentes locais e diversas áreas de conhecimento, como químicos, ambientais, oceanógrafos, engenheiros/as sanitaristas entre outros. Mas devemos destacar, nas duas últimas linhas da tabela, as 6 revistas que foram responsáveis por 328 publicações ao total, algo que gira em torno de 38% de todas as publicações, sendo que abrangem temas de diversas áreas ambientais, que fazem parte do campo geográfico e trazem a palavra “contaminantes” na descrição dos temas relacionados que aceitam trabalhos. A palavra “ambiental” ou “ciências ambientais” também é comum a estes periódicos e é notório o recorte intrínseco relacionado a temas ambientais diversos como poluição, saúde humana e outros similares, temáticas pertinentes também à geografia, a partir das quais expõem diretamente a ligação com os estudos específicos dos microplásticos.

Tabela 3 - Distribuição de quantidade de publicações por número de revistas.

Quantidade de publicações por revista	Nº de Revistas	Revistas
1 publicação	195	Revistas diversas*
2 publicações	31	ACS ES&T Water; ACTA AMAZONICA; Air, Soil and Water Research; Analytical Methods; Biomass Conversion and Biorefinery; BioOne Digital Library; Boletim do Observatório Ambiental Alberto Ribeiro Lamego; Brazilian Journal of Chemical Engineering; Caderno Pedagógico; Colloids and Surfaces A: Physicochemical and Engineering Aspects; Construction and Building Materials; Cuadernos de Educación y Desarrollo; Diversity; ENCICLOPÉDIA BIOSFERA; Engenharia Sanitária e Ambiental; Environmental Biology of Fishes; Environmental Science: Processes & Impacts; J. Braz. Chem. Soc.; Journal of Ecological Engineering; Journal of Marine Science and Engineering; Life Sciences; Materials Research; Microchemical Journal; Molecules; Particle and Fibre Toxicology; PLOS ONE; RISUS - Revista de Inovação e Sustentabilidade; Sustainable Production and Consumption; Toxicology Research; Waste Management; Water Science and Technology.

3 publicações	15	ACS Omega; Archives of Environmental Contamination and Toxicology; Bulletin of Environmental Contamination and Toxicology; Comparative Biochemistry and Physiology Part C: Toxicology & Pharmacology; Ecotoxicology and Environmental Safety; Environmental Chemistry Letters; Journal of Polymers and the Environment; Journal of Water Process Engineering; Marine and Freshwater Research; NanoImpact; Revista Ambiente & Água; Revista De Gestão - RGSA; Revista Ibero-Americana de Ciências Ambientais; Sustainability; TrAC Trends in Analytical Chemistry.
De 4 a 7 publicações	27	ACTA Limnologica Brasiliensia (4 publicações); Environmental Toxicology and Pharmacology (4 publicações); Frontiers in Marine Science (4 publicações); Journal of Applied Polymer Science (4 publicações); Journal of Fish Biology (4 publicações); Ocean and Coastal Research (4 publicações); Polymers (4 publicações); Water (4 publicações); Water Biology and Security (4 publicações); Revista Virtual de Química (4 publicações); Chemical Engineering Journal (5 publicações); Environmental Toxicology and Chemistry (5 publicações); Estuarine, Coastal and Shelf Science (5 publicações); Journal of Environmental Chemical Engineering (5 publicações); Journal of Hazardous Materials Advances (5 publicações); Micro (5 publicações); Química Nova (5 publicações); Revista Brasileira De Ciências Ambientais (5 publicações); Ecotoxicology (6 publicações); Heliyon (6 publicações); Journal of Contaminant Hydrology (6 publicações); Journal of Environmental Management (6 publicações); Ocean & Coastal Management (6 publicações); Research Society and Development (6 publicações); Scientific Reports (6 publicações); Toxics (7 publicações); Marine Environmental Research (7 publicações).
De 8 a 19 publicações	10	Water, Air, & Soil Pollution (16 publicações); Frontiers in Environmental Science (15 publicações); Anais da Academia Brasileira de Ciências (10 publicações); Environmental Monitoring and Assessment (10 publicações); Environmental Science & Technology (9 publicações); Chemosphere (9 publicações); Aquatic Toxicology (8 publicações); Environmental Research (8 publicações); Hydrobiologia (8 publicações); Microplastics (8 publicações).
De 20 a 30 publicações	3	Environmental Science and Pollution Research (25 publicações); Regional Studies in Marine Science (20 publicações); Journal of Hazardous Materials (30 publicações).

Acima de 35 publicações	3	Marine Pollution Bulletin (127 publicações); Science of The Total Environment (75 publicações); Environmental Pollution (51 publicações).
Total de Revistas	284	

Fonte: Repositórios constados. **Organizado:** Elaborado pelo autor 2025.

* Obtivemos 195 revistas diversas com uma publicação.

Obtivemos uma grande massa de revistas, que fizeram somente uma única publicação (195 publicações ao total), algo que gira no entorno 22,5% de todas as publicações, algo que nos apresenta aparições isoladas desses locais de publicação, podendo ser interpretado como locais de menor relevância para publicações nas escolhas dos autores/as, algo que diverge dos outros locais. Contudo, é de suma importância apontar o aparecimento de locais brasileiros com maiores publicações, o local que mais reincidiu com publicação é o “Anais da Academia Brasileira de Ciências”, que obtiveram 10 registros ao todo, há aparecimento de outros locais, como a “Revista Brasileira De Ciências Ambientais” e a “Química Nova”, ambas com 5 publicações, mas existe a aparição de outros locais de publicação nacional, colocando assim revistas e eventos brasileiros como de relevância na temática de microplástico.

Considerações Finais

A partir do panorama que se desenhou na análise deste estudo em relação à problemática apresentada, podemos enfatizar que a Geografia centrada em correntes tradicionais pode incorrer a lacunas na análise da complexidade apresentada no presente momento, onde não é possível desvencilhar as interações que ocorrem nas esferas que compõem o espaço geográfico. A presença de microplástico não é um assunto novo para a natureza, a contar do início da produção do plástico, quando o espaço geográfico começa a ser afetado por essas micro e nano partículas. O fato é que a humanidade não possuía conhecimentos sobre a dimensão dos impactos negativos desta questão, o que tem sido ressaltado nos últimos decênios, cujas constatações dos estudos científicos demonstram que este poluente é participante ativo da nossa

realidade e cotidiano, com resíduos deste material encontrados no que tocamos no ar que respiramos.

O sistema capitalista bombardeia a população com plástico a todo momento, pois o seu custo de produção é barato, sendo derivado do petróleo, coloca-se, portanto, em pautas ambientais mais amplas que envolvem o processo de descontaminação em escala planetária. Cabe ressaltar que esta questão ambiental está ainda longe de ser solucionada, pois o sistema econômico corrobora para sua continuidade, e ganha mais energia enquanto foco de disputas de grandes nações, onde os interesses econômicos próprios, vêm antes do desenvolvimento ecológico, sustentável e sem resíduos. Cabe destacar também que os Estados tendem a defender interesses da burguesia empresarial em diferentes escalas, o que contribui à perpetuação desta imposição sistêmica rotulada como “desenvolvimento” econômico.

Dessa forma, salienta-se a pertinência de que a Geografia possui ferramentas eficazes para tratar e promover reflexões e soluções diante das temáticas ambientais emergentes. Como ciência da sociedade está em seu alcance analítico dinâmicas complexas e integradoras de inter(ações) sistêmicas, cujo olhar analítico pode ser ainda mais integrador quando compactuado de forma interdisciplinar, inserindo novas camadas analíticas perante novos desafios da ciência.

Na perspectiva das interações interdisciplinares pontuadas no presente estudo, com base nos repositórios analisados, notou-se que a interação de instituições federais e estaduais de diferentes estados é menos frequente comparando-se com as interações dentro de um mesmo estado. Pontua-se, portanto, a proximidade geográfica, mas também a operacionalização para viabilizar trocas entre estas estruturas. Entre instituições Federais e Estaduais, pode existir dificuldades relacionadas à mobilidade acadêmica a partir da graduação, por exemplo. É fato que em cada Instituição de Ensino Superior (IES) as pesquisas específicas decorrem conforme as linhas de pesquisa dos profissionais professores e pesquisadores que compõem o curso, algo que não será igual em toda rede. A mobilidade entre pesquisadores, por exemplo, permite que os cientistas trabalhem os temas de seu interesse por pequenos períodos em outros locais que podem já atuar nestas temáticas emergentes, gerando uma interatividade maior e, conseqüentemente, maior troca e produção de conhecimento científico.

Observa-se que, a partir da análise quantitativa das publicações anuais, a temática tende a crescer continuamente indicando um grande potencial de investigação pela comunidade científica. Cada novo estudo representa um avanço para a Ciência e para a Sociedade, as tendências emergentes sobre os microplásticos exigirão abordagens cada vez mais amplas e

interdisciplinares, considerando que seus impactos residuais afetam diretamente a saúde humana e a saúde ecossistêmica do planeta.

Agradecimentos

Agradeço ao Instituto Geociências e à Pró-Reitoria de Graduação da Unicamp, por financiar e colaborar com financiamento no evento a partir do edital Programa de Apoio às Atividades Estudantis Extracurriculares (PAAEC), também ao Instituto Geociências, por proporcionar o conhecimento de uma formação em Geografia.

Por fim, ao Coletivo de Educação Popular Flor de Maio – Hortolândia/SP, por me promover uma educação de qualidade e pensamento crítico, que me possibilitou ocupar uma vaga na universidade pública.

Referências

ANA - AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS E SANEAMENTO BÁSICO. Desafio saneamento do futuro: rios sem plásticos. 2023. 15 slides. Disponível em: https://biblioteca.ana.gov.br/sophia_web/acervo/detalhe/97583. Acesso em: 12 out. 2024.

APENAS 9% DO PLÁSTICO GLOBAL É RECICLADO; NO BRASIL, A PORCENTAGEM É AINDA MENOR: Tereza Cristina Melo de Brito Carvalho comenta estudos de uma ONG americana e explica quais são as dificuldades de reciclar um material tão presente em nosso cotidiano. [São Paulo], 06 mar. 2024. Disponível em: <https://jornal.usp.br/radio-usp/apenas-9-do-plastico-global-e-reciclado-no-brasil-porcentagem-ainda-e-menor/>. Acesso em: 02 set. 2024.

AUTA, Helen Shnada.; EMENIKE, Chijioke Uche; JAYANTHI, Barasarathi.; FAUZIAH, Shahul Shahul Hamid. Growth kinetics and biodeterioration of polypropylene microplastics by *Bacillus* sp. and *Rhodococcus* sp. isolated from mangrove sediment. **Marine Pollution Bulletin**, [S.L.], v. 127, p. 15-21, fev. 2018. Elsevier BV. <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpolbul.2017.11.036>. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0025326X17309931?via%3Dihub>. Acesso em: 01 set. 2025.

BECKER, Berta K. *et al.* (org.). Geografia e Meio Ambiente no Brasil. São Paulo: Hucitec, 1995. 400 p.

BLACKBURN, Kirsty; GREEN, Dannielle. The potential effects of microplastics on human health: what is known and what is unknown. *Ambio*, [S.L.], v. 51, n. 3, p. 518-530, 29 jun. 2021. Springer Science and Business Media LLC. <http://dx.doi.org/10.1007/s13280-021-01589-9>. Disponível em: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC8800959/>. Acesso em: 11 ago. 2025.

CALIXTO, Bruno. Estudo estima quanto plástico já foi produzido no mundo: 8,3 bilhões de toneladas: cerca de 60% do plástico produzido desde a década de 1950 virou lixo - foi parar em lixões, aterros ou no meio ambiente. **Época**. [S.I.], p. 0-0. 19 jul. 2017. Disponível em: <https://epoca.globo.com/ciencia-e-meio-ambiente/blog-do-planeta/noticia/2017/07/estudo-estima-quanto-plastico-ja-foi-produzido-no-mundo-83-bilhoes-de-toneladas.html>. Acesso em: 06 ago. 2025.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço: um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001, p. 15- 47.

COX, Kieran D. *et al.* Correction to Human Consumption of Microplastics. **Environmental Science & Technology**, [S.L.], v. 54, n. 17, p. 10974-10974, 17 ago. 2020. American Chemical Society (ACS). <http://dx.doi.org/10.1021/acs.est.0c04032>. Disponível em: <https://pubs.acs.org/doi/10.1021/acs.est.0c04032>. Acesso em: 06 ago. 2025

DANOPOULOS, Evangelos; TWIDDY, Maureen; ROTCHELL, Jeanette M.. Microplastic contamination of drinking water: a systematic review. **Plos One**, [S.L.], v. 15, n. 7, p. 1-23, 31 jul. 2020. Public Library of Science (PLOS). <http://dx.doi.org/10.1371/journal.pone.0236838>. Disponível em: <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0236838>. Acesso em: 20 ago. 2025.

DEUTSCHE WELLE. Microplásticos são encontrados em fezes humanas. [S. l.], 23 out. 2018. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-br/microplásticos-são-encontrados-em-fezes-humanas/a-45995305>. Acesso em: 26 set. 2025.

ECYCLE ([S.I]). **Conheça os tipos de plásticos existentes**: associe o tipo de plástico aos produtos do seu dia a dia e saiba como destiná-lo corretamente. Associe o tipo de plástico aos produtos do seu dia a dia e saiba como destiná-lo corretamente. Disponível em: <https://www.ecycle.com.br/tipos-de-plasticos>. Acesso em: 15 ago. 2025.

GESAMP. Proceedings of the GESAMP International Workshop on plastic particles as a vector in transporting persistent, bio-accumulating and toxic substances in the oceans. IMO/FAO/UNESCO-IOC/UNIDO/WMO/IAEA/UN/UNEP/UNDP Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection. Rep. Stud. n. 82, 38p, 2010. Disponível em: <http://www.gesamp.org/publications/proceedings-of-the-gesamp-workshop-on-microplastic-particles>. Acesso em: 10 set. 2025.

GOMES, Susana Sousa; ARAÚJO, Maria Fátima; SOARES, António Manuel. Monge; CORREIA, Virgílio Hipólito. O chumbo dos sistemas hidráulicos romanos no Ocidente Peninsular: proveniência e processos metalúrgicos. **Revista Portuguesa de Arqueologia**, Lisboa, v. 23, n. 1, p. 131-144, 2020. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7741032>. Acesso em: 20 set. 2025.

IBGE. **Panorama do Censo 2022**. 2025. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/indicadores.html?localidade=BR&tema=2>. Acesso em: 04 set. 2025.

LIPPIATT, Sherry; OPFER, Sarah; ARTHUR, Courtney. National Oceanic And Atmospheric Administration (NOAA). **Marine Debris Monitoring and Assessment: Recommendations for monitoring debris trends in the marine environment**. Silver Spring, Md: Noaa, 2013, 88 p. Disponível em: <https://repository.library.noaa.gov/view/noaa/2681>. Acesso em: 29 out. 2025.

MARINE POLLUTION BULLETIN, [S.L.], v. 112, n. 1-2, p. 39-45, nov. 2016. Elsevier BV. <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpolbul.2016.09.025>. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0025326X16307639>. Acesso em: 29 ago. 2025.

MINISTÉRIO DA SAÚDE (org.). **AMIANTO, CÂNCER E OUTRAS DOENÇAS. VOCÊ CONHECE OS RISCOS?** Rio de Janeiro: Inca, 2020. 16 p. Disponível em: https://www.inca.gov.br/sites/ufu.sti.inca.local/files/media/document/cartilha_amianto_2020.pdf. Acesso em: 23 set. 2025.

NAPPER, Imogen E.; THOMPSON, Richard C.. Release of synthetic microplastic plastic fibres from domestic washing machines: effects of fabric type and washing conditions.

OLIVEIRA, Mariana Mendes Costa; QUEIROZ, Laila de Andrade; SANTOS, Nayara de Santana; VALENTIM, Alessandra Cristina Silva. Determinação de microplásticos no ar e no lixiviado de um aterro sanitário. *Bahia*, p. 11-19, ago. 2023. Disponível em: <https://www.journals.ufrpe.br/index.php/geama/article/view/5417/482485059>. Acesso em: 10 abr. 2024.

PAPPIS, Thatiane; KAPUSTA, Simone Caterina; OJEDA, Telmo. Metodologia de extração de microplásticos associados a sedimentos de ambientes de água doce. *Engenharia Sanitaria e Ambiental*, [S.L.], v. 26, n. 4, p. 749-756, ago. 2021. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s1413-415220200143>. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S141341522021000400749&tlng=pt. Acesso em: 02 set. 2025.

PLASTICS EUROPE (Bélgica). Plastics Europe Organization (org.). **Plastics: the facts 2022**. Bruxelas: Plastics Europe, 2022. 81 p. Disponível em: <https://plasticseurope.org/knowledge-hub/plastics-the-facts-2022/>. Acesso em: 05 ago. 2024.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Ealter. **O Desafio Ambiental**. Rio de Janeiro: Record, 2004. 182 p.

RAGUSA, Antonio et al. Raman Microspectroscopy Detection and Characterisation of Microplastics in Human Breastmilk. *Polymers*, [S.L.], v. 14, n. 13, p. 1-14, 30 jun. 2022. MDPI AG. <http://dx.doi.org/10.3390/polym14132700>. Disponível em: <https://www.mdpi.com/2073-4360/14/13/2700#metrics>. Acesso em: 22 ago. 2025.

SANTOS, Milton. **O Trabalho do Geógrafo no Terceiro Mundo**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2013. 136 p.
SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2021. 288 p.

SERAFIM, Angela; LOPES, Belisandra; FONSECA, Tainá. Microplásticos no ambiente: uma nova ameaça à saúde humana?. *Micro e Nanoplásticos: um Macroproblema*, Portugal, ed. 1º,

p. 115-130, Dezembro 2023. DOI <http://dx.doi.org/10.34623/tz6d-k552>. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10400.1/19968>. Acesso em: 18 ago. 2025.

PERSPECTIVAS PARA O ESTUDO DA MOBILIDADE PENDULAR DE ESTUDANTES UNIVERSITÁRIOS EM REGIÕES IMEDIATAS

Gabriel Xavier Fernandes⁵⁰
Alessandro Rodrigues de Lima Brandão⁵¹
Bruno Godoi de Almeida⁵²

RESUMO

O presente trabalho constitui uma proposta de pesquisa exploratória e descritiva com o objetivo de explorar as perspectivas de estudo dos movimentos pendulares, focando em como as Regiões Imediatas podem servir como unidades de análise para essas pesquisas. Tradicionalmente, a análise desses movimentos, que envolvem deslocamentos diários ou semanais de pessoas por motivos de trabalho, estudo ou lazer, tem se baseado em outras divisões administrativas. No entanto, esse estudo argumenta que a utilização de Regiões Imediatas, que são aglomerações urbanas funcionalmente integradas, oferece uma nova compreensão desses fluxos populacionais. O presente trabalho também aborda a importância dos questionários como ferramenta de coleta e análise de dados, pois pode-se levantar informações sobre o propósito dos deslocamentos e as características socioeconômicas dos indivíduos, a partir de suas próprias perspectivas. Ao focar em áreas com forte interconexão socioeconômica, é possível mapear com maior fidelidade os padrões de interação entre diferentes localidades. Isso é crucial para o planejamento urbano e regional, pois revela as verdadeiras áreas de influência e as necessidades daqueles que se deslocam diariamente, revelando suas dificuldades no acesso a infraestrutura de transporte e outros serviços.

Palavras-chave: Regiões Imediatas; Deslocamentos; Movimentos pendulares; Estudantes; Ensino superior.

Introdução

Os movimentos migratórios tem acompanhado o ser humano desde que era nômade e vivia permanentemente em busca de novos lugares, seja em decorrência dos fatores climáticos ou pela escassez de recursos naturais necessários para sua subsistência. Com sua fixação, e concomitante estágio de sedentário, os deslocamentos humanos passam a assumir diferentes facetas, extensões, motivos e destinos. Santos (1998) destaca que, no território brasileiro, esse fenômeno pode ser analisado subdividindo-o em dois períodos diferentes, de acordo com o tipo de migração.

⁵⁰ Mestrando pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina, gabriel.xavier.f@uel.br;

⁵¹ Doutorando pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina, alessandro.brandao3005912uel.br;

⁵² Mestrando pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina, bruno.godoi.almeida@uel.br.

No âmbito das migrações internas, Becker (1997) ressalta sobre as diversas facetas e tipologias desses deslocamentos. A autora cita os intensos fluxos do êxodo rural, as migrações interestaduais de longa distância da década de 1970, as migrações sazonais de trabalhadores rurais temporários e por fim, os movimentos pendulares intrametropolitanos com fins de trabalho e/ou estudo.

Os movimentos pendulares, por sua vez, são caracterizados pelo fluxo diário de pessoas que realizam atividades de trabalho ou estudo fora dos seus municípios de origem, sem que haja fixação de residência no local de destino. O substantivo pendular faz alusão ao movimento de vaivém, pois é um deslocamento que se assemelha ao pêndulo de um relógio, entre as idas e vindas entre moradia e local de emprego ou estudo.

Conforme os resultados preliminares da amostra do Censo 2022, divulgados pelo IBGE (2025) em transmissão realizada no dia 09 de outubro; 3,8 milhões de pessoas no Brasil realizam seus estudos fora de seus municípios de residência. Portanto, tal movimento se faz presente na realidade de muitos estudantes por todo o país, milhares de universitários se locomovem todos os dias, saindo de seus municípios em busca de capacitação educacional em cidades vizinhas.

De acordo com Perpetua (2010), os movimentos pendulares são apenas uma das faces da mobilidade humana e que, há algumas décadas, tem ganhado maior relevância em regiões metropolitanas e também em outras que são polarizadas por cidades médias. Sendo assim, a crescente mobilidade pendular de estudantes universitários evidencia desigualdades regionais no acesso ao ensino superior no país. Essa realidade exige análises que considerem as novas regionalizações do IBGE, permitindo compreender como a distribuição desigual das instituições educacionais impacta o cotidiano e as condições de permanência desses estudantes.

Desse modo, esse trabalho tem por objetivo realizar uma reflexão a partir das Regiões Imediatas como escala de análise desses movimentos, com foco nos deslocamentos exercidos por estudantes universitários⁵³, já que muitas outras pesquisas se propuseram a estudar essa temática a partir de recortes espaciais que não levavam em consideração o fluxo de pessoas. A nova divisão geográfica proposta pelo IBGE, que substituiu as antigas Mesorregiões e Microrregiões pelas Regiões Geográficas Imediatas e Intermediárias, levou em consideração, para a regionalização das Regiões Imediatas, a identificação de cidades-polo e municípios

⁵³ O presente artigo surgiu como atividade desenvolvida na pós-graduação, vinculada a disciplina de Geociências, ambientes e riscos ambientais, ministrada pelo Prof. Dr. José Paulo Peccinini Pinese, na Universidade Estadual de Londrina.

vizinhos que necessitam desses centros urbanos para a satisfação de necessidades imediatas de suas populações, como: compras, prestação de serviços, procura por trabalho, serviços de saúde e educação (IBGE, 2017).

A partir dessa nova conjuntura, nota-se a necessidade de analisar de que forma os moradores de cidades vizinhas se deslocam para poder satisfazerem suas necessidades nas cidades-polo. Dessa forma, faz-se fundamental o estudo sobre os deslocamentos pendulares, a fim de compreender a relação da população com a rede urbana e quais as consequências disso em suas vidas.

Para exemplificar essa perspectiva, utilizou-se as Regiões Imediatas de Londrina e Maringá. A escolha pelas Regiões Imediatas de Londrina e Maringá justifica-se por ambas apresentarem forte integração socioeconômica e intensa mobilidade de estudantes, o que permite avaliar o potencial dessa escala para análises sobre deslocamentos educacionais. Ambas cidades, localizadas no norte do Paraná, são centros urbanos que concentram um grande número de estabelecimentos de ensino superior e são as cidades-polo de suas respectivas Regiões Imediatas. Essa concentração de certas infraestruturas em cidades de médio e grande porte é apenas mais uma das características de um espaço geográfico construído de forma desigual e contraditória, inserido no contexto do modo capitalista de produção (Perpetua, 2010).

Esse padrão de distribuição das instituições de ensino superior, concentrada em certos espaços, acarreta na necessidade dos deslocamentos pendulares por parte de um grande número de estudantes (Tavares, 2016). Dessa forma, a permanência desses acadêmicos em universidades é afetada por uma série de fatores, resultantes dos problemas enfrentados ao longo do trajeto diário entre seus municípios de moradia e seus locais de estudo.

De acordo com estudos de Pereira (2006) e Tavares (2016), os gastos com locomoção se mostram como fatores negativos, pois muitas vezes os recursos financeiros dos estudantes se mostram insuficientes para suprir o custeio do transporte. Já Geminiano Júnior (2012) e Lima (2015), destacam que a distância percorrida e o tempo gasto entre os locais de origem e destino podem criar empecilhos na formação dos alunos.

Analisar essa dualidade entre pequenas e médias cidades é primordial para compreender as contradições do capitalismo, o funcionamento da rede urbana e da dinâmica de uma Região Imediata, permitindo compreender o que foi estabelecido pelo IBGE e o porquê da superação da antiga regionalização, que era vigente desde a década de 1990. É válido destacar que este trabalho não apresentará resultados empíricos, mas propõe um desenho metodológico para futuras investigações sobre a temática.

Metodologia

Este estudo adota uma abordagem exploratória e descritiva para propor o uso das Regiões Imediatas como escala de análise para o estudo dos movimentos pendulares de estudantes universitários. A metodologia foi descrita para permitir a identificação de padrões e a proposição de modelos teóricos que possam ser aplicados em futuras pesquisas.

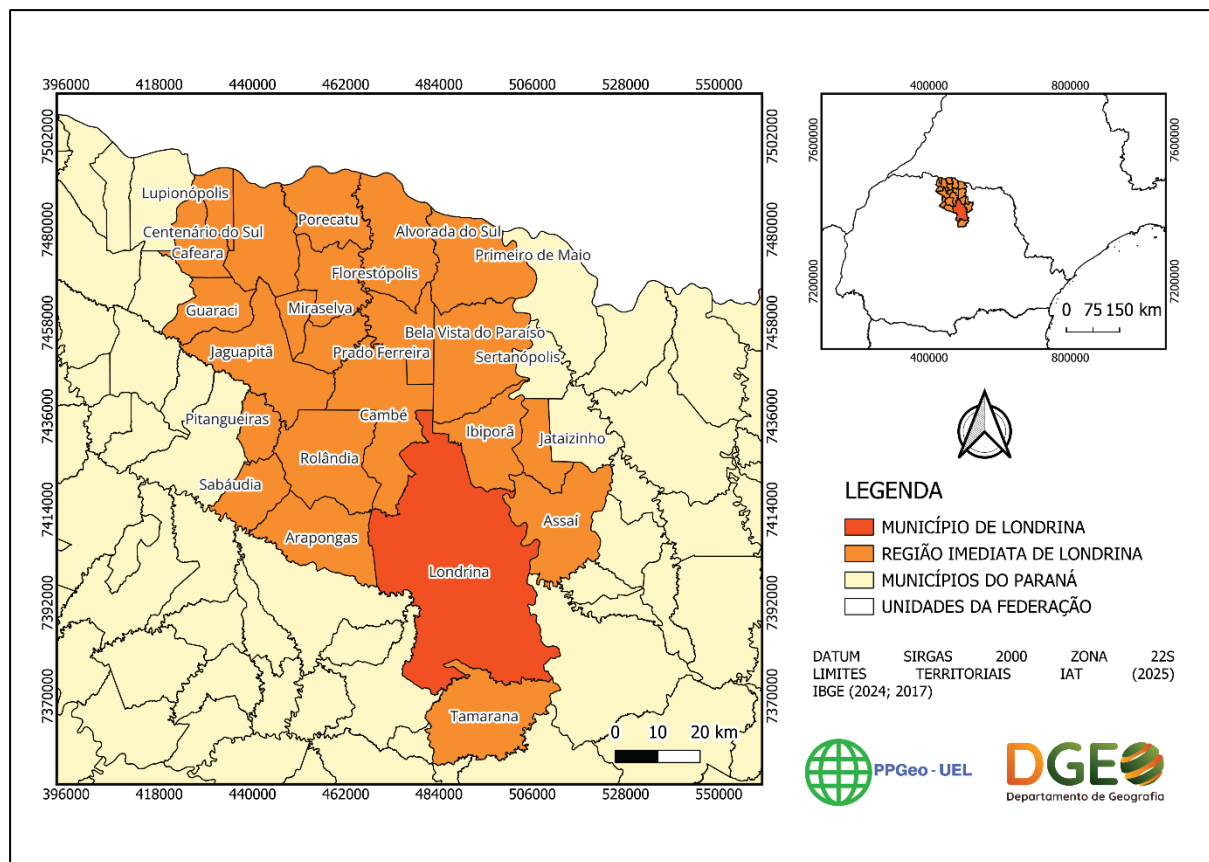
A unidade espacial de análise central neste trabalho são as Regiões Geográficas Imediatas, conforme a Divisão Regional do IBGE de 2017. Essa escolha se justifica pela sua capacidade de agregar municípios com relações de dependência e fluxos de pessoas e serviços, refletindo de forma mais precisa as dinâmicas socioeconômicas e os deslocamentos diários, como os pendulares de estudantes.

De acordo com o IBGE (2020), os recortes das regiões foram estabelecidos de acordo com as espacialidades vinculadas à centralidade de núcleos urbanos mais expressivos na região e suas áreas de influência, no caso das Regiões Imediatas, polarizada no mínimo por um Centro de Zona B, de acordo com o Regic de 2018, nível hierárquico em que estão Londrina e Maringá.

Foram consideradas as regiões imediatas que abrigam polos universitários significativos para esse trabalho: a Região Imediata de Londrina e a Região Imediata de Maringá, que servem como estudo de caso conceitual para ilustrar a aplicabilidade da proposta colocada.

Conforme a Figura 1, a Região Imediata de Londrina é composta por 22 municípios, dos quais, 17 se encaixam no conceito de pequenas cidades e outras 5 ficam de fora, sendo: Arapongas, Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia. É válido lembrar que, o conceito aqui utilizado para pequenas cidades é o adotado por Zambon (2025), em que pequenas cidades são aquelas localidades que possuem população total (englobando áreas urbanas e rurais) inferior a 50 mil habitantes.

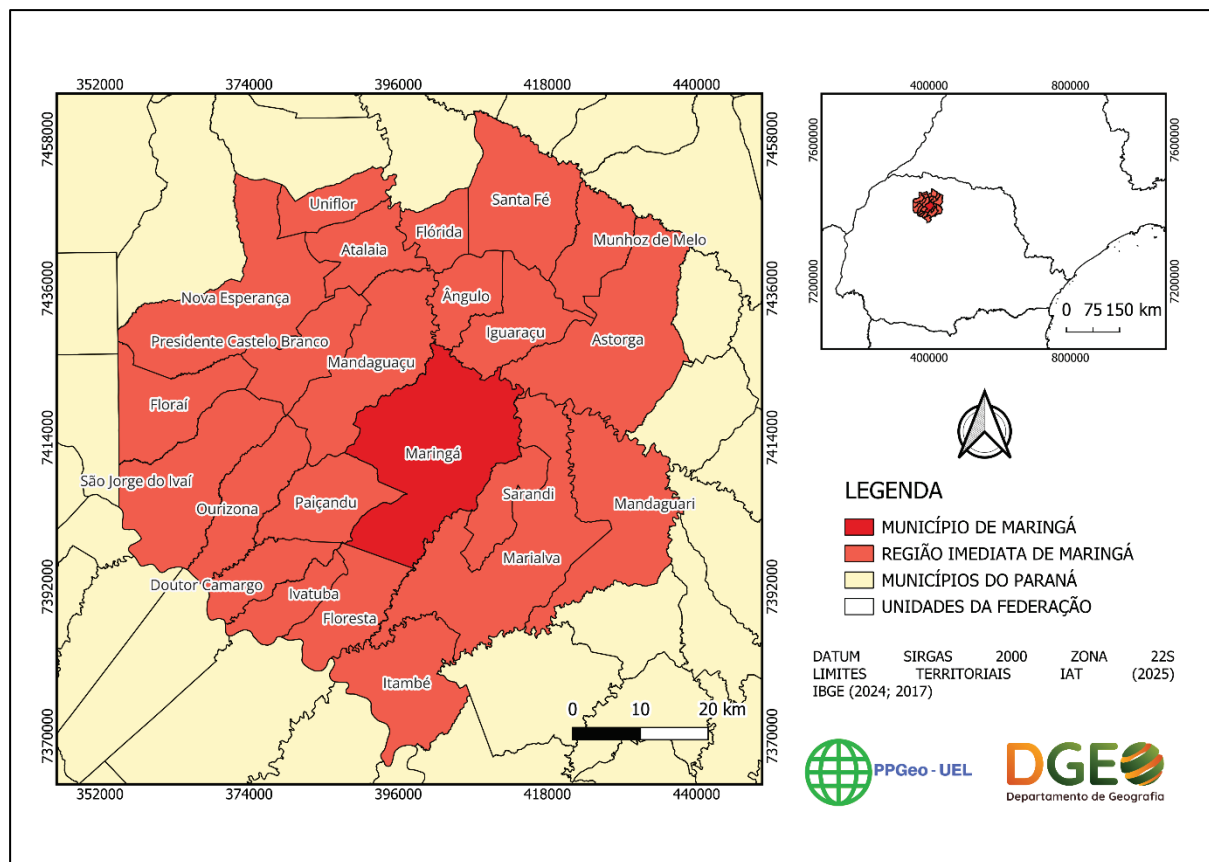
Figura 1 - Região Imediata de Londrina-PR.



Elaboração: Os autores.

Vizinha a essa, tem-se a Região Imediata de Maringá, visualizada na Figura 2. Essa é composta por 23 municípios, dos quais, 21 se encaixam na categorização adotada de pequenas cidades, ficando de fora desta classificação apenas Maringá e Sarandi.

Figura 2 - Região Imediata de Maringá-PR.



Elaboração: Os autores.

A sistematização realizada pelo IBGE (2020), para o Regic, apontou para uma forte centralização exercida por Londrina e Maringá, visto que além de serem as maiores cidades da porção norte do estado do Paraná é nelas que estão localizadas duas importantes instituições de ensino superior, a Universidade Estadual de Londrina – UEL e a Universidade Estadual de Maringá – UEM, além de outras grandes universidades particulares.

Além de Londrina, a cidade de Araçongas também apareceu como destino para estudantes de municípios da Região Imediata de Londrina, o que está relacionado a existência do polo da Faculdade Anhanguera. No caso da Região Imediata de Maringá, a cidade-polo foi a única que se destacou como local de atração de estudantes.

Tendo em vista que, os deslocamentos para estudo, foram um dos critérios adotados pelo IBGE para a delimitação das Regiões Imediatas, cabem pesquisas mais aprofundadas sobre esses fluxos, já que revelam as dinâmicas intrarregionais dessas áreas. Além disso, grande parte dos municípios que compõem essas regiões são de pequeno porte, elucidando a centralidade exercida por tais localidades.

Conforme afirma Fernandes (2012), os centros urbanos de pequeno porte também desempenham papel fundamental na consolidação do sistema capitalista, pois a ausência de serviços na área da educação acaba por influenciar diretamente no dia a dia e no comportamento não só individual, como coletivo. Desse modo, infere-se que isso resulta nos deslocamentos pendulares de estudantes de pequenas cidades, demonstrando como que, mesmo que um número considerável da população desses pequenos centros esteja fora dos interesses capitalistas, seu cotidiano está condicionado pelas decisões do capital, implicando em uma série de dificuldades enfrentadas diariamente.

Evidencia-se que o estudo sobre deslocamentos pendulares no ensino superior nas Regiões Imediatas é fundamental para compreender os desafios enfrentados pelos estudantes que realizam deslocamentos diários entre seus municípios de residência e as instituições de ensino superior. Isso acaba tornando a mobilidade pendular um fenômeno relevante dentro do planejamento urbano e de políticas públicas.

Além disso, o estudo do tema também contribui para a compreensão da rede urbana dessas regiões, ao identificar sua área de influência e como ambas cidades polarizam certas infraestruturas, especialmente as do setor educacional, fazendo com que milhares de estudantes de pequenas cidades circunvizinhas se desloquem para as cidades-polo, por conta da ausência de campus em seus municípios

A proposta metodológica para o uso das Regiões Imediatas na análise dos movimentos pendulares de estudantes universitários se desdobraria em etapas interconectadas. Primeiramente, seria feito o mapeamento dos municípios que atuam como polos universitários, ou seja, aqueles que abrigam instituições de ensino superior e atraem estudantes em uma escala que abrange a Região Imediata. Essa etapa estabeleceria os pontos de destino dos movimentos pendulares. Em seguida, a metodologia partiria para a delimitação das áreas de abrangência. Isso envolveria a identificação dos municípios de origem dos estudantes, com base em suas residências declaradas por meio de um questionário a eles direcionado.

A próxima etapa focaria na quantificação dos fluxos de estudantes. Seriam propostos métodos para determinar o número de estudantes que se deslocam diariamente ou semanalmente entre sua residência e o município onde estudam. Isso poderia ser feito por meio de dados de matrículas nas universidades e, idealmente, por meio de questionários, que forneceriam informações mais detalhadas sobre os padrões de deslocamento, contando com o relato daqueles que participam desse processo, revelando outras características importantes.

Como salienta Bastos *et al.* (2023), uma das potencialidades dessa ferramenta, é que o questionário permite alcançar uma área geográfica mais ampla, uma vez que pode ser disponibilizado de modo online. Essa vantagem é particularmente útil para estudos que visam obter uma amostra representativa em termos de localização geográfica, assim como os estudantes dispersos por certa numerosa quantidade de municípios de uma Região Imediata.

Posteriormente, a metodologia visaria a caracterização dos movimentos pendulares. A partir dos questionários, também seria possível analisar as características desses deslocamentos, como a distância percorrida, o tempo de deslocamento, os modais de transporte utilizados pelos estudantes e as dificuldades enfrentados no trajeto entre casa e locais de estudo, fornecendo um panorama completo dos movimentos, para além da quantificação.

Como pontuam Souza e Soares (2024), a partir da constatação da existência de fluxos em uma Região Imediata, relacionados a educação, infere-se que os deslocamentos gerados por tais necessidades, interferem na qualidade de vida das pessoas. Dessa forma essa análise também deve levar em conta as condições desses deslocamentos, de forma a evidenciar as dificuldades enfrentadas e as melhorias necessárias para a diminuição dos impactos relacionados às necessidades de educação.

Fundamentação Teórica

Sabe-se que o ser humano tem a necessidade de mover-se pelo espaço em busca dos elementos necessários para sua sobrevivência desde o início de sua existência. Dessa maneira, considera-se que a mobilidade humana não é um fato recente e que, por acompanhar a humanidade ao decorrer de toda sua evolução, é um fenômeno que também se transformou e que se renova constantemente, motivando os indivíduos a se deslocarem de acordo com as exigências de seu tempo e lugar (Santos, 1998).

Assim sendo, cabe destacar que a forma com que a mobilidade humana é estudada pela Geografia também passou por algumas transformações. Diversos autores passaram a estudá-la e compreendê-la a partir de diferentes perspectivas e troncos teóricos, com o objetivo de responder as questões que se impunham, à medida que esses movimentos ganhavam notoriedade. Nesse sentido, Becker (1997) pontua que dois enfoques teóricos são a expressão dessas diferentes interpretações: o neoclássico e o neomarxista.

A perspectiva neoclássica foi vigente até os anos 1970, sendo uma visão predominantemente descritiva sobre os movimentos migratórios. Nos estudos tradicionais com

esse enfoque, se dava ênfase às características pessoais dos migrantes e aos fatores condicionantes das migrações, chamados de fatores de atração e repulsão. Os fatores de repulsão seriam aquelas situações responsáveis pela insatisfação no local de origem do migrante, já os fatores de atração correspondem as características dos locais de destino que os tornam atrativos.

Dessa forma, a visão neoclássica das migrações era baseada num foco determinista, pois o estudo do fenômeno migratório estava reduzido à identificação e quantificação dos indivíduos, das causas e efeitos. Ao considerar a migração de uma forma isolada essa concepção “[...] levava a um modelo redutivo da realidade onde a sociedade era considerada sob um enfoque individualizado [...]” (Becker, 1997). O ato de deslocar-se era visto como decorrente apenas da decisão pessoal e impulsiva do indivíduo em busca de melhores condições de vida e não pressionada ou produzida por forças socioeconômicas externas a ele.

Por isso, a partir de meados dos anos 1970, o fenômeno migratório passa a ser reconsiderado sob o enfoque neomarxista e a mobilidade humana passou a ser estudada como um ato forçado pelas necessidades do capitalismo e não mais como uma vontade pessoal do indivíduo, centralizando essa perspectiva no conceito de “mobilidade do trabalho”.

De acordo com Póvoa Neto (1997), o capitalismo cria a necessidade dos deslocamentos à busca de trabalho e no caso dessa pesquisa pode-se dizer que, por consequência, também pela busca do ensino superior. Vê-se assim que, analisar esse fenômeno como uma simples escolha pessoal não permite a sua compreensão no todo, pois exclui todo o cenário por detrás desse processo.

Como pontuam Azevedo e Bezerra (2022), a mobilidade humana é resultante de um processo social condicionado às mudanças globais, mas que está sempre condicionado a uma mesma estrutura. Dessa forma, na escola neomarxista, entende-se que as desigualdades regionais, causadas pelo sistema capitalista, seriam o motor chave dos deslocamentos humanos.

Sendo assim, a escola neomarxista contribui para essa pesquisa ao demonstrar que os deslocamentos pendulares não são uma escolha livre ou neutra. Eles são a consequência de uma estrutura urbana desigual, produzida historicamente por relações de poder e interesses do capital, que resultaram na distribuição desigual das instituições de ensino superior pela rede urbana. Nessa perspectiva, compreender os movimentos pendulares de estudantes é também entender as contradições espaciais impostas pelo capitalismo, que concentra serviços em centros urbanos e reforça dependências entre pequenas e médias cidades.

De acordo com Stroparo e Miguel (2017), a decisão de criação das pioneiras Universidades Estaduais do Paraná – incluindo a UEL e a UEM – inaugurou o processo de interiorização da educação universitária, mas que foi uma ação governamental relacionada à inserção do Brasil ao domínio do capitalismo internacional. Observa-se assim que, se atualmente existem estudantes que precisam se deslocar todos os dias para as cidades sede dessas universidades é porque houve uma distribuição desigual do ensino superior pelo estado, resultante de políticas públicas ligadas a expansão do capital.

A escolha de Londrina e Maringá para sediarem as respectivas universidades também esteve atrelada a interesses locais e a ideia de fomentar o desenvolvimento regional. A instalação de instituições de ensino superior nessas cidades alargaria a abrangência das cidades-sedes, estabelecendo-as como polos regionais de desenvolvimento (Stroparo; Miguel, 2017). Essa ambição tornou-se realidade e décadas após a instalação das universidades, Londrina e Maringá são exemplos de cidades que concentram uma considerável rede de prestação de serviços e que atraem diversas pessoas de municípios vizinhos, característica pela qual as cidades foram escolhidas como sedes de suas Regiões Imediatas (IBGE, 2017).

Observa-se então que esses deslocamentos são um ato que envolve fatores sociais e econômicos que o capitalismo impõe à população que se desloca diariamente, como a concentração de uma ampla rede de prestação de serviços nos municípios de médio e grande porte e as exigências de um mercado de trabalho cada vez mais competitivo.

No caso dos movimentos pendulares com fins estudantis, são fenômenos que, assim como outros deslocamentos, provocam mudanças no modo de vida das pessoas envolvidas nesse processo e não podem ser analisadas como simplesmente um ato de ir e vir entre local de residência e destino. Esse fluxo de pessoas ocorre por diversos motivos, mas que se resume atualmente na busca de estudo qualificado, já que os processos de inserção do indivíduo no mercado de trabalho se mostram cada vez mais rigorosos, exigindo que ele esteja altamente capacitado para ocupar uma vaga de trabalho.

Resultados e Discussões

Espera-se alcançar a partir dessa proposta, uma série de resultados que aprofundarão a compreensão sobre a mobilidade acadêmica e suas implicações. Como fruto desse estudo espera-se que surjam aspectos ainda pouco explorados em torno dessa temática, assim como

reflexões a respeito do enfrentamento das consequências dos deslocamentos pendulares na vida dos universitários envolvidos nesse processo.

Um outro resultado crucial será a compreensão das relações funcionais entre as Regiões Imediatas e as cidades universitárias. Pretende-se verificar o grau de interdependência e integração entre as regiões de residência dos estudantes e o polo universitário, e como a presença da universidade afeta o desenvolvimento e a dinâmica urbana das regiões vizinhas. Adicionalmente, esta pesquisa visa um aperfeiçoamento metodológico do uso de Regiões Imediatas como unidade de análise para estudos de mobilidade. Ao avaliar a eficácia dessa escala em um contexto específico como o universitário, espera-se desenvolver uma metodologia replicável para pesquisas futuras.

Por fim, salienta-se que os resultados desta proposta podem servir como subsídios importantes para políticas públicas e planejamento urbano e regional, como projetos que minimizem ou reduzam os impactos negativos dos deslocamentos pendulares na vida dos universitários envolvidos nesse processo.

De acordo com a pesquisa de Wilhelm (2023), as dificuldades enfrentadas no percurso entre o município de residência e a universidade são motivos que levam à evasão nos cursos de licenciatura em Geografia das universidades públicas do estado do Paraná, e isso pode não se restringir a apenas esses cursos. Dessa maneira, surge a necessidade da criação de medidas de incentivo e permanência de estudantes em instituições de ensino superior, como parcerias entre as universidades e prefeituras, visando atender e acolher os discentes oriundos de outros municípios.

Considerações Finais

Com base nas perspectivas exploradas e nos objetivos propostos, as Regiões Imediatas demonstram ser uma unidade de análise eficaz para a compreensão dos movimentos pendulares de estudantes universitários. O estudo conceitual realizado, utilizando as Regiões Imediatas de Londrina e Maringá como exemplos, reforça a capacidade dessa divisão geográfica do IBGE em mapear com maior fidelidade os padrões de interação socioeconômica e os fluxos populacionais. Espera-se que a metodologia detalhada, focada na identificação de polos universitários, delimitação das áreas de abrangência, quantificação e caracterização dos fluxos por meio de questionários, proporcione uma compreensão aprofundada da mobilidade acadêmica e suas implicações.

A relevância deste trabalho reside não apenas na inovação metodológica ao propor o uso das Regiões Imediatas para este tipo de análise, mas também na contribuição para o planejamento urbano e regional. Ao revelar as dificuldades enfrentadas pelos estudantes, como gastos com locomoção e tempo de deslocamento, e ao compreender as relações funcionais entre as Regiões Imediatas e as cidades universitárias, os resultados podem subsidiar a criação de políticas públicas eficazes.

Tais medidas são cruciais para incentivar a permanência dos estudantes nas instituições de ensino superior, minimizando os impactos negativos dos deslocamentos pendulares e combatendo a evasão. Essa pesquisa é essencial para compreender os desafios enfrentados pelos estudantes que praticam os movimentos pendulares, como os altos custos do transporte, a precariedade da infraestrutura de rodovias e os efeitos do tempo de deslocamento sobre o seu rendimento acadêmico.

Sendo assim, é válido ressaltar que a continuidade das pesquisas nessa temática é fundamental para solidificar a aplicação das Regiões Imediatas como ferramenta analítica e para promover o acolhimento e o bem-estar dos discentes que se deslocam diariamente em busca de qualificação educacional, com resultados que poderão embasar propostas de aprimoramento de políticas de planejamento urbano e mobilidade, como a melhoria do transporte público e fomentar discussões sobre políticas de assistência estudantil voltadas para esses estudantes.

Referências

AZEVEDO, Aurécio Cavalcante de; BEZERRA, Josué Alencar. Mobilidade espacial da população: pressupostos teórico-metodológicos. **Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional**, Blumenau, v.10, n. 1, p. 23-45, 2023. Disponível em: <https://ojsrevista.furb.br/ojs/index.php/rbdr/article/view/8986>. Acesso em: 10 maio. 2025.

BASTOS, Jennifer Ester de Sousa *et al.* O Uso do Questionário como Ferramenta Metodológica: potencialidades e desafios. **Brazilian Journal of Implantology and Health Sciences**, Macapá, v. 5, n. 3, p. 623-636, 2023. Disponível em: <file:///C:/Users/Gabriel/Downloads/O+Uso+do+Question%C3%A1rio+como+Ferramenta+Metodol%C3%B3gica.pdf>. Acesso em 08 out. 2025.

BECKER, Olga Maria Schild. Mobilidade Espacial da População: Conceitos, tipologias, contextos. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Explorações geográficas: percursos do fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p.279-318. Disponível em: <https://pt.scribd.com/doc/288517894/Becker-Olga-Schild-Mobilidade-Espacial-Da-Populacao-Conceitos-Tipologia-Contextos-Pp-319-367#>. Acesso em: 14 de dez. de 2024.

FERNANDES, Pedro Henrique Carnevalli. **Sociabilidade e sentimento de insegurança urbana em pequenas cidades: o Norte do Paraná**. 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2012. Disponível em: <http://repositorio.uem.br:8080/jspui/handle/1/2857>. Acesso em: 08 mar. 2025.

GEMINIANO JÚNIOR, Jessé. **Um aporte da mobilidade pendular dos estudantes do curso de geografia da UEPB: implicações no processo de ensino-aprendizagem**. 2012. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Universidade Estadual da Paraíba, Campina Grande, 2012. Disponível em: <https://dspace.bc.uepb.edu.br/jspui/handle/123456789/2768>. Acesso em: 14 ago. 2024.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/divisao-regional/15778-divisoes-regionais-do-brasil.html>. Acesso em: 08 mar. 2025.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência das cidades**. 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/bibliotecacatalogo?view=detalhes&id=2101728>. Acesso em: 08 out. 2025.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Youtube, 2025. 1 vídeo (2h, 06min e 45seg). Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=Q_5mZB6K9zg. Acesso em 09 out. 2025.

LIMA, Willian de Mendonça. **Novas mobilidades, espaço de vida e desempenho escolar: o caso dos estudantes de ensino médio no município de Natal – RN**. 2015. Dissertação (Mestrado em Demografia) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/server/api/core/bitstreams/3e5cbc12-1a6c-4699-8d49-29154a558d68/content>. Acesso em 08 ago. 2024.

PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. Polarização urbana e mobilidade da população: O caso dos deslocamentos pendulares na rede pública de ensino médio do Distrito Federal. *In: XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, 2006, Caxambú. **Anais [...]**. Caxambú: ABEP, 2006. p. 1-18. Disponível em: <file:///C:/Users/Gabriel/Downloads/galoa-proceedings--abep-2006--183316.pdf>. Acesso em 08 ago. 2024.

PERPETUA, Guilherme Marini. Movimentos pendulares e acumulação do capital. **Revista Pegada**, Presidente Prudente, vol. 11, n.2, p. 132-155, dezembro/2010. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/view/1309/1305>. Acesso em: 08 mar. 2025.

PÓVOA NETO, Helion. Migrações internas e mobilidade do trabalho no Brasil atual. Novos desafios para a análise. **Revista Experimental**, São Paulo, n. 2, p. 11-24, março/ 1997.

SANTOS, Regina Bega. **Migração no Brasil**. 3. Ed. São Paulo: Scipione, 1998.

SOUZA, Josimar dos Reis de; SOARES, Beatriz Ribeiro. Qualidade de vida no contexto da região de influência de cidades: os fluxos de educação, saúde e consumo entre pequenas

cidades da Região Geográfica Imediata de Araxá, Minas Gerais (Brasil). **Revista Univap**, São José dos Campos, v. 30, n. 69, p. 1-13, 2024.

STROPARO, Edécio José; MIGUEL, Maria Elisabeth Blanck. Interiorização da educação universitária paranaense: política de expansão ou real submissão aos desígnios do capital internacional?. **Cadernos de História da Educação**, Uberlândia, v.16, n.2, p. 387-407, mai.-ago. 2017. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/che/article/view/39594/20780>. Acesso em: 08 mar. 2025.

TAVARES, Jéssica Monteiro da Silva. **Movimentos pendulares de estudantes na região norte fluminense**. 2016. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional, Campos dos Goytacazes, 2016.

WILHELM, Marilene Francieli. **A evasão dos cursos de licenciatura em Geografia das Universidades Estaduais do Paraná**. 2023. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Francisco Beltrão, 2023.

ZAMBON, João Pedro. **Condições humanas e sociais de vida e a infraestrutura urbana em pequenas cidades na Região Imediata de Maringá - o caso de Santa Fé – PR**. 2025. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2025.

OPERACIONALIZAÇÃO DO CONCEITO DE REGIÃO POR MEIO DO TRABALHO DE CAMPO: A SITUAÇÃO GEOGRÁFICA DA REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS-PR

Theo Goulart Tavares de Lima Araujo⁵⁴

Raul Moura Guimarães Pena⁵⁵

Maico Eduardo Dias Dias⁵⁶

RESUMO

Compreender como as regiões se formam e se estruturam é um desafio central da Geografia, que busca articular teoria e prática na análise do espaço. Este trabalho tem como objetivo operacionalizar o conceito de região por meio do trabalho de campo realizado na região dos Campos Gerais (PR), com foco nas cidades de Castro e Tibagi. A pesquisa combina revisão bibliográfica e observação empírica, permitindo relacionar fundamentos teóricos da regionalização às dinâmicas socioeconômicas e culturais observadas. Em Castro, verificou-se que a imigração europeia dos séculos XIX e XX estruturou uma elite agrícola e consolidou uma economia baseada no uso intensivo do solo, vinculada à herança cultural dos imigrantes. Já em Tibagi, o declínio da mineração levou à reconfiguração da economia, centrada atualmente no turismo natural e paisagístico, que explora o potencial geomorfológico da região. Os resultados evidenciam que, embora inseridas no mesmo recorte regional, as duas cidades apresentam funções complementares e distintas: Castro sustenta-se pela agricultura e pela tradição cultural europeia; Tibagi, pelo turismo e pela valorização da paisagem. Assim, o conceito de região manifesta-se como um processo dinâmico, resultante das interações entre natureza, sociedade e capital. Conclui-se que aproximar teoria e empiria é essencial para compreender os Campos Gerais como uma região viva e em constante transformação, cuja sustentabilidade depende da integração equilibrada entre economia, cultura e planejamento territorial.

Palavras-chave: Teorias da Região; Campos Gerais; Castro; Tibagi; Trabalho de Campo.

Introdução

Compreender as funcionalidades e dinâmicas que estruturam as regiões é um caminho epistemológico amplamente trilhado por diferentes autores da Geografia e de outras áreas das ciências humanas. Dentro dessa perspectiva, este trabalho parte da análise das cidades de pequeno e médio porte, cuja relevância tem se destacado no contexto da organização territorial brasileira. Segundo Corrêa (2007, p. 45), “essas cidades cumprem papéis essenciais na rede urbana, atuando como centros de articulação regional e de mediação entre o campo e as grandes cidades”. Essa reflexão permite compreender que municípios de menor porte, embora muitas vezes marginalizados nas análises urbanas, desempenham funções estratégicas na circulação de

⁵⁴ Graduando do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina, theo.goulart.tavares@uel.br;

⁵⁵ Graduando do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina, raul.moura.gpena@uel.br;

⁵⁶ Professor Adjunto do departamento de Geografia, maico.eduardo.dias@uel.br.

capitais, pessoas e cultura, consolidando-se como nós intermediários na rede urbana.

É nesse contexto que se insere o presente estudo, cujo enfoque é analisar as funcionalidades e características das cidades de Tibagi e Castro, ambas situadas na região dos Campos Gerais, no estado do Paraná (Tommasino, 1995). As duas cidades foram visitadas em trabalho de campo realizado pelo curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina (UEL), entre os dias 24 e 25 de maio de 2025, com o objetivo de relacionar as teorias geográficas sobre região às observações empíricas do espaço vivido.

Para que seja possível compreender as complexidades que essa região apresenta, é necessário adotar uma perspectiva dialética, observando os processos históricos de formação dos municípios e suas transformações socioespaciais ao longo do tempo. Essa abordagem possibilita identificar como o passado, a cultura e as relações econômicas moldam a configuração atual e as funções que essas cidades exercem na rede regional.

A discussão inicia-se pela cidade de Castro, localizada na região Centro-Sul do Paraná, também conhecida como Campos Gerais (figura 1). O município possui uma rica história de formação e uma intensa relação com o desenvolvimento estadual, sendo o primeiro município da Província do Paraná, em 1857. No século XIX, Castro recebeu um expressivo fluxo de imigração europeia, especialmente de holandeses e alemães, que introduziram técnicas agrícolas e práticas culturais avançadas para a época. Atualmente, essas raízes permanecem fortemente presentes na identidade local, que valoriza e preserva tradições herdadas da imigração, refletidas em espaços como o bairro e a cooperativa de Castrolanda, núcleo de imigrantes holandeses que mantém viva sua cultura em território brasileiro.

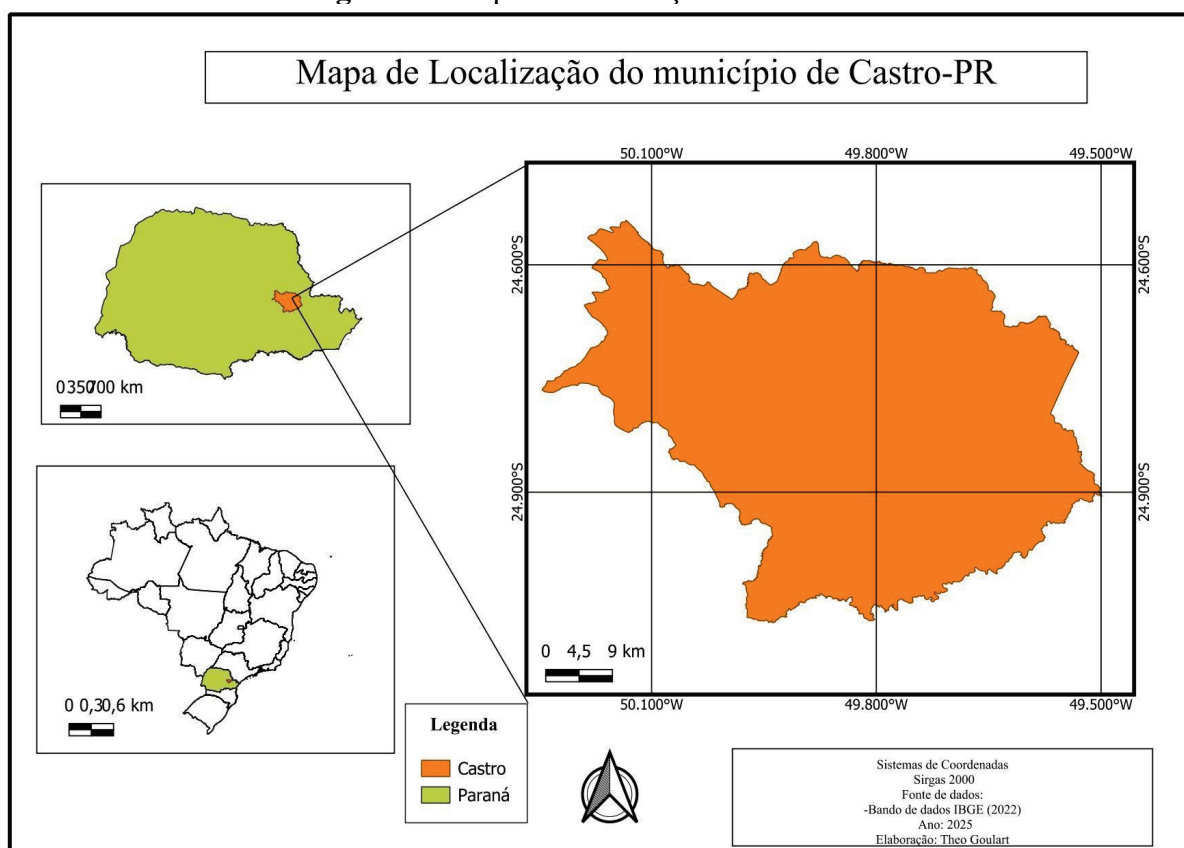
Em contrapartida, a cidade de Tibagi, também localizada na região dos Campos Gerais (figura 2), apresenta uma trajetória histórica distinta. Sua formação está ligada à mineração de pedras e minérios preciosos, especialmente diamantes, impulsionada pela proximidade do rio Tibagi, que deu nome ao município. Essa atividade atraiu portugueses no século XIX e, posteriormente, grupos migrantes de diversas regiões brasileiras ao longo do século XX. Atualmente, Tibagi se destaca pela vocação turística, baseada nas paisagens naturais do Parque Estadual do Guartelá e do Canyon Iapó, ambos visitados durante o trabalho de campo.

É importante ressaltar que essas cidades médias e pequenas, conforme destaca Santos (2008, p. 101), “constituem espaços de coexistência entre o moderno e o tradicional, revelando as contradições do processo de urbanização brasileiro”. Tal coexistência é evidente na região estudada: enquanto Castro conserva práticas agrícolas tradicionais e uma cultura fortemente europeia, Tibagi articula o turismo como estratégia de dinamização econômica contemporânea.

Ademais, as duas cidades compartilham a necessidade de diversificar suas economias e preservar suas identidades culturais, de modo a garantir um desenvolvimento regional sustentável.

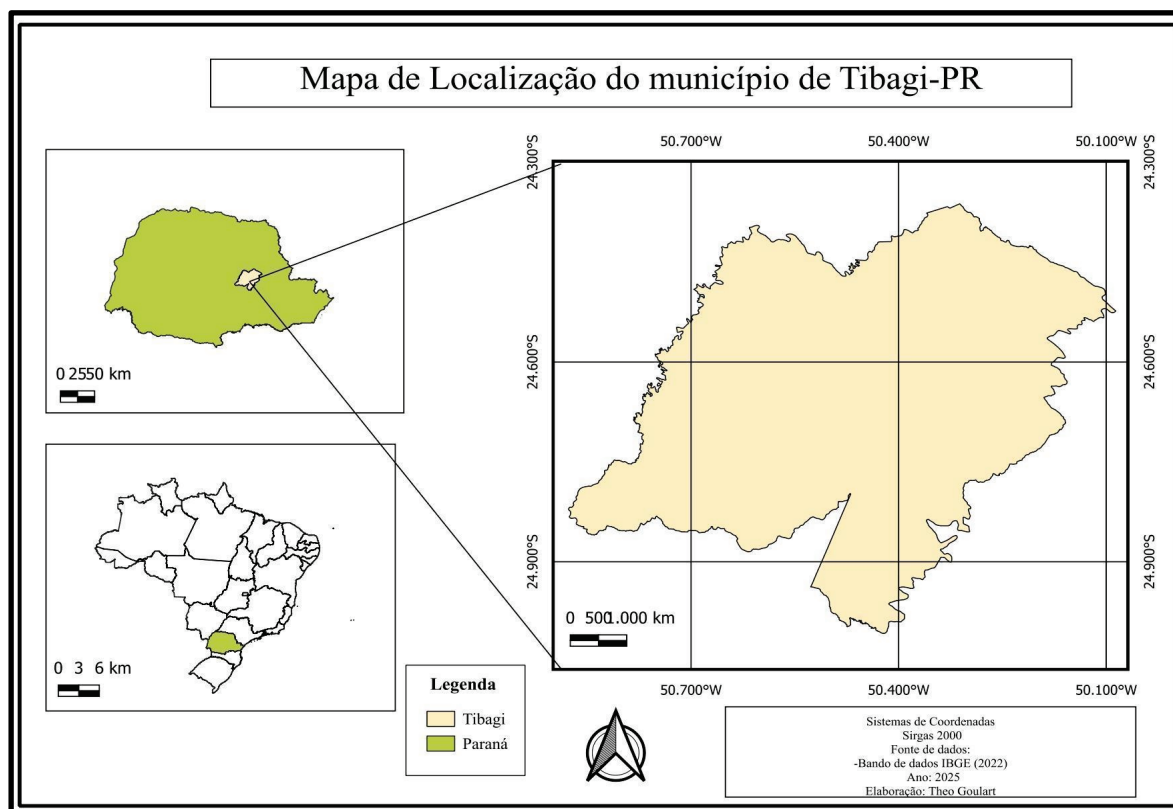
Dessa forma, compreender as funcionalidades regionais de Castro e Tibagi significa também entender o papel estruturante das cidades de pequeno e médio porte na rede urbana paranaense, articulando teoria e prática para revelar como as relações históricas, econômicas e culturais produzem e transformam o espaço geográfico. O trabalho, portanto, propõe-se a operacionalizar o conceito de região por meio da observação empírica, conectando as bases teóricas da Geografia com a realidade vivida nos Campos Gerais do Paraná.

Figura 1 - Mapa de localização de Castro-PR.



Fonte: Autor, 2025.

Figura 2 - Mapa de localização de Tibagi-PR.



Fonte: Autor, 2025

Metodologia

A metodologia adotada neste trabalho foi elaborada com o propósito de relacionar os fundamentos teóricos sobre o conceito de região com a prática empírica do trabalho de campo, permitindo compreender de forma mais concreta como as dinâmicas territoriais se manifestam nas cidades de Tibagi e Castro, situadas na região dos Campos Gerais do Paraná. A partir dessa perspectiva, buscou-se estruturar um caminho investigativo capaz de revelar as múltiplas dimensões históricas, culturais, econômicas e ambientais que configuram a identidade regional analisada.

Inicialmente, foi realizado um trabalho de campo exploratório nas cidades de Tibagi-PR e Castro-PR, entre os dias 24 e 25 de maio de 2025, com o intuito de observar in loco as características físicas e socioeconômicas desses municípios. O foco principal recaiu sobre o bairro de Castrolândia, em Castro, e sobre as áreas de relevância turística e natural de Tibagi, como o Parque Estadual do Guartelá e o Canyon Iapó. Essa etapa empírica permitiu que a teoria

fosse confrontada com a realidade observada, exercitando o “olhar geográfico” descrito por Kozel (2012), que compreende o espaço não apenas como paisagem, mas como expressão viva de processos históricos e sociais.

A segunda etapa consistiu em uma revisão bibliográfica aprofundada das principais obras abordadas na disciplina Teorias da Região e Regionalização, complementada por textos clássicos e contemporâneos da Geografia. Essa revisão teve como objetivo sustentar teoricamente as interpretações empíricas realizadas em campo, criando uma ponte entre os fundamentos conceituais como os propostos por Varenius, Lencioni e Gomes e as observações práticas do território estudado. Assim, teoria e empiria foram tratadas como instâncias complementares e indispensáveis à compreensão do fenômeno regional.

Em seguida, foi utilizado o software QGIS como instrumento técnico de representação espacial, possibilitando a elaboração de três produtos cartográficos principais:

1. Mapa de Localização de Castro-PR;
2. Mapa de Localização de Tibagi-PR; e
3. Mapa de Uso do Solo de Castro-PR.

Esses mapas foram produzidos com base em dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022) e do Projeto MapBiomias (2023), permitindo visualizar, analisar e comparar a ocupação territorial, o uso do solo e a configuração das paisagens regionais. A cartografia, nesse contexto, foi compreendida não apenas como ilustração, mas como ferramenta interpretativa, capaz de traduzir espacialmente as relações entre o homem e o meio.

Por fim, os dados obtidos em campo, os registros visuais e as informações cartográficas foram analisados de forma integrada, buscando identificar as lógicas de organização regional, as permanências históricas e as transformações recentes nas cidades estudadas. Assim, a metodologia proposta não se limitou à descrição dos fenômenos, mas buscou provocar a reflexão sobre o papel das cidades de pequeno e médio porte na estruturação regional, destacando a relevância de abordagens empíricas no ensino e na pesquisa geográfica.

Desse modo, a operacionalização desta metodologia permitiu cumprir o objetivo central do trabalho: aproximar teoria e prática para compreender como os processos so.

Fundamentação Teórica

Compreender o espaço regional, como proposto na introdução deste trabalho, exige uma imersão nas bases conceituais que sustentam o pensamento geográfico. Se, por meio da metodologia, buscou-se aproximar a teoria da observação empírica realizada em campo, nesta seção o objetivo é percorrer o caminho inverso: retornar às origens teóricas do conceito de região, compreendendo como ele se transforma e adquire sentido quando confrontado com as realidades vividas em Castro e Tibagi, nos Campos Gerais do Paraná.

O conceito de região constitui um dos pilares centrais da ciência geográfica, carregando em si uma multiplicidade de significados que se modificaram ao longo da história. Entender como essa ideia se consolidou é essencial para interpretar as dinâmicas que estruturam os espaços analisados. Segundo Lencioni (2002), o debate sobre a região remonta à Antiguidade, sendo Hecateu de Mileto um dos primeiros a propor uma divisão sistemática da Terra em zonas climáticas. Essa perspectiva inicial, ainda vinculada à observação natural e às condições físicas, foi o ponto de partida para a ampliação do conceito, que passou a incorporar também dimensões econômicas, políticas e culturais, transformando-se em uma categoria interdisciplinar e multifacetada.

Com o avanço do pensamento geográfico, Bernhard Varenius introduz uma das distinções mais influentes: a separação entre geografia geral e geografia especial. Ao fazê-lo, abriu caminho para uma compreensão mais detalhada das especificidades regionais, destacando o caráter ideográfico e singular de cada recorte espacial. Essa distinção é fundamental para a presente pesquisa, pois orienta o olhar lançado sobre Castro e Tibagi, cidades que não se resumem a pontos no mapa, mas expressam histórias, culturas e modos de produção particulares. Assim, a geografia especial de Varenius oferece a base para um olhar analítico que, articulado à experiência de campo, permite reconhecer as particularidades que definem a identidade dos Campos Gerais.

Posteriormente, com o desenvolvimento da geografia crítica, o conceito de região ganha novas interpretações e se consolida como um produto das relações sociais e da divisão territorial do trabalho. Para Gomes (2003), a região deve ser entendida como um espaço organizado por forças econômicas e políticas, em que as desigualdades se manifestam de forma concreta. Nessa perspectiva, ela é simultaneamente resultado e condição de reprodução do capital, sendo constantemente reconfigurada por dinâmicas de acumulação, crises e reorganização produtiva. Essa leitura crítica permite compreender as transformações econômicas vividas por Castro e

Tibagi, uma associada à agricultura e ao legado da imigração europeia, outra ao turismo e à valorização de suas paisagens naturais.

Ainda segundo Gomes (2003), o debate teórico amplia-se com o conceito de possibilismo, originalmente formulado por Lucien Febvre, segundo o qual “o meio ambiente propõe, o homem dispõe”. Essa concepção rompe com o determinismo natural e propõe uma relação dialógica entre sociedade e natureza: os recursos naturais não impõem destinos, mas oferecem possibilidades que são exploradas conforme as escolhas humanas, as políticas públicas e as estratégias de mercado. Tal ideia é especialmente relevante ao se observar como os campos férteis de Castro e as paisagens de Tibagi foram apropriados e reinterpretados ao longo do tempo, revelando a capacidade humana de transformar o espaço em função de interesses sociais e econômicos.

Por fim, Markusen (1981) insere uma dimensão política no debate, ao afirmar que o regionalismo é uma construção social, fruto de disputas entre grupos e do papel organizador do Estado. Essa visão é essencial para compreender a trajetória de Castro, marcada por políticas estatais de incentivo à imigração europeia e pela formação de uma elite agrícola, e também a de Tibagi, cuja economia passou por reestruturação após o declínio da mineração, reinventando-se por meio do turismo e da gestão do patrimônio natural.

Dessa forma, a fundamentação teórica que sustenta este trabalho articula-se diretamente à proposta metodológica de aproximar teoria e empiria. Ao relacionar as contribuições de Lencioni, Varenius, Gomes e Markusen, torna-se possível compreender que as regiões são construções dinâmicas, moldadas por interações entre natureza, sociedade e capital. Essa abordagem dialética não apenas descreve as características de Castro e Tibagi, mas também interpreta criticamente os processos que produzem e transformam o espaço regional dos Campos Gerais no mesmo espaço vivenciado, observado e analisado durante o trabalho de campo.

Resultados e Discussões

A correlação teórica e a leitura da região dos Campos Gerais I

A estrutura do pensamento sobre região na ciência geográfica se estabelece no berço da civilização humana, sendo discutida por Hecateu de Mileto, como descreve Lencioni (2002, p. 186) ao afirmar:

Quem primeiro traçou um mapa-múndi e procedeu a uma regionalização da Terra foi Hecateu de Mileto (550–475 a.C.), divulgando a regionalização de Pitágoras, na qual as cinco zonas climáticas da Terra corresponderiam a uma zona tórrida, uma temperada, duas frias e, ainda, uma zona tropical.” (Lencioni, 2002, p. 186).

Esse ponto de partida evidencia que o pensamento sobre regionalização nasce da tentativa de compreender a organização espacial da Terra, movimento que, séculos depois, seria aprofundado por diversos autores e que se reflete diretamente na análise da região dos Campos Gerais e das cidades de Castro e Tibagi.

Seguindo essa linha, Bernhard Varenius introduziu uma divisão fundamental na geografia: de um lado, a geografia geral, voltada a uma visão global e naturalista; e de outro, a geografia especial, dedicada ao estudo idiográfico a descrição do único, do particular. Essa distinção é essencial para entender Castro e Tibagi, pois cada uma representa expressões específicas do espaço regional. A geografia especial, ao olhar para o detalhe e para o vivido, permite compreender como cada município manifesta, de forma singular, a relação homem-terra e as dinâmicas de capital, cultura e natureza.

Nesse sentido, como observa Lencioni (2002), estudar a região exige esse foco aprofundado: não basta generalizar processos globais; é preciso entender os elementos locais que regem cada território. O termo “região”, derivado do latim *regere*, remete a ordenar, reger ideia reforçada por Gomes (2003), que destaca o caráter organizacional do conceito. Assim, compreender os Campos Gerais requer identificar o que rege esses municípios: a capital, as relações culturais, as políticas estatais e os fatores naturais que estruturam a vida regional.

A região dos Campos Gerais se apresenta, portanto, como um espaço de articulação entre o natural e o humano. Sua paisagem rica em belezas naturais, altos solos férteis e formas geomorfológicas marcantes estimula a capitalização da natureza por meio do turismo e da agricultura. Essa dinâmica, que converte o espaço natural em recurso econômico, ilustra o pensamento de Lucien Febvre, citado por Gomes (2003, p. 55), ao afirmar:

Contra esta perspectiva de um meio natural 'explicativo' das diferenças sociais, L. Febvre, em 1922, forja a expressão 'possibilismo', que pretende ser uma resposta definitiva à ideia de estabelecer leis gerais tendo por base o ambiente natural. [...] 'O meio ambiente propõe, o homem dispõe. (Gomes, 2003, p. 55).

Essa relação possibilista é clara nos dois municípios: em Tibagi, o relevo e as paisagens são explorados pelo turismo; em Castro, o solo fértil e o clima favorável sustentam a agricultura intensiva. Ambos exemplificam como a natureza oferece possibilidades que o homem transforma em atividade econômica e como essas escolhas estruturam a identidade e o

funcionamento da região.

No entanto, conforme Marx (2001) e Gomes (2003) destacam, essa apropriação desigual dos recursos gera conflitos e desigualdades regionais, frutos da divisão territorial do trabalho e da acumulação capitalista, que “produz e distingue espacialmente possuidores e despossuídos” (Gomes, 2003, p. 65).

Essas desigualdades também refletem o papel do Estado, que, segundo Markusen (1981, p. 83), é parte ativa da construção regional: “Regionalismo é uma reivindicação política de um grupo de pessoas identificado territorialmente contra um ou mais representantes do Estado.”

Nos Campos Gerais, esse papel se manifesta de maneiras distintas. Em Tibagi, o Estado atua fomentando o turismo como estratégia de substituição econômica após o fim da mineração. Já em Castro, a ação estatal no século XIX e XX foi decisiva ao incentivar a imigração europeia, concedendo terras e apoio logístico aos colonos medida que fortaleceu a formação de uma elite agrícola. Assim, enquanto Castro consolidou uma economia estável baseada na agropecuária moderna, Tibagi busca alternativas sustentáveis após o esgotamento de sua base mineral.

Contudo, como lembra Priori (2012), o Estado, ao privilegiar alguns grupos, negligenciou outros, deixando muitas famílias sem acesso à terra e estimulando fluxos migratórios internos no Paraná. Essa contradição histórica se reflete até hoje nas desigualdades estruturais entre os municípios e dentro deles.

Em síntese, a análise teórica aplicada à região evidencia que Castro e Tibagi, embora compartilhem um mesmo espaço geográfico, revelam funções regionais complementares e desiguais: Castro, centro agrícola e cultural; Tibagi, núcleo turístico e ambiental. Ambas representam faces distintas de um mesmo processo de regionalização marcado pela interação entre natureza, sociedade e Estado.

Resultados empíricos e análise das dinâmicas locais

A partir dessa correlação teórica, o trabalho de campo revelou evidências concretas que permitem compreender como essas dinâmicas se manifestam no espaço vivido. As observações empíricas confirmaram tanto as potencialidades quanto os desafios estruturais das duas cidades analisadas.

Em Tibagi, os resultados mostraram que a economia local se apoia quase exclusivamente no turismo ligado à sua estrutura geomorfológica e geológica, especialmente nas áreas do Parque Estadual do Guartelá e do Canyon Iapó. No entanto, essa dependência

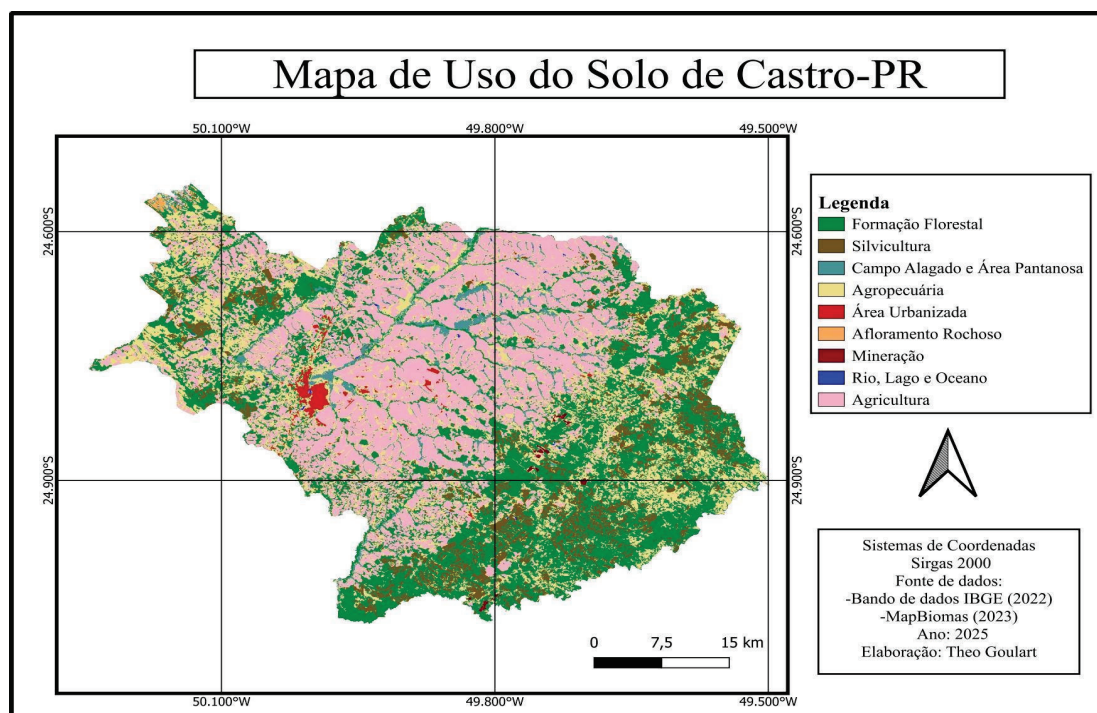
excessiva de um único setor representa um risco à estabilidade econômica do município. Como destaca Harvey (2013, p. 265):

“A tendência para o decréscimo da taxa de lucro gera superprodução, especulação, crises e capital excedente, juntamente com população excedente. [...] Essa barreira peculiar atesta as limitações e o caráter transitório meramente histórico do modo de produção capitalista.” (Harvey 2013, p. 265).

Portanto, a concentração de capital em um único segmento, o turismo, torna Tibagi vulnerável a crises cíclicas. O campo evidenciou a necessidade de diversificar as atividades econômicas, integrando o turismo a setores complementares, como o artesanato local, o agronegócio sustentável e a educação ambiental.

Já em Castro, o levantamento de dados e a análise cartográfica mostraram que o uso do solo continua fortemente direcionado à agricultura de commodities, como soja e milho, herança direta da colonização europeia do século XX. Essa característica é claramente observável no mapa de uso do solo de Castro (Figura 3):

Figura 3 - Mapa de uso do solo de Castro-PR



Fonte: Autor, 2025.

Mesmo em 2023, a predominância agrícola se mantém como traço definidor da economia local. No entanto, o modelo de uso intensivo do solo apresenta desafios ambientais e sociais, como a ausência de rotatividade de culturas e a concentração fundiária, que limitam o acesso à terra e comprometem a sustentabilidade a longo prazo. Essa estrutura desigual reflete a histórica ausência de políticas de redistribuição justa da terra, tema amplamente debatido por Piori (2012).

O bairro de Castrolanda exemplifica como a imigração moldou a identidade cultural e econômica de Castro. O local preserva fortemente a cultura holandesa expressa na arquitetura, nas festividades e nas práticas agrícolas, transformando a tradição em produto turístico e símbolo identitário. Entretanto, como o trabalho de campo evidenciou, essa valorização cultural convive com o apagamento de outras identidades, como a dos povos Kaingang, originalmente habitantes da região. Tal contradição evidencia o que Saquet (2015, p. 145) descreve ao afirmar que: “No Brasil, as desigualdades regionais revelam como o território é moldado por histórias de dominação e resistência, desde a colonização até as políticas contemporâneas.”

Essas disputas, de natureza econômica, social e cultural, confirmam o caráter multifacetado das lutas regionais, conforme define Markusen (1981, p. 87): “As lutas regionais são frequentemente multifacetadas, envolvendo conflitos de classe, culturais e políticos, o que exige análises concretas e históricas.”

Assim, os resultados obtidos demonstram que, enquanto Tibagi enfrenta o desafio da dependência econômica e da vulnerabilidade do turismo, Castro lida com a herança da concentração fundiária e com contradições culturais que marcam sua identidade. Ambos os casos reforçam o papel decisivo do Estado como mediador das desigualdades regionais e a importância de políticas públicas integradas que promovam desenvolvimento equilibrado e sustentável na região dos Campos Gerais.

Considerações Finais

A realização do trabalho de campo, aliada às discussões teóricas desenvolvidas ao longo da pesquisa, proporcionou uma compreensão mais profunda e sensível sobre a região dos Campos Gerais e, em especial, sobre as cidades de Castro e Tibagi. A observação empírica permitiu ao olhar geográfico analítico e crítico reconhecer as interações entre natureza, cultura

e economia que estruturam o espaço regional. Essa integração entre teoria e prática revelou que o desenvolvimento regional não pode ser interpretado apenas pela ótica econômica, mas como um processo multifacetado que envolve dimensões sociais, culturais e ambientais, conforme afirma Saquet (2015, p. 89): “O desenvolvimento territorial não se reduz ao crescimento econômico; ele exige a integração de dimensões culturais, ambientais e políticas para ser sustentável.”

Sob essa perspectiva, a cultura se destaca como o elo central que conecta as dinâmicas econômicas e sociais de Castro e Tibagi. Em Castro, a herança cultural dos imigrantes europeus foi determinante para a formação de uma sociedade de matriz agrícola moderna, fortemente vinculada ao uso intensivo do solo e à consolidação de uma elite produtora. Essa identidade cultural, associada à agricultura tecnificada, estruturou a economia e definiu o modo de vida local, fazendo com que o território seja reconhecido pela sua vocação agrícola e pela persistência das tradições europeias.

Em Tibagi, por outro lado, a identidade cultural se manifesta de forma mais híbrida e contraditória. A cidade se consolidou economicamente pelo turismo ligado às belezas naturais como o Canyon Guartelá e o rio Tibagi, mas ainda busca alinhar o discurso turístico promovido pelo Estado à sua cultura local e histórica. A visita ao Museu Histórico de Tibagi evidenciou essa diferença entre a imagem turística propagada e a identidade cultural genuína da população, revelando o desafio de construir um desenvolvimento que valorize tanto o potencial natural quanto a autenticidade sociocultural do município.

Dessa forma, os resultados obtidos indicam que Castro e Tibagi, embora inseridos na mesma região, expressam formas distintas de apropriação do território. Enquanto Castro representa a força produtiva agrícola e a continuidade de uma tradição europeia consolidada, Tibagi exemplifica a reinvenção econômica por meio da natureza e do turismo. Ambas, no entanto, compartilham a necessidade de diversificar suas bases econômicas e fortalecer a integração entre cultura, natureza e política pública como estratégia de sustentabilidade regional.

Por fim, torna-se evidente que o futuro da região dos Campos Gerais depende de um planejamento territorial integrado, capaz de evitar a concentração de capital em apenas um setor como a agricultura em Castro ou o turismo em Tibagi e promover sinergias econômicas entre as diferentes atividades regionais. É necessário estimular a circulação equilibrada do capital, criando redes de cooperação e adensamento produtivo que conectem os municípios, evitando crises cíclicas e fortalecendo a coesão regional.

Assim, a pesquisa reafirma que compreender e planejar uma região é reconhecer que o espaço geográfico é resultado da interação entre cultura, economia, natureza e política, e que somente pela articulação dessas dimensões é possível construir um desenvolvimento regional sólido, equitativo e duradouro nos Campos Gerais do Paraná.

Agradecimentos

Para a realização deste trabalho foi necessário a contribuição do Fundo de Desenvolvimento e Educação (FNDE), dos professores Marciel Lohmann e Sheila Castro dos Santos responsáveis pela realização do trabalho de campo que fomentou o presente trabalho. Ao grupo de Pesquisa Ensino e Extensão-PET de Geografia da UEL e ao professor orientador Maico Eduardo Dias Dias.

Referências

CORRÊA, Roberto Lobato. ***O espaço urbano***. 4. ed. São Paulo: Ática, 2007.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. O conceito de região e sua discussão. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. p. 55-65.

HARVEY, David. **Os Limites do Capital**. Ed. 1. São Paulo: Boitempo, 2013. p. 265.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2022**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 1 mar. 2025.

KOZEL, Salete. Geopoética das paisagens: olhar, sentir e ouvir a “natureza”. **Caderno de Geografia**, Belo Horizonte, v. 22, n. 37, p. 65-78, jan./jun. 2012. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333228743005>. Acesso em: 12 de jul. 2025.

LENCIONI, Sandra. Região e Geografia: a noção de região no pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri Carlos. (org.). **Novos caminhos da geografia**. São Paulo: Contexto, 1999. p. 186-204.

PROJETO MAPBIOMAS. *Coleção 2024 da série anual de mapas de cobertura e uso da terra do Brasil*. Disponível em: <https://mapbiomas.org>. Acesso em: 20 set. 2025.

MARKUSEN, Ann Roell. Região e Regionalismo: Um Enfoque Marxista. **Espaço & Debates**, n.º 2, 1981. p. 87.

MARX, Karl; ENGELS, Friederich. **Manifesto do Partido Comunista**. São Paulo: Martin Claret, 2001. p. 1-221.

PRIORI, Angelo et al. **História do Paraná (séculos XIX e XX)**. Maringá: Eduem, 2012. Disponível em: <https://books.scielo.org/id/k4vrh>. Acesso em: 11 de jul. 2025.

SAQUET, Marcos Aurélio. **Abordagens e Concepções de Território**. 4. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2015. p. 89-145.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

TOMMASINO, Kimiye. **A História dos Kaingáng da Bacia do Tibagi: uma Sociedade Jê Meridional em Movimento**. Universidade de São Paulo, 1995.

O PAPEL DO PLANEJAMENTO TURÍSTICO NO DESENVOLVIMENTO DE MUNICÍPIOS PEQUENOS

Isabella Sodré Cervejeiras Bertolini⁵⁷

Elizabete Campanini Ieda⁵⁸

Suelen Guadanhin⁵⁹

RESUMO

O presente artigo discute o turismo como uma alternativa estratégica para o desenvolvimento econômico e social dos pequenos municípios do Paraná, considerando que a maioria deles possuem menos de 20 mil habitantes e depende de atividades econômicas tradicionais. O objetivo principal é analisar como o planejamento turístico pode contribuir para a diversificação econômica, valorização cultural e geração de empregos nesses territórios. A metodologia adotada inclui pesquisa bibliográfica e análise de dados secundários disponibilizados por órgãos oficiais, como o Ministério do Turismo e a Secretaria Estadual do Turismo do Paraná. Os resultados apontam que, embora o turismo esteja mais consolidado em municípios maiores, municípios pequenos apresentam grande potencial em segmentos como ecoturismo, turismo rural, religioso e gastronômico. A inclusão no Mapa do Turismo Brasileiro, associada a políticas públicas, capacitação da população local e investimentos em infraestrutura, é essencial para impulsionar esse desenvolvimento. Conclui-se que o planejamento turístico, quando participativo e sensível às especificidades territoriais, aliado a uma governança eficaz e à atuação ativa das comunidades, pode transformar o turismo em um vetor para o desenvolvimento sustentável e valorização regional.

Palavras-chave: Planejamento turístico; Geração de Empregos; Desenvolvimento Sustentável; Municípios Pequenos; Participação Popular.

Introdução

O turismo é uma atividade complexa que integra dimensões sociais, culturais, econômicas e ambientais, e é um dos setores que mais crescem no mundo contemporâneo. Além dos deslocamentos motivados por lazer ou negócios, o turismo envolve a interação entre pessoas, territórios, serviços e patrimônios, exercendo papel significativo no fomento do desenvolvimento regional e local, incluindo a valorização das identidades locais.

O Estado do Paraná possui um vasto patrimônio natural com parques, reservas, rios, serras, cachoeiras e um rico acervo histórico-cultural, associado a processos migratórios e tradições que moldaram sua identidade. Entre os 399 municípios paranaenses, 308 possuem menos de 20 mil habitantes (IBGE, 2022), o que evidencia uma predominância de municípios

⁵⁷ Egresso Bacharel em Geografia pela Universidade Estadual de Londrina, iscbertolini@uepg.br.

⁵⁸ Egresso Bacharel em Geografia pela Universidade Estadual de Londrina, elizabetecampanini1@gmail.com.

⁵⁹ Egresso Bacharel em Geografia pela Universidade Estadual de Ponta Grossa, 20001103@uepg.br.

pequenos, muitos deles com sua economia dependentes da agricultura familiar, da pecuária, de atividades comerciais locais e administração pública, demonstrado baixa complexidade e diversificação econômica. Muitos desses municípios possuem potencial turístico a ser explorado, com paisagens belíssimas, cachoeiras, rotas rurais, entre outros. Embora possuam desafios relacionados à limitação de infraestrutura, falta de planejamento e investimento neste setor, também revela oportunidades para o turismo, que pode funcionar como vetor de desenvolvimento e geração de renda.

Políticas públicas recentes, como o Mapa do Turismo Brasileiro, e legislações estaduais voltadas ao setor, como a Lei nº 15.973/2008, reforçam a importância do planejamento turístico para a organização e o fortalecimento do setor, incentivando municípios a estruturarem seus atrativos e a acessarem linhas de fomento e capacitação. Nesse contexto, compreender as potencialidades e limitações dos pequenos municípios paranaenses se torna fundamental para a elaboração de estratégias eficazes que integrem desenvolvimento econômico, preservação ambiental e participação social.

Este artigo tem como objetivo analisar o turismo como instrumento de transformação socioeconômica no Paraná, com ênfase no planejamento e na realidade dos municípios de pequeno porte. Para isso, a pesquisa adota uma abordagem qualitativa, baseada em revisão bibliográfica e documental, abordando conceitos fundamentais como turismo, planejamento e desenvolvimento. Ainda busca evidenciar a importância do planejamento e de levar em conta as especificidades de municípios menores para levar o desenvolvimento turístico. A proposta é contribuir para uma reflexão crítica sobre como o turismo pode ser planejado e implementado como uma política pública efetiva, promovendo crescimento sustentável, geração de emprego e renda, inclusão social e complexidade econômica para o município e a população.

Metodologia

O estudo adotará uma abordagem qualitativa e quantitativa, por meio de pesquisa bibliográfica e documental, analisando fontes como artigos científicos, livros, relatórios, teses e documentos oficiais relacionados ao planejamento turístico e ao desenvolvimento de pequenos municípios. A coleta de dados será realizada por meio de revisão sistemática em bases acadêmicas como SciELO, Google Scholar e CAPES, além de sites oficiais como IBGE, IPARDES, Secretaria de Turismo do Paraná, entre outros.

Turismo e Planejamento Turístico

O turismo, enquanto fenômeno social, econômico e cultural, tem se consolidado como uma das atividades que mais crescem no mundo contemporâneo. Ele representa não apenas o deslocamento físico de pessoas, mas envolve uma complexa rede de relações entre territórios, sujeitos, serviços e práticas. Sua importância vai além do lazer, atuando como fator de desenvolvimento regional, geração de empregos e valorização de identidades locais. Compreender o turismo em suas múltiplas dimensões é fundamental para pensar estratégias eficazes de planejamento, especialmente em contextos em que o potencial turístico ainda é pouco explorado.

Segundo a Organização Mundial do Turismo - OMT (2001 apud Silveira, 2014. p.16) “turismo diz respeito às atividades praticadas pelas pessoas durante as suas viagens e permanências em locais situados fora do seu ambiente habitual por um período consecutivo que não ultrapasse um ano, por motivos de lazer, negócios e outros”. Complementando essa perspectiva, para Knafo (1996 apud Silveira, 2014. p. 20) o turismo é uma mudança de lugar que ocorre dentro do uso do tempo livre e que se realiza para além do tempo e do espaço cotidianos. Ainda acrescenta que o turismo é “um sistema formado por atores, práticas, e lugares, cuja finalidade é a recreação das pessoas por meio do deslocamento para fora de seus lugares de vida habituais, o que implica em habitar temporariamente em outros lugares” (Knafo; Stock, 2003. p. 45 apud Silveira, 2014. p. 20)

Já a EMBRATUR (1992, p23 apud Sobrinho, 2012) indica que o turismo “é uma atividade econômica representada pelo conjunto de transações, compra e venda de serviços turísticos efetuados entre os agentes econômicos do turismo. É gerado pelo deslocamento voluntário e temporário de pessoas para fora dos limites da área ou região em que têm residência fixa, por qualquer motivo, excetuando-se o de exercer alguma atividade remunerada no local que visita”.

De acordo com Barbosa (2005) o turismo representa uma das mais significativas forças econômicas em escala global, o qual envolve diversos fenômenos de consumo, gerando renda, movimentando mercados e promovendo o encontro entre oferta e demanda. Os impactos financeiros resultantes do setor são altamente expressivos, o que torna essencial sua inclusão nas políticas econômicas de países, regiões e municípios, dada sua capacidade de dinamizar a economia e impulsionar o desenvolvimento local. Scótolto e Panosso Neto (2015) ainda

acrescentam que o turismo possui potencial para retificar desigualdades econômicas e sociais através da geração de emprego e renda.

A partir dessas definições, percebe-se que o turismo está diretamente ligado à interação entre pessoas, territórios e interesses diversos, o que o transforma em um fenômeno dinâmico e em constante transformação, inclusive como instrumento de desenvolvimento. Essa relação entre sujeitos e espaço não ocorre de maneira espontânea, é moldada por forças econômicas, sociais e institucionais.

Knafou (1996 apud Silveira, 2014. p. 25) coloca que existem três fontes básicas que dão origem aos lugares turísticos: os turistas; o mercado; planejadores e promotores “territoriais” do turismo. Ainda acrescenta que o lugar pode ser criado pelo turismo, para o turismo ou o lugar já existente é transformado com a chegada do turismo (Silveira, 2014. p.26). Em todos os casos os principais atores responsáveis são os turistas e suas práticas, o mercado turístico, as instituições públicas e os atores locais. (Silveira, 2014. p.28)

Diante dessa complexidade, é evidente que o turismo demanda um planejamento articulado com a participação social e sustentado por políticas públicas que respeitem as especificidades de cada território. O planejamento turístico, portanto, surge como um instrumento essencial para organizar e potencializar os benefícios dessa atividade, assegurando seu desenvolvimento sustentável e equilibrado, especialmente em municípios de pequeno porte que buscam no turismo uma alternativa viável de crescimento econômico e valorização cultural.

O resultado concreto do planejamento turístico é o Plano de Desenvolvimento Turístico que deve ser elaborado pelo Estado em conjunto com a iniciativa privada e a comunidade, sem esquecer que esse planejamento deve ser participativo, ou seja, todos os representantes dos diversos setores envolvidos diretamente com o turismo podem e devem contribuir na sua realização. (Novo; Silva, 2010. p. 25)

Assim, após reconhecer a importância do planejamento turístico de forma participativa, torna-se necessário compreender os diferentes espaços onde essa atividade se concretiza.

Para que esse planejamento seja eficaz, é essencial compreender os diferentes espaços onde o turismo se desenvolve. O espaço natural, também chamado de espaço natural adaptado (ou rural), é o espaço onde predominam as espécies do reino vegetal, animal, mineral, sob as condições que o homem lhes estabeleceu. Já em relação ao espaço urbano, ele também é denominado de espaço artificial, aquele onde predomina todo tipo de artefato construído pelo homem, tendo como expressão máxima a cidade (BOULLÓN, 2002, apud Novo; Silva, 2010. p. 27).

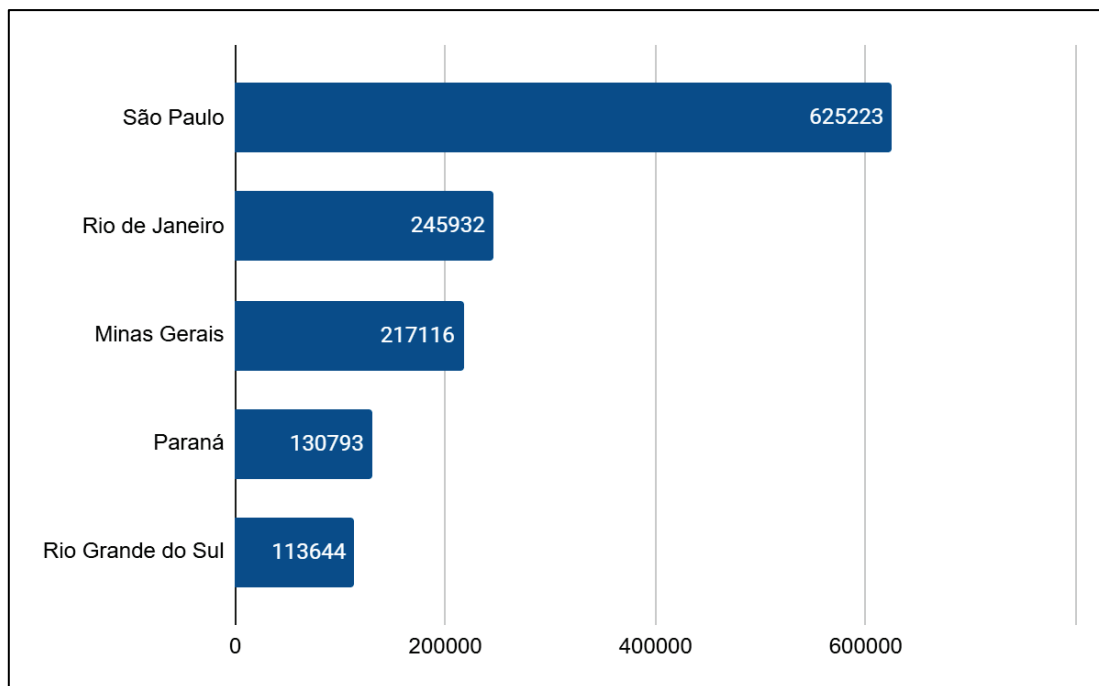
Com base nessa distinção entre os espaços naturais e urbanos, é possível avançar para a compreensão do espaço turístico, que se caracteriza por suas múltiplas relações de consumo e interação social.

O espaço turístico, por sua vez, é constituído por relações de consumo, para alguns, consumo de paisagem, para outros, consumo de território, mas, de modo consensual, na sociedade capitalista, consumo de mercadorias, consumo de serviços, portanto, espaço de relações de trabalho, comércio, produção e lazer, entretenimento, viagem, transporte, hospedagem, alimentação etc. (Guerra, 2002; Ruchkys, 2003, apud Pereira; Carrieri, 2005).

O planejamento adequado de espaços turísticos — tanto os naturais quanto os urbanos — é fundamental para o desenvolvimento sustentável do setor. Quando bem estruturados, esses espaços atraem visitantes, geram renda e promovem a preservação ambiental e cultural. Investir em infraestrutura, acessibilidade e gestão responsável assegura que o turismo beneficie as comunidades locais e conserve os recursos para futuras gerações, ou seja, um planejamento integrado é essencial para transformar o potencial turístico em desenvolvimento econômico e social de longo prazo, equilibrando crescimento econômico, preservação ambiental e valorização cultural.

Dessa forma, compreender a importância do planejamento e de sua aplicação nos diferentes espaços turísticos permite reconhecer como a organização e a gestão eficiente contribuem para fortalecer a atividade. A partir dessa perspectiva, é possível avaliar de maneira mais concreta os impactos do turismo na economia e na sociedade. Nesse contexto, de acordo com a Secretaria Estadual do Turismo do Paraná (2024), dados recentes mostram a importância econômica do setor:

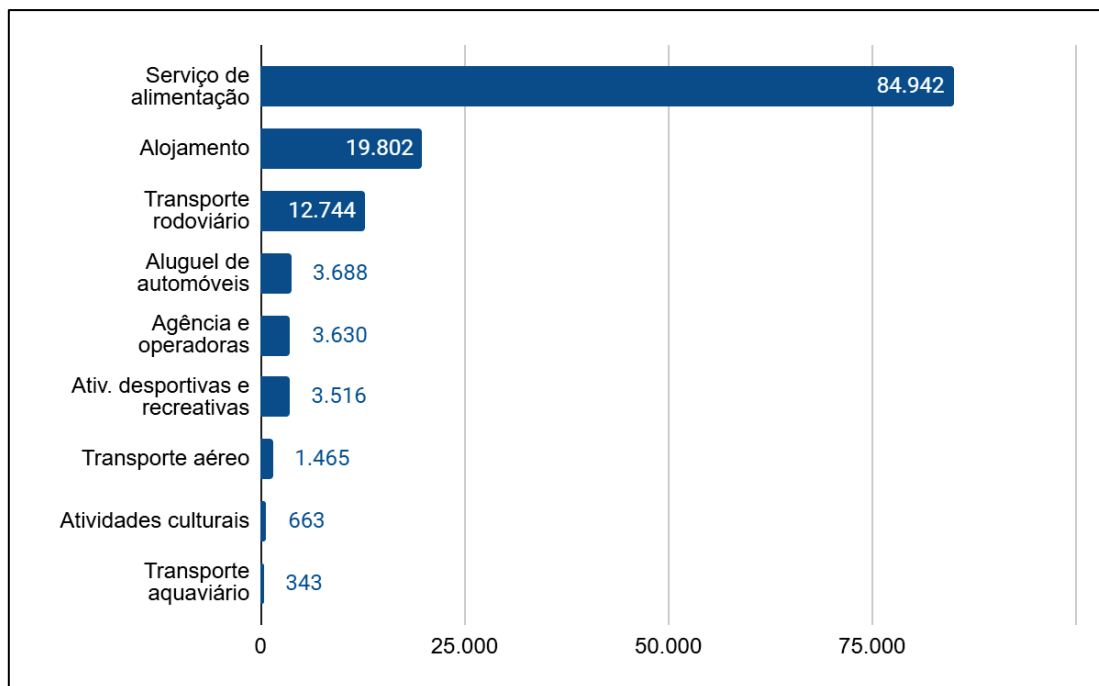
Gráfico 1 - Empregos formais por unidade da federação em 2022.



Fonte: Secretaria de Turismo do Estado do Paraná, 2024.

O Paraná (gráfico 1) ocupa a quarta posição, com 130.793 empregos formais no setor, evidenciando sua relevância no cenário turístico nacional, embora ainda com uma diferença significativa em relação à São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Evidencia ainda o peso do turismo na geração de empregos formais no estado, sendo importante compreender como essas oportunidades estão distribuídas entre os diferentes segmentos do setor. Nesse sentido, o Gráfico 2 apresenta a divisão dos empregos por Atividades Características do Turismo (ACTs) no Paraná em 2022, permitindo uma análise mais detalhada das áreas que mais contribuem para a dinâmica econômica turística estadual.

Gráfico 2 - Empregos por Atividades Características do Turismo (ACTs) no Paraná em 2022.



Fonte: Secretaria de Turismo do Estado do Paraná, 2024.

O gráfico 2 apresenta os empregos formais nas Atividades Características do Turismo (ACTs) no Paraná em 2022, evidenciando a distribuição dos vínculos empregatícios entre os principais segmentos do setor. A atividade de maior destaque é o serviço de alimentação, com 84.942 empregos formais, representando mais da metade do total de vínculos nas ACTs. Em seguida, aparecem alojamento (19.802) e transporte rodoviário (12.744), setores que, junto com a alimentação, formam a base da infraestrutura turística essencial.

Essa distribuição mostra que no Paraná, o turismo está fortemente vinculado a setores operacionais e de atendimento direto ao turista, como alimentação e hospedagem. Os dados reforçam a importância de políticas públicas voltadas à qualificação profissional e fortalecimento das demais áreas do turismo, especialmente aquelas com potencial de crescimento.

Para Boiesler (1999) existem dois componentes básicos para o desenvolvimento e que auxiliam em um planejamento eficaz, sendo eles os modelos mentais, que são os conjuntos de ideias, crenças e valores que um indivíduo ou grupo social constrói para entender e interagir com a realidade e os modelos reais, que são obtidos através de diagnósticos técnicos precisos, que mostram a realidade do território, suas potencialidades e limitações.

Um plano que se baseia exclusivamente nos modelos reais pode ser tecnicamente sólido, mas possuir um déficit de representatividade social, ao passo que, um plano que considera apenas os modelos mentais, ainda que reflita os desejos da comunidade, pode se revelar inviável na prática. Portanto, o planejamento consiste na articulação entre a técnica e as demandas colocadas pela sociedade, com o objetivo de criar propostas que sejam simultaneamente possíveis e necessárias.

Segundo Ivo Marcos Theis (2016), se o planejamento é tomado como um instrumento que deva alinhar o desenvolvimento (local, regional, nacional...) ao capital, então se planeja para reduzir incertezas (do capital no processo de sua valorização). Se, porém, se toma o planejamento como um instrumento que deva atender às necessidades e aos interesses das populações, então se planeja para exercer controle sobre o capital na sua tendência inexorável à extração ilimitada de recursos da natureza e energia vital dos seres humanos.

Seguindo a ideia do autor, o planejamento turístico pode reduzir riscos e incertezas para o capital, criando condições favoráveis, facilitando, auxiliando na implantação de infraestruturas, além de promover a capacitação técnica e profissional para que a comunidade esteja envolvida, gerando empregos e garantindo estabilidade para o desenvolvimento do turismo. A outra perspectiva do autor relaciona-se ao turismo como uma estratégia de desenvolvimento local sustentável, envolvendo os moradores na tomada de decisões e incentivando o turismo comunitário, com a atuação de guias locais, hospedagem familiar, artesanato e gastronomia típica, valorizando a cultura e distribuindo melhor os benefícios. Assim, o turismo se torna um meio para fortalecer a identidade local, gerar empregos dignos, além de diversificar a economia, sem promover a exploração excessiva do território.

Um planejamento turístico bem estruturado, aliado a um diagnóstico municipal preciso, traz impactos profundos e positivos para o desenvolvimento do setor. Quando implementados de forma integrada, esses elementos permitem atrair investimentos, melhorar a infraestrutura e criar empregos, ao mesmo tempo que preservam o patrimônio natural e cultural do destino. Um diagnóstico detalhado possibilita identificar as reais potencialidades e limitações da região, evitando problemas como superlotação, degradação ambiental ou desequilíbrios sociais. Como consequência, o município consegue oferecer uma experiência turística de qualidade, que valoriza a comunidade local e mantém a competitividade no mercado, transformando o turismo em um vetor de desenvolvimento econômico, sustentável e inclusivo para toda a região.

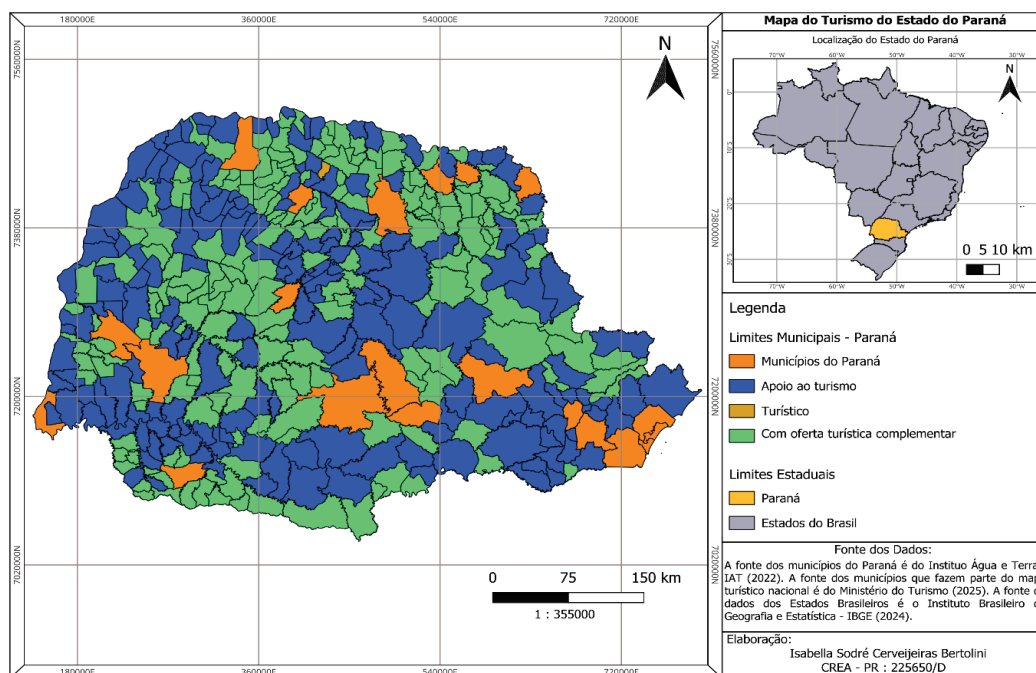
Nesse cenário, destaca-se a importância de planejar adequadamente tanto os espaços naturais quanto os urbanos, considerando suas especificidades e potencialidades. As decisões tomadas nesse processo influenciam diretamente na forma como o turismo se desenvolve e nas consequências disso para as populações locais e para o meio ambiente.

Desenvolvimento turístico e os municípios pequenos do Paraná

O turismo emerge como uma estratégia fundamental para impulsionar o desenvolvimento econômico e social dos municípios pequenos do Paraná, especialmente diante da realidade em que dos 399 municípios paranaenses, 308 possuem menos de 20 mil habitantes (IBGE, 2022), e muitos deles têm sua economia baseada em atividades tradicionais, como agricultura familiar, pesca e pecuária, com pouca diversificação. Os empregos formais, concentram-se principalmente no comércio local, serviços básicos, administração pública e, em alguns casos, em indústrias. Essa dependência de setores limitados torna esses municípios vulneráveis a crises econômicas, êxodo rural e estagnação.

Essa realidade evidencia a importância de se identificar e fortalecer as potencialidades locais, entre elas o turismo, que pode atuar como vetor de dinamização econômica e valorização cultural. O mapa a seguir ilustra a distribuição dos municípios paranaenses conforme sua inserção no Mapa do Turismo Brasileiro, destacando aqueles classificados como turísticos, de apoio ao turismo ou com oferta turística complementar.

Figura 1 - Mapa do Turismo do Estado do Paraná.



Fonte: IAT, 2022. Ministério do Turismo, 2025. IBGE, 2024.

De acordo com o Ministério do Turismo (2025), dentre os 399 municípios do estado, 205 fazem parte do Mapa do Turismo (figura 1), destes 21 são municípios turísticos, concentram os maiores fluxos de visitantes e detêm os principais atrativos e serviços turísticos, 183 possuem oferta turística complementar, esses municípios possuem atrativos e serviços que agregam à oferta da região e somente 1 como apoio ao turismo, neste caso o município não têm fluxo turístico ou apresenta movimento pouco expressivo, mas se beneficia da atividade fornecendo para municípios com oferta complementar, mão de obra, serviços ou produtos associados ao setor. Dos 205 municípios paranaenses presentes no mapa do turismo nacional, 139 possuem menos de 20 mil habitantes.

Observa-se ainda que, embora a maior parte dos municípios participe de alguma forma da atividade turística, há uma concentração de polos com maior estrutura no centro-sul e leste do estado, enquanto diversas regiões ainda apresentam potencial pouco explorado, cenário que reforça a necessidade de políticas públicas voltadas à diversificação econômica e ao desenvolvimento territorial equilibrado.

De acordo com o Governo do Estado do Paraná (2025) estar no Mapa do Turismo Brasileiro habilita os municípios a acessarem linhas de fomento, capacitação, apoio a eventos e financiamentos para obras de infraestrutura turística. Para os gestores locais, isso representa

mais visibilidade, novos projetos e aumento no fluxo de visitantes, gerando emprego, renda e desenvolvimento.

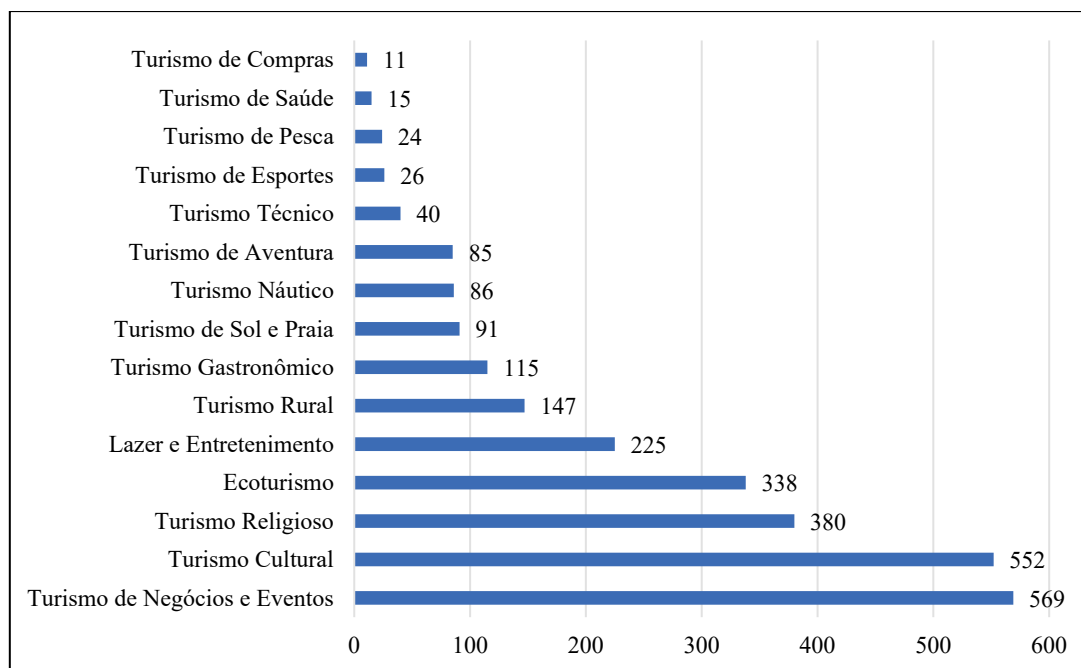
Os municípios podem se integrar ao mapa do turismo, se atenderem aos seguintes critérios: possuir uma secretaria ou departamento de Turismo; contar com uma Lei Orçamentária específica; ter prestadores de serviços turísticos cadastrados no CADASTUR; manter um Conselho Municipal de Turismo ativo; assinar um termo de compromisso; preencher a aba de atividades turísticas no sistema. (Ministério do Turismo, 2025.)

O Governo do Estado do Paraná (2024), publicou que

29,9% dos municípios possuem um turismólogo na equipe de gestão, 67,2% têm o turismo contemplado no Plano Diretor, 54,4% contam com Lei Municipal de Turismo e 53% possuem plano de ações para o setor. A pesquisa também revela que 41,6% das cidades têm um inventário turístico e 14,4% um plano de marketing.

Silveira (2014) coloca que no Brasil, diversos roteiros e rotas turísticas vêm sendo implantados nas últimas décadas, notadamente, a partir da ação do Estado com a execução da Lei nº 11.771/2008 que institui a Política Nacional do Turismo. No Paraná, a Lei nº 15.973/2008 consolida a Política Estadual de Turismo, criando um marco regulatório para o desenvolvimento sustentável do setor no estado, permitindo o desenvolvimento de uma diversificada oferta turística, alinhada às potencialidades locais. O incentivo estatal ao desenvolvimento sustentável do setor contribuiu para a ampliação e fortalecimento das diferentes modalidades de turismo no Paraná em 2022, como evidencia o gráfico 3.

Gráfico 3 - Segmentos do Turismo no Estado do Paraná em 2022.



Fonte: Sistema de Inteligência Turística, 2022.

Os dados sobre a distribuição de segmentos turísticos no Paraná (gráfico 3), revelam que os segmentos mais expressivos são: Turismo de Negócios e Eventos (569), Turismo Cultural (552), Turismo Religioso (380), Ecoturismo (338) e Turismo de Lazer e Entretenimento (225). Embora o turismo de negócios e o cultural se destaquem como os segmentos mais expressivos no estado, os municípios pequenos do Paraná encontram seu maior potencial de desenvolvimento em nichos turísticos alternativos.

O ecoturismo, com 338 registros, apresenta-se como opção ideal para municípios com parques naturais, rios cristalinos, cachoeiras exuberantes e áreas preservadas. O turismo rural, com 147 ocorrências, é uma alternativa estratégica ao combinar agricultura familiar, gastronomia típica e vivências autênticas no campo, sendo especialmente relevante para municípios com forte tradição agropecuária.

Já o turismo religioso, com expressivos 380 registros, mostra seu potencial em municípios que abrigam festas tradicionais ou que fazem parte de rotas de peregrinação históricas. Complementando essa oferta, o turismo gastronômico (115) se destaca ao valorizar produtos locais como queijos artesanais, vinhos de qualidade e mel puro, podendo ser perfeitamente integrado ao turismo rural.

Por fim, o turismo de aventura (85) aparece como opção viável para municípios com relevo acidentado, onde atividades como trilhas, rapel e rafting podem ser desenvolvidas, aproveitando as características naturais do território.

Esses segmentos alternativos valorizam os recursos de cada localidade e oferecem oportunidades mais acessíveis de desenvolvimento turístico para municípios menores, que podem assim construir uma identidade turística própria sem a necessidade de grandes infraestruturas ou investimentos massivos. Muitos desses municípios possuem belezas naturais (cachoeiras, rios, trilhas), patrimônio histórico (igrejas, arquitetura tradicional) e manifestações culturais (festas típicas, artesanato) que podem ser transformadas em atrativos turísticos.

Para promover o desenvolvimento do turismo, é essencial um planejamento estruturado, com diagnóstico preciso das potencialidades locais e propostas concretas de infraestrutura básica, como melhorias nas estradas, sinalização adequada, ampliação da rede de hospedagem e qualificação dos serviços voltados ao atendimento dos visitantes.

Além disso, é fundamental capacitar as comunidades locais para empreender nas áreas de hospedagem, gastronomia e atuação como guias turísticos, fortalecendo a economia local e promovendo o protagonismo regional. A população local tem papel importante na fiscalização das práticas turísticas e na cobrança por ações sustentáveis, evitando impactos negativos ao meio ambiente e à cultura local.

O apoio dos governos municipais e estaduais, por meio de incentivos como editais para criação de roteiros turísticos e parcerias com a iniciativa privada, também desempenha um papel decisivo para a consolidação desse processo. O turismo só se desenvolve de forma sustentável quando há participação ativa das comunidades locais e uma governança comprometida e bem estruturada. Juntos, esses pilares garantem que o crescimento turístico traga benefícios reais e duradouros para a região.

Segundo a Secretaria do Desenvolvimento Sustentável e do Turismo (2021):

é importante que os dirigentes municipais estabeleçam ações que incentivem o desenvolvimento do Turismo, através de: leis e decretos específicos; informações e sistemas creditícios; orientações, instrumentos de qualificação e fiscalização referentes aos equipamentos, serviços e mão de obra; orientação jurídica que possibilite a utilização racional do patrimônio natural e histórico-cultural (Ex: ICMS Ecológico, lei de incentivo à cultura, etc.).

Outro aspecto indispensável é a promoção das atrações turísticas por meio de plataformas digitais e a criação de rotas temáticas, que ampliam a visibilidade do destino e atraem diferentes perfis de turistas.

Diante do exposto, é possível concluir que o turismo representa uma oportunidade concreta e estratégica para o fortalecimento socioeconômico dos pequenos municípios do Paraná, desde que conduzido com planejamento adequado, participação ativa da comunidade e suporte institucional efetivo. A diversidade de segmentos turísticos, especialmente os alternativos, demonstra que mesmo municípios com recursos limitados podem construir uma identidade turística sólida e atrativa.

A integração ao Mapa do Turismo Brasileiro, aliada à implementação de políticas públicas, capacitação profissional e valorização dos recursos naturais e culturais, pode transformar essas localidades em destinos sustentáveis e competitivos. Assim, o turismo se apresenta não apenas como uma atividade econômica, mas como uma ferramenta de preservação cultural, inclusão social e promoção do desenvolvimento regional, especialmente em contextos marcados pela baixa diversificação econômica e desafios estruturais.

Considerações Finais

A análise realizada demonstra que o turismo, quando planejado de maneira técnica, participativa e sustentável, tem o potencial de se consolidar como um vetor de desenvolvimento para pequenos municípios do Paraná. Em um estado caracterizado pela abundância de recursos naturais e pela predominância de municípios com menos de 20 mil habitantes, o turismo se apresenta como alternativa viável para diversificar as economias locais, reduzir desigualdades regionais e fortalecer a identidade cultural.

A inclusão no Mapa do Turismo Brasileiro, o acesso a políticas públicas estaduais e federais, além da implementação de instrumentos de planejamento, como inventários turísticos, planos de marketing e planos de turismo municipal, são medidas fundamentais para estruturar o setor e atrair investimentos. Entretanto, estas ações só alcançarão seus objetivos se forem acompanhadas de um processo de governança integrado, no qual comunidades locais, iniciativa privada e poder público atuem de forma articulada.

Outro aspecto central para o desenvolvimento turístico está no fortalecimento dos segmentos alternativos, como ecoturismo, turismo rural, religioso, gastronômico e de aventura, que se adequam às características geográficas, históricas e culturais dos municípios, sem exigir grandes investimentos em infraestrutura. Esses segmentos favorecem o protagonismo comunitário, gerando oportunidades de renda a partir de iniciativas locais, como hospedagens

familiares, produção artesanal, gastronomia típica e roteiros culturais, contribuindo para uma distribuição mais justa dos benefícios econômicos.

Além disso, o turismo, quando orientado por políticas ambientais e sociais consistentes, pode se tornar uma ferramenta de preservação, auxiliando na proteção de ecossistemas, na valorização do patrimônio histórico e cultural e no incentivo à educação ambiental. Esse potencial reforça a necessidade de um planejamento que vá além da lógica de mercado, equilibrando crescimento econômico com responsabilidade social e ambiental.

Cabe destacar que as conclusões apresentadas contribuem tanto para a compreensão da realidade turística desses municípios, quanto para a formulação de políticas públicas mais eficazes e para o fortalecimento de práticas de desenvolvimento sustentável. A pesquisa reforça a necessidade de ampliar o debate acadêmico sobre o turismo em contextos de pequena escala, incentivando estudos que articulem diferentes áreas do conhecimento, como geografia, sociologia, economia, gestão pública e meio ambiente. Ao integrar diálogos teóricos com uma análise crítica da realidade empírica, este estudo abre caminhos para futuras investigações que aprofundem questões como o papel do turismo comunitário, a governança participativa, complexidade econômica e preservação ambiental. Dessa forma, espera-se que os resultados aqui apresentados possam inspirar gestores, pesquisadores e comunidades locais a repensarem estratégias de desenvolvimento turístico e a contribuir para um olhar mais sensível às especificidades regionais, consolidando o turismo como um campo de atuação interdisciplinar e socialmente relevante.

Referências

BARBOSA, Fábيا Fonseca. O turismo como um fator de desenvolvimento local e/ou regional. Instituto de Geografia ufu. Programa de Pós-graduação em Geografia. **CAMINHOS DE GEOGRAFIA - revista on line**. 10(14). p. 107-114. 2005.

Brasil. Atenção, gestores! Mapa do Turismo tem nova nomenclatura para a categorização dos municípios. **Ministério do Turismo**. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/atencao-gestores-mapa-do-turismo-tem-nova-nomenclatura-para-a-categorizacao-dos-municipios>. Acesso em 16/08/2025.

Brasil. Lei nº 11.771 de 17 de setembro de 2008. **Dispõe sobre a Política Nacional do Turismo**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/111771.htm. Acesso em: 16/08/2025.

BOISIER, Sergio. Post-Scriptum sobre Desenvolvimento Regional: Modelos Reais e Modelos Mentais. **Planejamento e Políticas Públicas**, n. 19, p. 307-343, 1999.

BOULLÓN, R. C. Planejamento do espaço turístico. **EDUSC**. Bauru. 2002.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico**. 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/22827-censo-demografico-2022.html?edicao=35938&t=resultados>. Acesso em: 17/07/2025.

GUERRA, L. C. O. Imagens de um território urbano: a Feira de Arte e Artesanato de Belo Horizonte. **Dissertação (Mestrado em Geografia)** - IG/UFMG. Belo Horizonte. p. 165. 2002.

KNAFOU, R. Turismo e território: por uma abordagem científica do turismo. In: RODRIGUES, A. B. **Turismo e Geografia**. São Paulo: Hucitec. p.62-74. 1996.

KNAFOU, R. STOCK, M. Tourisme. In: LÉVY, J. LUSSAUT, M. **Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés**. Paris, Berlin. p.931-934 2003.

NOVO, Cristiane Barroncas Maciel Costa; SILVA, Glaubécia Teixeira da. **Planejamento e Organização do Turismo**. Centro de Educação Tecnológica do Amazonas. Manaus. 2010. p.55 Disponível em: <https://sgr.unisced.edu.mz/bitstream/123456789/2792/1/Planeamento%20e%20Organizacao%20do%20Turismo%20%282%29.pdf>. Acesso em: 07/08/2025.

OMT – Organização Mundial do Turismo. Introdução ao turismo. Tradução de Dolores Martins Rodriguez Corner. São Paulo. 2001. Paraná. Governo divulga pesquisa que aponta otimismo das gestões municipais com o turismo. **Governo do Estado do Paraná**. 2024. Disponível em: https://www.parana.pr.gov.br/aen/Noticia/Governo-divulga-pesquisa-que-aponta-otimismo-das-gestoes-municipais-com-o-turismo?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 13/08/2025.

PARANÁ. Lei 15.973 de 13 de novembro de 2008. **Estabelece a Política de Turismo do Paraná**. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/pr/lei-ordinaria-n-15973-2008-parana-estabelece-a-politica-de-turismo-do-parana-conforme-especifica-e-adota-outras-providencias>. Acesso em: 16/08/2025.

PARANÁ. Orientação para Gestão Municipal do Turismo. **Secretaria do Desenvolvimento Sustentável e do Turismo**. Curitiba. 2021.
Paraná. Com quatro adesões, Paraná chega a 203 cidades no Mapa do Turismo Brasileiro. **Governo do Estado do Paraná**. 2025. Disponível em: https://www.parana.pr.gov.br/aen/Noticia/Com-quatro-adesoes-Parana-chega-203-cidades-no-Mapa-do-Turismo-Brasileiro?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 16/08/2025.

PARANÁ. **Sistema de Inteligência Turística do Paraná – SiTU**. 2022. Disponível em: <https://bi2.pr.gov.br/single/?appid=3f347097-0fc8-4409-9f3b-678795da38d5&sheet=25c7a0ae-c601-4806-8b47-24a6791a2fe6&theme=breeze&opt=cursel%2Cctxmenu&select=clearall>. Acesso em: 16/08/2025.

PARANÁ. Caminhos para o desenvolvimento do turismo: Guia de gestão e planejamento público. **Governo do Estado do Paraná. Secretaria do Turismo**. Curitiba. 2025.

PARANÁ. Panorama do Emprego e dos Estabelecimentos no Turismo: Dados RAIS 2022. Boletim de dados turísticos – agosto 2024. **Governo do Estado do Paraná. Secretaria do Turismo**. Curitiba. 2024.

PEREIRA, Denise. CARRIERI, Alexandre de Pádua. Espaço Religioso e Espaço Turístico: Significações Culturais e Ambiguidades no Santuário do Caraça/MG. **o&s** - v.12 - n.34. 2005. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/osoc/a/7qhrtv8fLD4W3ttVZYS36cc/?lang=pt&format=html>. Acesso em: 07/08/2025.

SCÓTOLO, Denise. PANOSSO NETTO, Alexandre. Contribuições do turismo para o desenvolvimento local. **Revista de Cultura e Turismo - CULTUR**, Ano 9 - Nº 01. 2015.

SILVEIRA, Marcos Aurelio Tarlombani da. Geografia aplicada ao turismo: fundamentos teórico-práticos. Curitiba. **Editora intersaberes**. 2014.

SOBRINHO, Fernando Luiz Araújo. Usos e possibilidades do turismo regional no eixo Brasília - Goiânia. In: Turismo, espaço e estratégias de desenvolvimento local / Anderson Pereira Portuguese, Giovanni Seabra, Odaléia Telles M. M. Queiroz (Organizadores). **Editora Universitária da UFPB**. p. 396. João Pessoa. 2012.

THEIS, Ivo Marcos. Desenvolvimento Desigual e Planejamento Regional no Brasil. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, v. 37, n. 131. p. 79-97. 2016.

A INTERMODALIDADE VIÁRIA NO TRANSPORTE DE *COMMODITIES* AGRÍCOLAS DA REGIÃO CENTRO-OESTE E SEU PAPEL NA INTEGRAÇÃO TERRITORIAL

Luiz Felipe Maçon⁶⁰
Elizabete Ferrer Corso da Silva⁶¹

RESUMO

A região Centro-Oeste brasileira é grande produtora de *commodities* agrícolas e as vias de escoamento encontram-se precárias. O objetivo desse trabalho é apresentar os modais viários da região Centro-Oeste do Brasil e a influência que o agronegócio e a exportação de *commodities* agrícolas exercem sobre eles. As principais vias intermodais de escoamento de *commodities* são as hidrovias e as vias rodoviárias. As hidrovias possuem menor custo, porém não atendem da fazenda até o porto, com destino à exportação. As vias rodoviárias são as mais utilizadas, com investimentos públicos ainda pouco suficientes, tornando-as precárias, com consequente aumento dos custos de transporte e das perdas. O sistema dutoviário é uma possibilidade para o escoamento de grãos, mas ainda não é uma realidade. O transporte aéreo não comporta o escoamento da produção, mas diminui distâncias para os latifundiários até suas fazendas. O modal ferroviário seria o ideal, com menor custo para o escoamento da produção de *commodities* agrícolas, porém ainda demanda muitos investimentos.

Palavras-chave: fronteira agrícola, geografia do transporte, *commodities* agrícolas, sistema intermodal.

Introdução

A região Centro-Oeste do Brasil ocupa uma área total de 1.606.404 km², e é formada por quatro unidades de federação que são: Goiás (GO), Mato Grosso (MT), Mato Grosso do Sul (MS), e o Distrito Federal- Brasília (DF). O Centro-Oeste tem duas unidades de relevo: planaltos, e planícies. As bacias hidrográficas dos rios Araguaia-Tocantins, Amazônica e Platina com suas respectivas sub-bacias famosas (Paraguai, Paraná e Uruguai), juntas abastecem os estados da região. A economia centro-oestina é apoiada essencialmente na agricultura, com grandes monoculturas, na pecuária e na. Os principais biomas da unidade regional são: Amazônia, Cerrado, Pantanal e Mata Atlântica. Os padrões climáticos são diversos, predominando o clima tropical quente e chuvoso enquadrado no tipo aw pela classificação de Köppen, Walter, Vieira e Noronha (2018).

Convém ressaltar que a região experimentou uma grande transformação, uma área que era considerada como um vazio demográfico, em poucos anos teve um crescimento expressivo,

⁶⁰ Graduado do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina e professor da rede estadual de ensino, luizmaconfelipe33@gmail.com;

⁶¹ Graduada do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina, elizabete.ferrer@uel.br.

com perspectivas consideráveis de expansão. Conforme BBC (2025), a partir dos anos de 1970, com a expansão da fronteira agrícola, houve um crescimento significativo da população. Na atualidade, o Censo de 2022 do IBGE registrou um aumento de 1,23% na última década, com um total de 16,3 milhões de habitantes.

O Centro-Oeste tem uma grande relevância na economia do setor primário do Brasil, destacando-se principalmente pela atividade agropecuária, sobretudo no Mato Grosso onde se concentra a maior produção de bovinos brasileiros, e Goiás pela relevância da sua diversificação da produção agropecuária, Wander e Cunha (2016).

Por sua localização geográfica, o Centro-Oeste não possui uma ligação direta com as áreas litorâneas, dificultando o escoamento dos produtos produzidos para a exportação, que se dão pelas rodovias, encarecendo o transporte, promovendo muitas perdas durante o percurso por rodovias em caminhões até os portos, onde os grãos são colocados em navios e transportados para outros países. Os produtos exportados são a soja, o algodão, a cana-de-açúcar, e o milho entre outras culturas e animais como bovinos, suínos e aves. A produção agrícola é responsável por 95% da receita econômica da Região Centro-Oeste (Wander e Cunha, 2016).

Cumprе salientar que o presente trabalho tem a preocupação de trazer as características dos modais viários da região Centro-Oeste do Brasil, e a influência que o agronegócio e a exportação de *commodities* agrícolas exercem sobre os diferentes modais viários da região Centro-Oeste.

Como metodologia foi realizada uma revisão bibliográfica, com consultas em diversos trabalhos acadêmicos que abordam sobre os diferentes modais viários da região Centro Oeste do Brasil e que deram sustentação teórica e metodológica para este trabalho.

Assim, o objetivo do trabalho é apresentar os modais viários da região Centro-Oeste do Brasil e a influência que o agronegócio e a exportação de *commodities* agrícolas exercem sobre eles.

Metodologia

A Presente pesquisa é de natureza básica, com objetivo descritivo, abordagem qualitativa, o método empregado para a construção deste artigo foi o bibliográfico com a consulta de publicações científicas relativas à temática, aos quais foram citadas e apresentadas

ao longo do artigo. Além da estruturação textual do trabalho a partir da leitura de outros trabalhos optou-se por gerar mapas para fins de compreensão imagética.

Geografia do Transporte e a Intermodalidade

O transporte é o principal meio de locomoção de pessoas e de circulação de mercadorias entre outros. O transporte ocorre por meio de modais como o ferroviário, o rodoviário, o aéreo, o hidroviário além daqueles que possam surgir com as transformações e inovações da tecnologia nos transportes, ou mesmo por meio daqueles que são pouco utilizados, formando assim uma rede viária de transportes intermodais.

Nesse sentido o transporte exerce um determinado papel no espaço geográfico. O transporte não se enquadra enquanto um fenômeno inerente ao espaço geográfico, mas como um fenômeno que traz diversas modificações a este espaço, contudo Milton Santos afirma que:

O fato de que as transformações se dão ao mesmo tempo, nas vias meios de transportes e comunicações, na estrutura produtiva, nos hábitos de consumo, na forma de intercâmbio, nas relações de trabalho, na monetarização, nas formas de controle etc., tem efeitos cumulativos e acelerados sobre todos os processos de mudança, ao mesmo tempo em que os desequilíbrios instalados são mais profundos (Santos, 2006, p. 168).

Assim é possível afirmar que o transporte e a comunicação andam de “mãos dadas”, sendo um complementar ao outro, estes por sua vez estão interligados em redes formando um nó onde estes se comunicam. Sendo assim, N. Curien (1988, p. 212) apud Santos (2006, p. 176) define rede como: "toda infraestrutura, permitindo o transporte de matéria, de energia ou de informação, e que se aponta sobre um território onde se caracteriza pela topologia dos seus pontos de acesso ou pontos terminais, seus arcos de transmissão, seus nós de bifurcação ou de comunicação". Milton Santos ainda acrescenta que “a rede é também social e política, pelas pessoas, mensagens, valores que a frequentam. Sem isso, e a despeito da materialidade com que se impõe aos nossos sentidos, a rede é, na verdade, uma mera abstração”. Santos (2006, p.176-177).

Diante disso O transporte, por estar inserido em rede, esta rede exerce relações sobre o território e de acordo com Santos (2006, p.177) “Em suas relações com o território, as redes podem ser examinadas segundo um enfoque genético e segundo um enfoque atual”. Resumidamente o enfoque genético estuda os processos históricos das redes enquanto o

enfoque atual como o próprio nome diz estuda as configurações e os processos sociais e atuais das redes. Santos (2006).

Ou seja, transporte por ser um fenômeno que atua diretamente sobre o espaço geográfico e o território e principalmente por estar disposto em rede tem a capacidade de integrar territórios. Portanto o estudo do transporte está vinculado à geografia, e é emergente uma geografia do transporte que consiga explicar todas as relações que o transporte exerce sobre o espaço geográfico e ao território.

Para Santos e Souza (2010), a geografia do transporte teve sua gênese na década de 1950 no pós guerras, porém neste período a geografia do transporte não era popular e nem muito difundida. A realidade é que a geografia do transporte encontra uma base teórica muito maior no exterior do que no Brasil, isto porque os países do continente europeu como exemplos investem muito mais em transporte do que o Brasil, além de que a temática do transporte no Brasil é dominada por engenheiros e não por geógrafo.

Quanto à definição de geografia do transporte Pereira, Moraes e Ferreira (2012, p.242).

A Geografia dos Transportes realiza interpretações das relações socioespaciais das redes, fluxos, transformações e desigualdades do chamado mundo em movimento, sendo uma subdisciplina da Geografia Econômica, que busca entender as relações e/ou interações socioespaciais nos movimentos de mercadorias, pessoas e informações nos territórios.

As bases da geografia do transporte estão calcadas em dois caminhos, assim na visão de Santos e Souza (2010, s/p.):

Os caminhos apontados para a Geografia dos Transportes são: a abordagem quantitativa pela Geografia Econômica da Escola Anglo-Saxônica com uma visão do homem como estatística de mercado e investimento financeiro. E, ainda, a abordagem qualitativa pela Epistemologia da Geografia da Escola Francesa com uma visão do homem que circula e o uso de animais para o deslocamento.

Ainda sobre a discussão do transporte, há uma grande variedade de modais de transporte existente e existem aqueles modais que sobressaem sobre os outros e também aqueles que são poucos utilizados. Há ainda que se destacar que futuramente possam surgir novos modais de transporte devido aos avanços tecnológicos presenciados em nossa sociedade. Portanto a grande oferta de modais de transporte existentes fazem com que durante o transporte de cargas seja utilizado mais de um meio de transporte, assim surge o conceito de intermodalidade, Silva e Marujo (2012, p. 94) definem o transporte intermodal como sendo: “A movimentação de carga utilizando dois ou mais modos de transporte consiste no transporte intermodal.” *ibidem* as

vantagens do transporte intermodal estão em um aproveitamento de todas as infraestruturas de uma rede de transporte, e na redução dos gastos com consumo energético e com tráfego.

No contexto da região Centro-Oeste esta região conta com uma infinidade de modais de transportes, estes modais de transporte são utilizados para o transporte de *commodities*, sendo que alguns modais sobressaem frente aos outros modais, entretanto a grande oferta de variedade modais de transporte onde uns são mais eficientes que o outro favorece uma intermodalidade na rede do transporte de *commodities* agrícolas da região Centro-Oeste.

Corredor Logístico da Região Centro-Oeste

O corredor de transporte do Centro-Oeste abrange vários estados brasileiros e diversas infraestruturas, conforme observado por (Teixeira; Campeão, 2014, p.77).

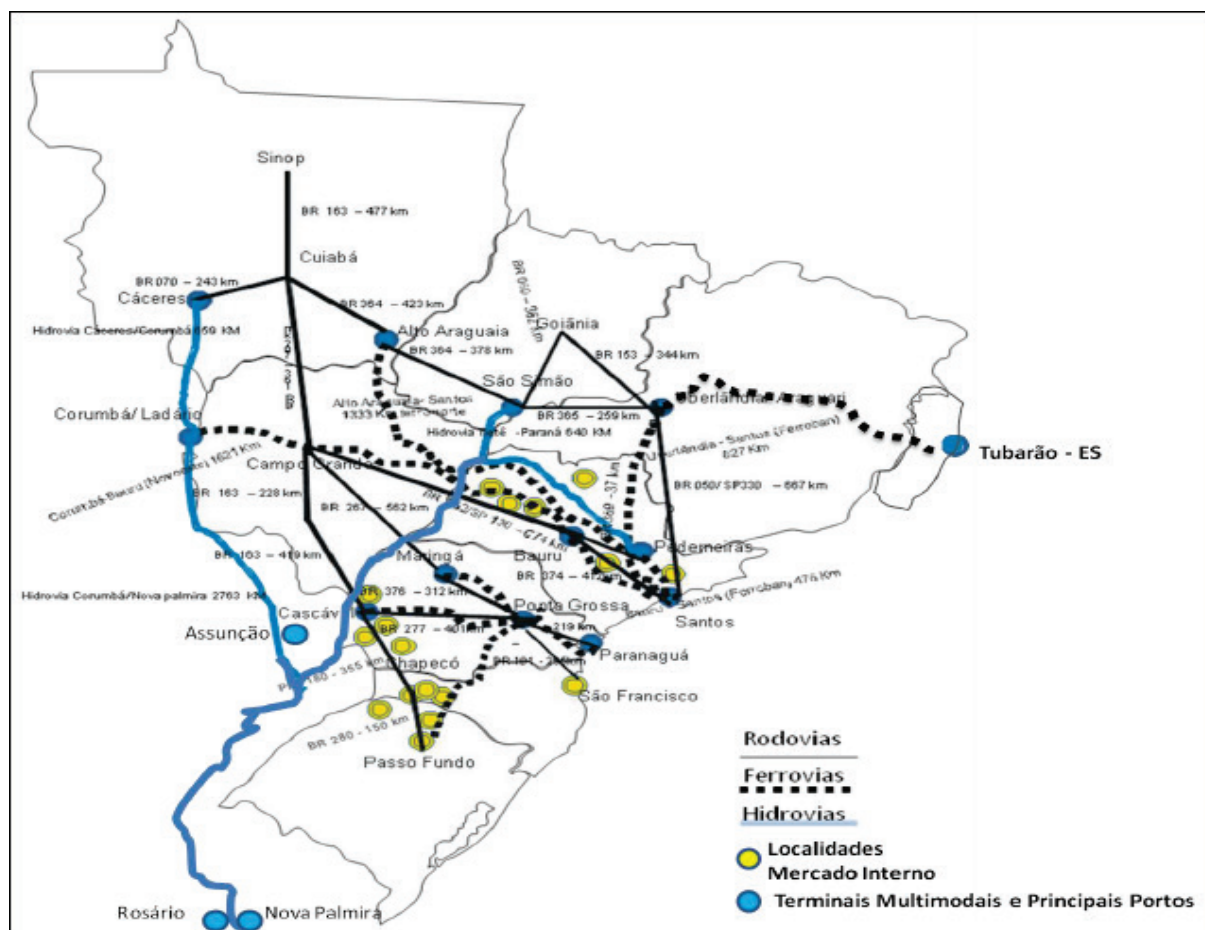
O corredor de transporte do Centro-Oeste é o responsável pelo escoamento da safra agrícola de grãos da região Centro-Oeste para as regiões processadoras e exportadoras desses produtos. Abrange os estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, São Paulo, Minas Gerais e Paraná. Este corredor é composto pelos seguintes elementos: modais de transporte, terminais de transbordo de mercadorias, armazéns de carga, operadores de transportes, entre outros serviços associados.

Nessa perspectiva o corredor logístico da região Centro-Oeste integra a região Centro-Oeste a alguns estados da região sul e sudeste do Brasil onde estão localizados os principais portos de exportação como o porto de Santos no estado de São Paulo e de Paranaguá no estado do Paraná. A característica principal deste corredor logístico é sua intermodalidade viária, sendo este corredor composto por rodovias, ferrovias, hidrovias e portos, onde podemos visualizar a espacialização desta intermodalidade na (Figura 1).

As rodovias de maior importância que compõem este corredor são: as BRs 163, 364, 262, 153, 070 e 174 (Teixeira e Campeão, 2014). A principal ferrovia que faz parte deste corredor é a Ferronorte, que faz a interligação da região do Alto Araguaia e Alto Taquari no estado do Mato Grosso até o Porto de Santos no estado de São Paulo. Vale ainda salientar a influência desta ferrovia na região nordeste do Mato Grosso do Sul e nas regiões sul e centro sul do estado de Goiás. A Ferronorte foi integrada à Ferroban e à Novoeste pela empresa Brasil Ferrovias SA e depois fundida à América Latina Logística (ALL) em 2006. Essas três ferrovias são as mais importantes do corredor logístico por realizarem o transporte das *commodities* agrícolas da região Centro-Oeste até o porto de Santos (Silva, 2010).

É pertinente frisar as hidrovias que se destacam neste corredor: a hidrovia Paraná-Tietê e a hidrovia do Paraguai. A hidrovia Paraná-Tietê é um dos principais canais usados para o escoamento da produção de *commodities* agrícolas dos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Tocantins, Minas Gerais e parte da produção agrícola do estado de Rondônia (DNIT, (2018a). A hidrovia do rio Paraguai realiza uma integração dos estados de Mato Grosso e Mato Grosso do sul com os países vizinhos ao Brasil como Paraguai, Bolívia, Argentina, e Uruguai, a extensão desta hidrovia vai desde a cidade de Cáceres no estado do Mato Grosso até Nova Palmira no Uruguai (DNIT, 2018 b).

Figura 1 - Corredor logístico da região Centro-Oeste.



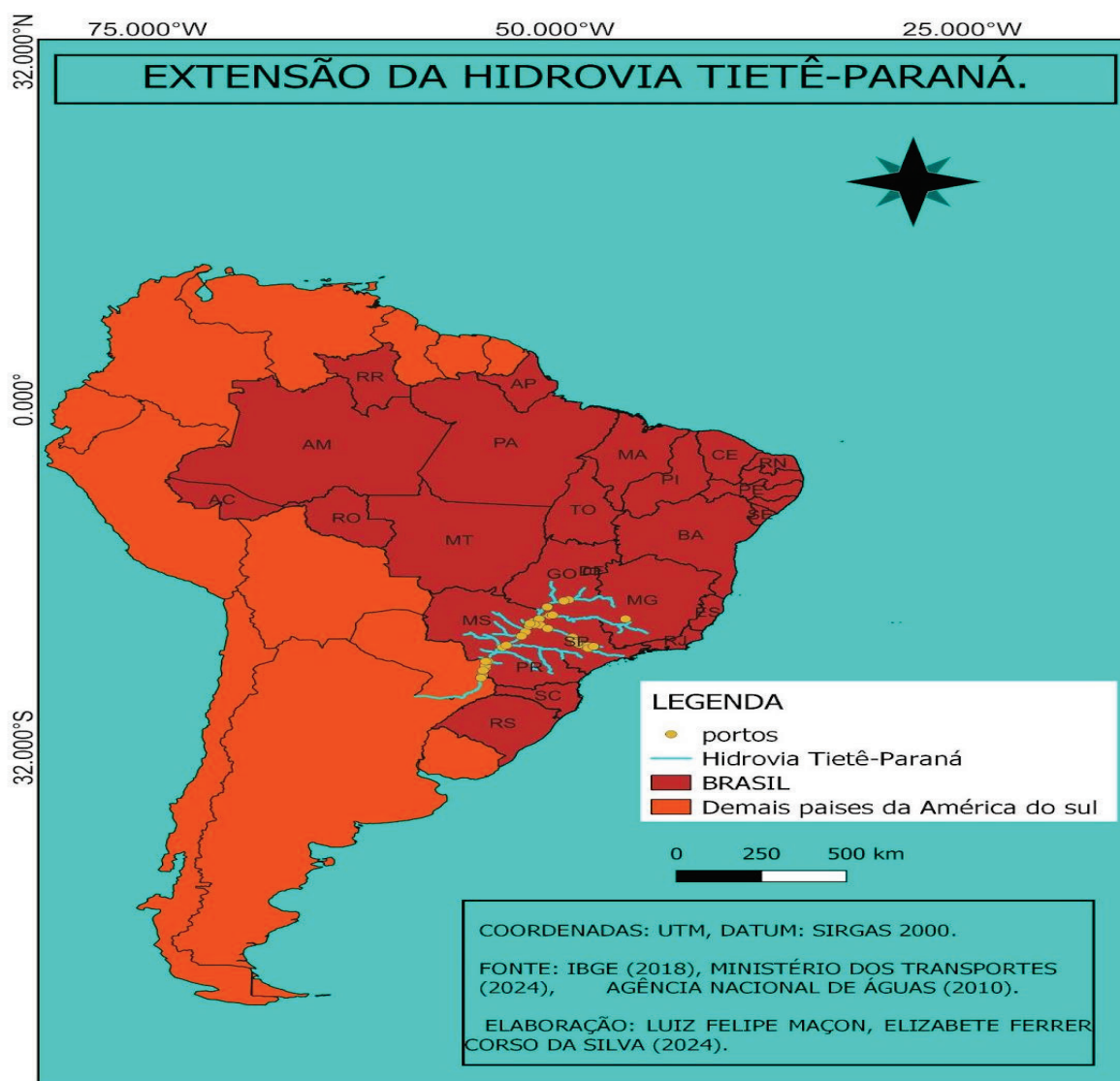
Fonte: Campeão et al (2009) apud Teixeira e Campeão (2014, p. 78).

Hidrovia Tietê-Paraná

A hidrovia Tietê-Paraná possui 12 terminais portuários, 23 polos industriais, 12 polos de distribuição e 17 polos turísticos. A extensão navegável da hidrovia é de 2400 km de extensão

navegável, sendo 1600 km pertencentes ao trecho HN-900 no Rio Paraná e 800 km no trecho da HN-913. A largura média dos canais navegáveis da hidrovia é de 120 metros. 286 municípios de 5 estados como, São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul integram a hidrovia Tietê-Paraná. Os principais municípios que integram a hidrovia são: Londrina (PR), São Paulo (SP), Guarulhos (SP), Campinas (SP), Foz do Iguaçu (PR), Três Lagoas (MS) e Araguari (MG) (DNIT, 2018a).

Figura 1 - Extensão de abrangência da hidrovia Tietê-Paraná



Fonte: Os próprios autores (2024).

Quanto aos trechos de navegação a hidrovia conta com dois trechos de navegação:

O primeiro trecho se inicia em São Simão (GO) e segue até Santa Maria da Serra (SP), no rio Piracicaba e Anhembi (SP), no rio Tietê, esse trecho corresponde aos Tramo norte e Tietê da hidrovia. O segundo trecho desta hidrovia se estende da barragem de Itaipu até a barragem de Jupiá, ambas no rio Paraná, chamado de Tramo Sul da hidrovia. Oliveira (1996, p. 27-28).

Para garantir a navegabilidade em todos os trechos da hidrovia há oito eclusas que auxiliam a navegabilidade nesta hidrovia, seis eclusas estão dispostas na via de navegação HN-913 e duas restantes na via HN-900 (DNIT, 2018a). Essa hidrovia não possui nenhuma conexão com o mar, todas as suas conexões são internas, ou seja, dentro do continente como pode ser visualizado na (Figura 1).

Desta forma a hidrovia Tietê-Paraná é um importante via que escoar a produção de *commodities* agrícolas e demais mercadorias da região Centro Oeste, Sul e Sudeste do Brasil. Esta hidrovia é ponta de conexão entre o interior do Brasil com o litoral brasileiro, onde estão localizados os principais portos de exportação do País. A maior importância desta hidrovia se dá para a região Centro-Oeste que não conta com nenhum acesso ao mar como se pode visualizar na (Figura 1).

Figura 2 - Carga escoada na hidrovia Tietê-Paraná em toneladas de 2014 a 2018.

Produtos/ anos	2014	2015	2016	2017	2018
Areia	2.150.000	2.900.000	5.600.000	5.100.000	4.900.000
Soja	900.000	-	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Farelo de Soja	50.000	100.000	160.000	150.000	160.000
Milho	300.000	240.000	700.000	1.050.000	900.000
Trigo	-	-	130.000	90.000	50.000
Óleo de Soja	-	-	-	-	-
Sementes	40.000	30.000	80.000	40.000	30.000
Cana, adubo, bagaço	1.000.000	1.300.000	1.200.000	1.200.000	1.150.000
Madeira, carvão	100.000	-	-	-	-
Celulose	-	-	50.000	110.000	110.000
Outros produtos	-	-	-	170.000	130.000
Total	4.640.000	4.570.000	8.740.000	8.910.000	8.430.000

Fonte: Ahrana (2009) apud Junior, Silveira e Cocco (2023, p. 126).

Hidrovia do Rio Paraguai

As Bacias hidrográficas que fazem compõem a hidrovia do rio Paraguai são as bacias dos rios Cuiabá, Paraguai, Taquari, Negro e Miranda (DNIT, 2018b). O rio Paraguai tem uma

extensão navegável de mais ou menos 3442 km considerando o percurso de Cáceres a Nueva Palmira, a largura média das vias de navegação é de mais ou menos 700 m. O lado brasileiro da hidrovia abrange 20 municípios dos estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul e tem uma extensão de 1272 KM (DNIT, 2018b).

De acordo com Teixeira e Campeão (2014, p.86), o percurso do rio Paraguai é o seguinte:

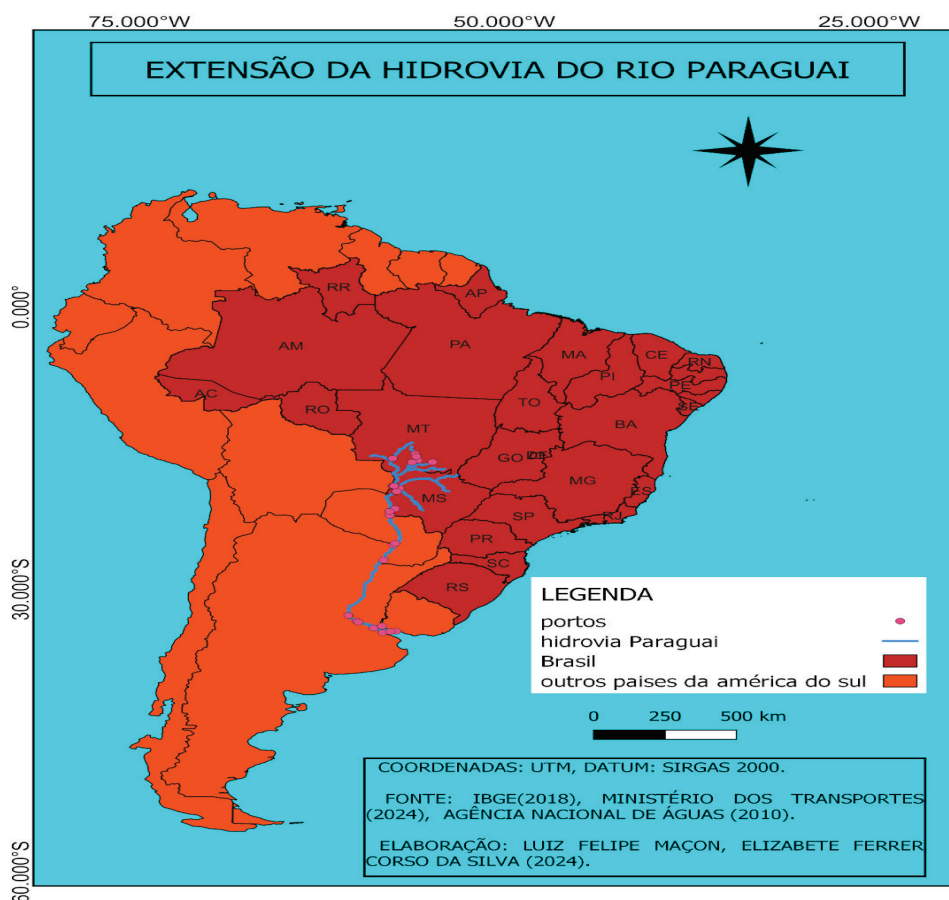
O rio segue em território brasileiro por 1.270 km, delimitando a fronteira entre Brasil e Bolívia por 58 km, e a fronteira entre Brasil e Paraguai por outros 322 km. Após encontrar a foz do rio Apa, adentra terras paraguaias, por aproximadamente, 932 km, até desembocar no rio Paraná, na fronteira com a Argentina.

De igual modo a hidrovia consegue se conectar aos portos do oceano atlântico e do Oceano Pacífico por meio de outros meios de transporte. A conexão desta hidrovia com o Oceano Pacífico pode ser explicada da seguinte forma por Teixeira e Campeão, (2014, p. 87): “produtos de interesse das regiões situadas ao longo da hidrovia, por exemplo, poderão ser embarcados nos portos chilenos e peruanos do Pacífico e entregues nos portos fluviais com conexões rodoferroviário para seus destinos finais”.

De acordo com Teixeira e Campeão (2014, p. 87), “Dentre os produtos transportados pela hidrovia do rio Paraguai, os principais são minério de ferro, produtos do complexo soja, açúcar, trigo, bovinos e malte”.

Portanto a hidrovia é muito importante para os Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, por onde são escoadas diversas matérias primas. Esta hidrovia conecta os países vizinhos ao Brasil, como o Paraguai, a Argentina e a Bolívia, e ainda conecta a região centro-oeste do Brasil com os Oceanos Pacífico e Atlântico a partir de outros modais.

Figura 3 - Extensão e abrangência da hidrovia do rio Paraguai.



Fonte: Os próprios autores (2024).

Modal Rodoviário

Conforme Almeida, Rodrigues e Wander (2011, p.12):

As principais rodovias da região Centro-Oeste são BR-163 e BR-364. A rodovia BR-364 e ligam as áreas produtoras do estado do Mato Grosso ao porto de Paranaguá (PR), enquanto que a BR-163 interliga o estado do Mato Grosso aos estados do Mato Grosso do Sul e ao de Rondônia e no sentido contrário ao porto de Santos (SP). Como parte da reorientação do escoamento da produção regional, foram concluídos recentemente o prolongamento e a pavimentação das rodovias BR- 070 e BR-174 no sentido de Cuiabá e a Porto Velho.

O sistema modal rodoviário apresenta uma série de precariedade na região Centro-Oeste a partir da problemática do escoamento de *commodities* agrícolas, porém essas vias têm igualmente um papel importante no tráfego de veículos leves e de mercadorias manufaturadas, entre outras, conforme observado por Capacle e Ramos (2008).

No entanto, essas rodovias estão com suas vias em estado precário de conservação em razão da escassez de investimentos, o que têm inferido em perdas à competitividade da produção sojícola do país. O reconhecimento da fragilidade financeira do Estado em realizar investimentos para a revitalização dessas rodovias sugere que a concessão à iniciativa privada vem a ser uma solução eficaz para combater esse gargalo logístico. Contudo, há que se destacar que essas rodovias, na Região Centro-Oeste, apresentam um volume de tráfego insuficiente para justificar investimentos privados do ponto de vista da rentabilidade privada. (Capacle e Ramos, 2008, p. 9).

Todos os investimentos feitos pelo estado na malha rodoviária da região Centro-Oeste estiveram vinculados a políticas de desenvolvimento da região e para o avanço da fronteira agrícola, porém os investimentos foram abandonados, conforme (Capacle; Ramos, 2008, p.11).

No início da expansão da fronteira agrícola o Estado esteve sempre presente, incentivando o desenvolvimento da produção agrícola no Centro-Oeste. Porém, em decorrência de seu afastamento da esfera econômica, a política de planejamento regional para o desenvolvimento econômico da região foi abandonada, sendo que os investimentos para a manutenção das vias rodoviárias da região, nas quais se apoiou o movimento de expansão da fronteira foram esquecidos

Em outras palavras este diagnóstico verifica-se que o modal rodoviário se encontra na região Centro-Oeste em péssimo estado de conservação, devido a falta do comprometimento do estado em manter as malhas rodoviárias em boas condições, isso porque o interesse do estado conforme foi o de construir essas rodovias para servir, principalmente, de apoio ao avanço da fronteira agrícola. A iniciativa privada por sua vez não resolveu o problema infraestrutural destas rodovias, porque possivelmente apresentam baixa lucratividade, Capacle e Ramos (2008).

Contudo, a única força capaz de resolver estes problemas estruturais é o setor público que, por sua vez, parece não cumprir com as demandas necessárias e isso faz com que o modal rodoviário não seja uma boa opção eficiente para o escoamento das *commodities* agrícolas. Assim, o modal rodoviário está atrelado às diversas atividades de importância econômica, como a agroindústria e ao escoamento da produção. Das quatro unidades da federação que compõem o Centro-Oeste, três têm o transporte rodoviário como líder na geração de receita: Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás. Vale ressaltar que o transporte rodoviário engloba tanto o transporte de cargas quanto o de passageiros.

Modal Ferroviário

O agronegócio tem cada vez mais se destacado como uma atividade de grande importância para a economia brasileira e a soja ganhou grande destaque nos resultados de

exportação com extraordinária contribuição na balança comercial, no qual a região Centro-Oeste brasileira é o maior produtor do grão, contribuindo com o Brasil, que junto com os EUA, têm ocupado entre a primeira e a segunda posição no ranking de produção e de exportação de soja nos últimos anos. Fundamentado nesse fato, é necessário também realizar uma breve análise do modal ferroviário utilizado no escoamento da soja na Região, pois é fato que uma maior robustez no modal ferroviário para o escoamento de grãos traria um cenário mais competitivo para a economia do país (SEGET, 2023).

No tocante ao modal ferroviário este é, portanto, realizado por trens, compostos por vagões, que são puxados por locomotivas, que se locomovem sobre trilhos. Este modal se caracteriza por sua capacidade de movimentar grandes volumes com eficiência energética, principalmente em longas distâncias, sendo ideal para o deslocamento de mercadorias pesadas, como as commodities, que precisam percorrer longas distâncias, do Centro-Oeste até o litoral. Além do que, apresentam maior segurança em relação ao modal rodoviário, com menor índice de acidentes e menor incidência de furtos e roubos (SEGET, 2023).

A ferrovia Noroeste do Brasil, do início do século XX, que liga o estado de São Paulo ao sul do Mato Grosso, desenvolveu o setor agrícola do centro do país. Na cidade de Rondonópolis (MT) foi implantada a malha ferroviária Ferronorte, como alternativa para o escoamento da produção agrícola do estado aos portos do país. O modal ferroviário pode trazer benefícios diretos ao estado do Mato Grosso e demais estados do Centro-Oeste, gerando uma economia no valor final do transporte, acrescidos de uma maior velocidade que garantiria uma maior qualidade dos grãos exportados e produzidos na Região. A soja dos centros produtores do Centro-Oeste Grosso com destino ao mercado externo é transportada principalmente por rodovias ou através da intermodalidade, via combinação rodoferroviária (Rego, Moreira e Lima, 2023).

“Neste caso, o transporte é realizado por caminhão até o terminal ferroviário de Alto Araguaia, Alto Taquari ou Ferronorte (todos situados no estado do MT), continuando por trem em direção a Santos pelo antigo Brasil Ferrovias SA (Ferronorte, Novoeste e Ferrobán)”, Rego, Moreira e Lima (2023). O percurso até o porto tem duração de cerca de cinco dias, pois usa trem de carga única, para evitar paradas repetitivas e atrasos. Apesar de viável e econômico, o modal ferroviário dá lugar ao modal rodoviário, pois o custo de implantação de novas ferrovias é muito alto.

Sistema Dutoviário da Região Centro-Oeste

O transporte dutoviário é um transporte que é realizado dentro de uma linha de tubos ou dutos onde os produtos são transportados por meio de pressão ou então por algum equipamento transportador. Toda dutovia tem estes três elementos: um terminal, tubos e/ou dutos para realizar o transporte e juntas que unem os dutos e ou tubos entre si (Coelho, 2009). Para cada tipo de produto transportado é usado um sistema de dutos diferente os tipos de dutos utilizados são: os gasodutos que transportam gases, os minerodutos que transportam minérios, os granodutos que transportam grãos, os oleodutos que transportam derivados ou não do petróleo, os carbodutos que transportam carvão mineral e os polidutos que transportam diversos materiais. Os dutos podem estar dispostos de diversas formas: de forma subterrânea que se dispõem abaixo do solo, aparente disposto sobre a superfície e fica à mostra, aéreo acima do solo geralmente em pontes usado para vencer acidentes geográficos e submarinos ficam dispostos no fundo do mar (Pessoa, 2016).

As vantagens do sistema dutoviário em comparação com os outros meios de transporte são muitas, como baixo consumo de energia, menor impacto ambiental, não há gastos com embalagens, carga mais segura e proteção contra roubo, baixo custo com pessoas e operação. Mas o sistema dutoviário também tem suas desvantagens, como necessidade de grandes investimentos, a pouca viabilidade para curtas distâncias e pequenas cargas, entre outras (Pessoa, 2016).

O sistema dutoviário da região Centro-Oeste é composto por oleodutos e gasodutos. O primeiro oleoduto a chegar à região Centro-Oeste foi o oleoduto Osbra, sendo seu ano de inauguração em 1996, este oleoduto inicia em Paulínia (SP) no terminal Replan e tem seu destino final o terminal de Brasília (DF). Durante seu percurso o oleoduto encontra alguns terminais e estes terminais estão presentes nas cidades de São José do Rio Preto (SP), Uberaba (MG), Uberlândia (MG) e em Senador Canedo (GO). Os terminais deste oleoduto têm a função de distribuir e armazenar os produtos derivados do petróleo, os principais produtos derivados do petróleo transportado neste oleoduto são: gasolina, GLP, diesel, e QAV e a A região Centro-Oeste conta com dois terminais deste oleoduto: o de Senador Canedo e o terminal de Brasília (Dantas et al., 2023).

Em relação aos gasodutos da região Centro-Oeste, o gasoduto Gasbol ou gasoduto Bolívia-Brasil é o maior da América Latina. O início deste gasoduto começa em Santa Cruz de La Sierra na Bolívia e seu destino final é em Porto Alegre no Rio Grande do Sul no Brasil. Este

gasoduto é administrado pela Bolívia Brasil S/A (TBG), a extensão deste gasoduto em território nacional é de 2.593km. O Gasbol adentra o Brasil pelo município de Corumbá (MS) e segue por cerca de 136 municípios brasileiros distribuídos entre os estados de Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, onde chega no seu destino final em Porto Alegre.

Espaço Aéreo e a Fronteira Agrícola

A integração da região Centro-Oeste do Brasil se inicia com a marcha para o oeste na era de Getúlio Vargas com o intuito de colonizar a região Centro Oeste e Norte do Brasil. Para a integração da região Centro-Oeste o avião teve uma elevada importância já que o mesmo serviu para mapear a região. O avião ofereceu suporte para que os colonizadores explorassem o território mata adentro, e também serviu para que os colonizadores da região se assentassem ali já que por avião se traziam mantimentos para estes colonizadores. O modal aéreo foi o primeiro meio viário a se estabelecer na região Centro-Oeste, pois “para dar suporte à aviação já existia a presença de diversos campos de pouso antes mesmo de existirem estradas” (Gallo, 2009, p. 14).

Acrescente-se que a segunda etapa de ocupação da região Centro-Oeste se fez com a migração de colonos da região sul do Brasil para a região Centro Oeste, então o avião exerceu um papel fundamental ao transportar pessoas para a região Centro-Oeste. Esse fluxo de pessoas vai formar as primeiras habitações da região Centro-Oeste. Gallo (2009, p. 14) informa que, “No processo inicial de ocupação, concomitante à construção dessas primeiras agrovilas que posteriormente viriam a se tornar municípios, a aviação ainda desempenhou importante tarefa ao possibilitar a chegada das primeiras famílias de colonos oriundos principalmente dos estados do sul do Brasil”.

Esse processo de ocupação vai favorecer com que surjam os primeiros modais de transporte na região Centro-Oeste, além do modal aéreo, como as rodovias e ferrovias, e outras obras de infraestrutura na região, especialmente com o fato da transferência da capital do Brasil para a região Centro-Oeste durante o governo de Juscelino Kubitschek (Gallo, 2009).

Com a ocupação da região Centro-Oeste e o avanço das frentes agrícolas ocorreram a implantação dos sistemas viários na região. porque “com a implantação de rodovias e a expansão das frentes agrícolas em direção ao Centro-Oeste e Norte do Brasil, preparou-se as bases para a integração horizontal do território” (Gallo, 2009, p. 18).

Na atualidade a aviação na região Centro-Oeste, especificamente os aviões de pequeno porte são empregados para a aplicação de defensivos agrícolas nas extensões das áreas cultivadas com soja dos grandes latifúndios. Considerando que a agricultura moderna necessita de constante acompanhamento da lavoura, o transporte aéreo na região Centro-Oeste vai fazer com que ocorra “a especialização funcional dos lugares”, conforme Gallo (2009, p. 19).

Os latifundiários da região Centro-Oeste possuem extensas propriedades rurais e várias propriedades rurais distantes umas das outras. Assim, há uma necessidade de um acompanhamento técnico constante da produção agrícola moderna, em que os aviões entram como meios velozes de locomoção. Existem dois modelos de sistema aéreo: o rígido e o flexível. O sistema aéreo flexível é o sistema mais usado pelos latifundiários porque primeiramente o sistema aéreo rígido necessita de demanda e boa parte da região Centro-Oeste é composta de lugares interioranos o que faz com que nestas localidades não exista o fornecimento de serviços aéreos rígidos. Outra inviabilidade do transporte aéreo rígido para os latifundiários é que ele conta com horários de pouso e decolagem, e a necessidade urgente que os latifundiários têm de percorrer grandes áreas de forma rápida faz com que eles optem pelo sistema aéreo flexível, Gallo (2009). A fim de constatação de acordo com o mesmo autor os dados de 2005 comprovam os latifundiários usam sistema aéreo flexível fazendo uso de aeronaves privadas com finalidades privadas em aeródromos públicos.

Em dezembro de 2005, somente 18 municípios eram atendidos por linhas regulares para cobrir os estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás, sendo que esses três estados juntos possuem uma rede de 105 aeródromos públicos, portanto a grande maioria dos aeródromos públicos dessa região serve, em verdade, para movimentações aéreas de aeronaves privadas para fins privados.

Considerações Finais

As *commodities* agrícolas, como a soja em grãos, geralmente são produtos *in natura* de baixo valor agregado, comercializado em altos volumes, e, portanto, precisa de um modal de transporte eficiente, de grande capacidade e de baixo custo unitário. O modal ferroviário apresenta ser, possivelmente, o mais viável para atender a todas essas necessidades, principalmente as de viabilidade econômica. No entanto, apesar de ser uma importante região produtora de grãos para fins de exportação, principalmente, de soja, o Centro-Oeste brasileiro não conta com uma infraestrutura adequada para o escoamento de sua produção agrícola, que fica concentrado no modal rodoviário, ainda muito precário, gerador de perdas e,

consequentemente, de aumento significativo dos custos. Contudo, na atualidade, a intermodalidade tem sido a opção possível e viável para o escoamento da produção de grãos do produtor até os seus destinos dentro do território nacional.

É pela intermodalidade que a região Centro-Oeste é integrada ao restante do Brasil e até aos países que fazem fronteira com o Brasil, a região é a única do Brasil que não conta com acesso direto ao oceano e é a partir dos seguintes modais: rodoviário, ferroviário, hidroviário e dutoviário que a matéria prima da região Centro-Oeste chega aos portos de Santos e Paranaguá de onde parte para diversos países, cabe salientar que esta intermodalidade integra o Centro-Oeste ao Oceano Pacífico a partir da conexão que a região faz com os países fronteiriços ao Brasil, a região conseguiu uma proeza de não ter conexão nenhuma conexão com o oceano e se integrar a dois oceanos.

Cabe ressaltar aqui a importância dos modais aeroviário e rodoviário sendo o primeiro exclusivo para o transporte de pessoas e o segundo além de transportar cargas transporta pessoas. O projeto ambicioso de interiorizar o Brasil a partir da região Centro-Oeste foi iniciado por JK e presentemente se encontra consolidado BBC (2025), o que parecia impossível se tornou possível graças aos fluxos, Santos (2006), se concretizando a partir do transporte. Desse modo pode-se se falar da interterritorialidade a partir de fluxos contidos em uma rede.

Referências

ALMEIDA, P. R. V. de; RODRIGUES, G. Z. R.; WANDER, A. E. Análise da logística de transporte na comercialização da produção de soja na região Centro-Oeste com foco no modal rodoviário. In: CONGRESSO DA SOBER. 2011. Disponível em:

<https://www.researchgate.net/profile/Alcido-Wander/publication/222099844_Analise_da_logistica_de_transporte_na_comercializacao_da_producao_de_soja_na_regiao_Centro-Oeste_com_foco_no_modal_rodoviario/links/0fcfd50f09ed8cf71e000000/Analise-da-logistica-de-transporte-na-comercializacao-da-producao-de-soja-na-regiao-Centro-Oeste-com-foco-no-modal-rodoviario.pdf>. Acesso em: 07 maio 2024.

BBC. Potência do agro e sertanejo, Centro-Oeste cresce mais que o dobro do Brasil e cumpre 'sonho de JK'. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/articles/cjejglpw2d8o>> Acesso em: 20/09/2025.

CAPACLE, V. H.; RAMOS, P. (Org.). **A Precariedade do Transporte Rodoviário Brasileiro para o escoamento da Produção de Soja do Centro-Oeste: Situação e Perspectivas**. 2008. Disponível em: <<https://ageconsearch.umn.edu/record/109376/>>. Acesso em: 07 maio 2024.

COELHO, C. W. **Transporte dutoviário: características diante do sistema viário brasileiro** (Monografia). (ITAJAI: 2009). Disponível em:

<<https://www.univali.br/Lists/TrabalhosGraduacao/Attachments/679/cesar.pdf>>. acesso em: 09 maio 2024.

DANTAS, A. A. N. et al. Análise da implantação do modal dutoviário no transporte de grãos do Centro-Oeste. **COLÓQUIO - Revista do Desenvolvimento Regional**, v. 20, n. 1, jan./mar., p. 83–97, 29 maio de 2023. Disponível em: <<https://seer.faccat.br/index.php/coloquio/article/view/2063>>. Acesso em: 07 maio 2024.

DNIT. **Hidrovia do Paraná-Tietê**. [s.l.]. 2018a. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/intervencao-em-hidroviass/hidroviass-1/hidrovia-do-tiete-parana>>. Acesso em: 07 maio 2024.

DNIT. **Hidrovia do Paraguai**. [s.l.]. 2018b. Disponível em: <<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/old/hidrovia-do-paraguai>>. Acesso em: 07 maio 2024.

REGO, Leonardo R. MOREIRA, Luan Helder Santos, LIMA, Michele TEIXEIRA. Transporte Ferroviário no Brasil: Escoamento da soja do Centro-Oeste ao Porto de Santos. In: XII Fateclog Gestão da Cadeia de Suprimentos no Agronegócio: Desafios e Oportunidades no Contexto Atual Fatec Mogi das Cruzes. **Anais eletrônicos**. [...] Mogi das Cruzes: 2021. Disponível em: <<https://fateclog.com.br/anais/2021/parte2/964-1328-1-RV.pdf>>. Acesso em: 07 maio 2024.

GALLO, F. A fronteira agrícola na região centro-oeste brasileira e a integração territorial do país: o papel decisivo da aviação. **Boletim Gaúcho de Geografia**, v. 34, n. 1, 2009. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/index.php/bgg/article/view/37425>>. Acesso em: 07 maio 2024.

JUNIOR, N. F. F.; SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. A hidrovia Tietê-Paraná e a intermodalidade: fluxos de mercadorias, desenvolvimento econômico e repercussões no território. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 13, n. 1, 28 set. 2023. Disponível em: <<https://www.publicacoes.agb.org.br/boletim-campineiro/article/view/2875/2278>> Acesso em: 10 maio 2024.

OLIVEIRA, J. Carlos de V. **Análise do Transporte de Soja, Milho e Farelo de Soja na Hidrovia Tietê-Paraná**. Dissertação (mestrado em ciências). USP/ESALQ. Piracicaba. 1996. Disponível em: <<https://esalqlog.esalq.usp.br/upload/kceditor/files/2015/05/An%E2%94%9C%C3%ADlise-do-Transporte-de-Soja-Milho-e-Farelo-de-Soja-na-Hidrovia-Tiet%E2%94%9C%C2%AC-Paran%E2%94%9C%C3%AD.pdf>>. Acesso em: 07 maio 2024.

PEREIRA, Luiz Andrei G.; MORAIS, Sandra Dalvi Q.; FERREIRA, William Rodrigues. A Geografia dos Transportes na organização do espaço urbano: mobilidade e acidentes de trânsito. **Caminhos de Geografia**, v. 13, n. 42, p. 240-252, 2012. Disponível em: <[hCNDcZNYmuIDqgJvtR22kA8EyY6sm4g~hUumjtuLzXLbY2h7MBSgrDxjKZaeQXt3p-1oavB48SpmIFiqUH7PlcgYEE42TdPT2nANWTA__&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA](https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11362/4444444/hCNDcZNYmuIDqgJvtR22kA8EyY6sm4g~hUumjtuLzXLbY2h7MBSgrDxjKZaeQXt3p-1oavB48SpmIFiqUH7PlcgYEE42TdPT2nANWTA__&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA)>. acesso em:15/05/2024.

PESSOA, T. A. **Logística brasileira: um estudo teórico do modal dutoviário**. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Administração) – Universidade Federal da Paraíba. João

Pessoa, PB, 2016. Disponível em:

<<https://repositorio.ufpb.br/jspui/bitstream/123456789/2020/1/TAP08092017.pdf>> acesso em: 07 maio 2024.

SANTOS, J. E. S. S.; SOUZA, G. A. Uma análise do Espaço na Geografia dos Transportes dentro da ciência geográfica. **Pluris** 2010, [s.l.], 2010. Disponível em:

<<http://pluris2010.civil.uminho.pt/Actas/PDF/Paper214.pdf>>. acesso em: 15/05/2024.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção** / Milton Santos. - 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SEGET. **Escoamento da Soja do Centro-Oeste Brasileiro**: Uma análise dos modais ferroviário e rodoviário. Disponível em:

<<https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos20/10330204.pdf>>. Acesso em: 07 maio 2024.

SILVA, H. J. T. (2010) **Caracterização e descrição do terminal multimodal de Alto**

Araguaia/ MT: influência no Corredor Centro-Oeste. Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial, Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Piracicaba, SP, p. 23. Disponível em:

<<https://esalqlog.esalq.usp.br/upload/kceditor/files/2015/05/Caracteriza%E2%94%9C%C2%BA%E2%94%9C%C3%BAo-e-descri%E2%94%9C%C2%BA%E2%94%9C%C3%BAo-do-terminal-multimodal-de-Alto-Araguaia-MT-influ%E2%94%9C%C2%ACncia-no-Corredor-Centro-Oeste-SILVA-Haroldo-J.-T.-da..pdf>> Acesso em: 10 maio 2024.

SILVA, Michael Pinheiro da; MARUJO, Lino Guimarães. Análise de modelo intermodal para escoamento da produção da soja no centro oeste brasileiro. **Journal of Transport Literature**, v. 6, p. 90-106, 2012. Disponível em:

<<https://www.scielo.br/j/jtl/a/NgnGcNh6tJVV9rrx9KZm73h/?format=pdf&lang=pt>>. acesso em: 16/05/2024.

TEIXEIRA, P. E. F. CAMPEÃO, P. **Caracterização do Corredor Logístico Hidroviário Centro-Oeste**. **Revista FSA** (Centro Universitário Santo Agostinho), v. 11, n. 1, p. 73–93, 24 dez. 2013. Disponível em:

<<http://www4.unifsa.com.br/revista/index.php/fsa/article/view/222/141>>. Acesso em: 07 maio.2024.

WANDER, A. E.; CUNHA, C. A. da. Locais de concentração de atividades agropecuárias na Região Centro-Oeste. **Revista Tecnologia e Sociedade**. Curitiba, v. 12, n. 25, p. 129-144, mai./ago. 2016. Disponível em:

<<https://www.embrapa.br/busca-de-publicacoes/-/publicacao/1065644/locais-de-concentracao-de-atividades-agropecuarias-na-regiao-centro-oeste>>. Acesso em: 20/09/2025.

WALTER, B. M. T., VIEIRA, R. F., NORONHA, S. E. de. A Região Centro-Oeste. **EMBRAPA**, p. 69-90, 2018.

Disponível em: <<https://www.alice.cnptia.embrapa.br/alice/handle/doc/1073400>>. Acesso em :20/09/2025.

O “DELAY” (RETARDO) NO DESENVOLVIMENTO SOCIOESPACIAL DE SAPOPEMA/PR: ANÁLISE DA DISCREPÂNCIA ENTRE O POTENCIAL TURÍSTICO E A CONSOLIDAÇÃO DA INFRAESTRUTURA LOCAL

Gabriel da Silva Defaveri⁶²
Edison Fortes⁶³

RESUMO

O presente artigo analisa o fenômeno do retardo (delay) no desenvolvimento socioespacial do município de Sapopema (PR), aplicando um conceito que evidencia a discrepância entre a implementação de projetos e a efetiva materialização de seus resultados. Apesar de apresentar notável potencial para o turismo, em virtude de sua expressiva geodiversidade, o município revela um quadro econômico limitado, com PIB per capita de R\$22.942,31 e dependência de 90% de receitas externas. O delay manifesta-se nas fragilidades estruturais e nos serviços básicos, que comprometem o avanço humano e social. Sapopema é classificada como um município precário em diversos aspectos, dispondo de apenas dois meios de hospedagem, 42% de cobertura de esgotamento sanitário adequado, ausência de agências bancárias, deficiência de sinalização turística e escassez de mão de obra qualificada, como guias e condutores locais. Soma-se a isso a falta de integração entre a comunidade e a administração pública, dificultando a consolidação de estratégias coletivas de desenvolvimento. A pesquisa, pioneira na abordagem da relação entre sociedade e turismo na região, conclui que, embora o turismo apresente potencial econômico e transformador, a persistência do delay inviabiliza sua conversão em melhorias concretas para a população. Propõe-se, portanto, a elaboração de um Plano Municipal de Turismo (PMT) voltado à qualificação profissional e à melhoria da infraestrutura básica, como estratégias essenciais para superar o retardo e promover um desenvolvimento territorial sustentável.

Palavras-chave: Turismo; Desenvolvimento Local; Precário; Infraestrutura Turística; Delay.

Introdução

Diante de um mundo em constante mudança e adaptação, as ciências acadêmicas, especialmente a Geografia, necessitam evoluir suas fronteiras para compreender as transformações espaciais contemporâneas. Um dos ramos da Geografia que tem sido intensamente explorado é o Turismo, uma atividade transformadora de lugares, cidades e países que se incorporou ao capitalismo mundial. Atualmente, o turismo atende uma enorme porcentagem das pessoas, proporcionando lazer, descanso e um sentimento de felicidade.

Nos últimos anos, observa-se uma intensa alta no número de turistas para destinos e regiões classificados como mais alternativos e naturais, fugindo do tradicional Turismo de

⁶² Mestrando pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá, defaverigs@gmail.com;

⁶³ Docente do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá, efortes@uem.br.

Massa. É neste contexto que se insere o município de Sapopema/PR, localizado no Nordeste do Paraná. Apesar de ser um município de pequeno porte, com cerca de 6 mil habitantes, Sapopema/PR possui uma região muito favorável para o Turismo de Aventura/Turismo Alternativo. Com diversas quedas d'água, morros e trilhas, o local tem se tornado um atrativo turístico, transformando cada dia mais a sua dinâmica socioespacial.

O recorte espacial de Sapopema/PR carrega um caráter híbrido, pois coexiste como um espaço urbano, comercial, cultural e, agora, como um polo de turismo, solicitando ser estudado por diferentes ângulos geográficos. A atividade turística, em sua essência, tem a capacidade de influenciar na vida, no trabalho e nas relações das pessoas. A presente pesquisa, sendo pioneira no estudo da relação sociedade/turismo nessa região, busca ir além do diagnóstico dos benefícios e prejuízos.

Apesar do crescimento do fluxo turístico e do interesse dos cidadãos em apoiar Sapopema/PR como um polo de turismo, o município ainda é caracterizado como precário em muitos aspectos. Seu Produto Interno Bruto (PIB) *per capita* é de apenas R\$22.942,31 e quase 90% dessa receita é oriunda de fontes externas.

Dessa forma, o problema central desta pesquisa reside em descrever e discutir o delay, ou seja, o retardo, entre o potencial turístico consolidado de Sapopema/PR e a produção dos resultados esperados no desenvolvimento socioespacial local. O conceito de delay, aplicado em contextos de desenvolvimento como a implantação do Geoparque Araripe, refere-se ao tempo entre o início de um projeto e o alcance efetivo das metas propostas e dos retornos dos investimentos baseados na percepção da comunidade.

No caso de Sapopema/PR, o delay se manifesta na fragilidade da infraestrutura e dos serviços que deveriam acompanhar o crescimento do turismo alternativo. Dificuldades como a precariedade da rede hoteleira, a ausência de agências bancárias, o saneamento básico limitado e a falta de sinalização e mão de obra especializada indicam que o turismo ainda não se consolidou como principal motor de desenvolvimento local.

Neste sentido, o objetivo geral desta pesquisa consiste em investigar como a atividade turística influencia na produção e transformação socioespacial de Sapopema/PR, identificando os fatores que geram o delay e apresentando um Plano Municipal de Turismo (PMT) para o município.

O artigo está estruturado em uma análise da relação entre Geografia e Turismo, seguida pela caracterização de Sapopema/PR, o diagnóstico das dificuldades locais que configuram o delay, e, por fim, a proposição de um plano de gestão para o desenvolvimento turístico.

Metodologia

A metodologia adotada neste estudo, que investiga o delay (retardo) no desenvolvimento socioespacial de Sapopema (PR), foi estruturada de modo a integrar a análise diagnóstica e exploratória in loco ao rigor da pesquisa descritiva, fundamentando-se no conceito de delay aplicado aos estudos sobre desenvolvimento local em territórios de Geoparques.

A pesquisa apresenta caráter qualitativo, descritivo e exploratório, adequado à compreensão de fenômenos socioespaciais complexos.

- Natureza qualitativa: permitiu a observação direta das dinâmicas territoriais, bem como o registro das percepções comunitárias e das condições locais, sem a necessidade de aplicação de questionários estruturados.
- Natureza descritiva e exploratória: buscou-se caracterizar o fenômeno do turismo em Sapopema, identificar suas potencialidades e limitações, e compreender os fatores que contribuem para o delay, podendo subsidiar na melhoria do Plano Municipal de Turismo (PMT).
- Abordagem empírico-analítica: o estudo assume um enfoque aplicado, propondo soluções práticas e fundamentadas em evidências empíricas observadas diretamente no território.

O recorte espacial corresponde ao Município de Sapopema (PR), localizado na região nordeste do Estado do Paraná. A escolha deve-se ao aumento do fluxo turístico local, com visitantes provenientes de diversas regiões do estado e de unidades federativas vizinhas. A pesquisa de campo foi realizada em setembro de 2025.

A investigação foi desenvolvida por meio da articulação entre pesquisa bibliográfica/documental e trabalho de campo exploratório. A revisão teórica abrangeu temas como Geografia e Turismo, desenvolvimento socioespacial local e Turismo de Aventura/Alternativo, além da aplicação do conceito de delay como ferramenta interpretativa para as defasagens estruturais observadas em Sapopema. Foram analisados dados oficiais provenientes do IBGE (2022) e de fontes institucionais, contemplando informações sobre PIB per capita (R\$22.942,31), dependência de receitas externas (90%) e deficiências na infraestrutura básica, como saneamento e escolarização.

O trabalho de campo consistiu na observação direta sistemática dos espaços urbanos e turísticos, permitindo a identificação das fragilidades estruturais e dos entraves à consolidação do turismo local. Foram analisadas condições de infraestrutura (acessos, hospedagem,

sinalização), aspectos ambientais e a relação entre o poder público e a comunidade na gestão do território.

Os dados coletados foram analisados qualitativamente, buscando identificar e descrever os fatores que evidenciam o delay no desenvolvimento socioespacial do município. O diagnóstico elaborado poderá subsidiar a reformulação do Plano Municipal de Turismo (PMT), fundamentado nas diretrizes do Ministério do Turismo, com propostas voltadas à qualificação da infraestrutura básica, implantação de sinalização turística, criação de trilhas auto guiadas e fomento à capacitação profissional. Tais ações visam mitigar o retardo identificado e promover um desenvolvimento territorial sustentável, alinhado às potencialidades naturais e socioculturais de Sapopema.

Fundamentação Teórica

A fundamentação teórica para este artigo científico se apoiará em três pilares conceituais essenciais, extraídos das fontes fornecidas, que permitem analisar criticamente a discrepância entre o potencial turístico de Sapopema/PR e a sua efetiva consolidação socioespacial: a Geografia do Turismo e a Transformação do Espaço, o Desenvolvimento Socioespacial Local e o Hibridismo, e o conceito de Delay (Retardo).

A investigação da realidade de Sapopema/PR deve estar ancorada na ciência geográfica, que se reconstrói ao longo do tempo para estudar a produção e transformação do espaço e a relação humana. O Turismo emerge como um ramo fundamental da Geografia no mundo atual, sendo uma atividade totalmente transformadora de lugares, cidades e até mesmo países, incorporada ao capitalismo mundial (DORIGO; FONSECA, 2019).

O turismo atua como um agente indutor da produção e recriação do espaço geográfico, concorrendo com outros fatores como a economia e a política. Ele possui um caráter dinâmico e apropriado, capaz de introduzir novos objetos no espaço ou se apropriar de objetos já existentes, como farmácias, restaurantes, hotéis e rodovias (DORIGO; FONSECA, 2019).

Sendo assim, o Turismo pode ser classificado em diferentes segmentos. Este estudo se concentra no Turismo de Aventura/Turismo Alternativo, modalidade que se contrapõe aos ideais do Turismo de Massa. Enquanto o Turismo de Massa visa grandes fluxos e atrativos urbanos, o Turismo Alternativo idealiza seu consumo em espaços naturais, como serras, quedas d'água e trilhas (CRUZ, 2003). Sendo assim, Sapopema/PR, com seu potencial de paisagens e o Pico Agudo, enquadra-se claramente nesta modalidade.

A importância das formas alternativas reside na ênfase dada à escala local. Essa escala é crucial para a ciência geográfica, pois o global se assenta nos fragmentos, buscando um desenvolvimento local mais natural e sustentável. Contudo, mesmo essa modalidade, que não exige infra estruturas "significativas" como o Turismo de Massa, requer uma hospedagem razoável, bons restaurantes, rodovias e vias de acesso em condições favoráveis.

A análise do potencial versus a realidade de Sapopema/PR exige uma definição robusta de desenvolvimento. De acordo com Souza (1977), o desenvolvimento não deve ser entendido apenas como crescimento econômico ou financeiro. Segundo a teoria do desenvolvimento humano de Souza (1977), ele acontece também na escala humano/social, focando na remoção das principais fontes de privação de liberdade das pessoas, como pobreza e falta de oportunidades econômicas. O desenvolvimento socioespacial busca ir contra a má distribuição de renda e favorecer os cidadãos com boa educação, saúde e emprego.

Sendo assim, a atividade turística tem o potencial de contribuir para esse desenvolvimento local, mas essa contribuição pode sofrer um retardo.

O conceito de delay (retardo) é central para a problemática deste artigo. Originalmente aplicado em estudos sobre projetos de gestão territorial e investimentos públicos, como o Geoparque Araripe, o delay é definido como:

Um retardo entre a implantação de um projeto como o Geoparque e a produção dos resultados esperados; o alcance das metas propostas e dos retornos dos investimentos baseados na percepção da comunidade” (MACÊDO; PINHEIRO, 2014).

O problema desta pesquisa é justamente descrever e discutir o delay entre os resultados efetivamente alcançados e os esperados no contexto de Sapopema/PR. No caso do município paranaense, o delay é manifestado pela persistência de um diagnóstico que aponta a região como precária em muitos aspectos, com baixo PIB *per capita* (R\$22.942,31) de acordo com o IBGE, (2022) e dependência de quase 90% de sua receita de fontes externas. O crescimento do fluxo de turistas não se traduziu na superação das dificuldades logísticas e estruturais (como a falta de agências bancárias, precariedade da rede hoteleira e falta de mão de obra especializada), o que indica que as estratégias de crescimento econômico desenvolvidas são insuficientes (DORIGO; FONSECA, 2019).

Para entender a complexidade de Sapopema/PR, recorre-se ao conceito de Hibridismo do Espaço. Para Milton Santos (2006), o espaço geográfico é um híbrido, pois possui no mesmo lugar diferentes características e faces, herdadas de diferentes tempos, com capacidade de absorver diferentes funções.

O turismo induz esse hibridismo, transformando o local. Sapopema/PR, que antes tinha predominância de atividades agropecuárias e comércio, agora coexiste como um espaço urbano, comercial e cultural, mas também com um aspecto de atrativo turístico. Essa natureza híbrida é confirmada pelo fato de o espaço nunca ser "apenas e unicamente turístico", abrigoando a dualidade entre trabalho (da população local) e lazer (dos turistas), uma característica inerente à prática social do turismo contemporâneo (DORIGO; FONSECA, 2019).

O estudo do hibridismo e do delay é crucial para compreender como a nova função turística de Sapopema/PR se relaciona com suas características tradicionais e por que o seu desenvolvimento socioespacial ainda sofre um retardo, necessitando de uma intervenção estratégica (PMT).

Resultados e Discussões

A análise da realidade do turismo em Sapopema/PR evidencia que o município se encontra em uma fase inicial de expansão dessa atividade, refletida tanto no aumento do número de visitantes quanto na atenção voltada a investimentos e ao planejamento do setor. Historicamente, a economia local era predominantemente baseada na agropecuária e no comércio; contudo, nos últimos anos, a cidade passou a se destacar por meio da ampliação das ferramentas de comunicação, como internet e aplicativos digitais. A região tem sido reconhecida no Paraná e em outras localidades por sua diversidade de atrativos naturais, incluindo quedas d'água, morros com trilhas e pontos de contemplação, além de oferecer opções de lazer com preços acessíveis e certo nível de facilidade de acesso e infraestrutura básica (DORIGO; FONSECA, 2019).

Apesar desse crescimento, o aumento do conhecimento público sobre a região ainda não resultou em incremento populacional significativo nem em investimentos expressivos. Sapopema/PR mantém características típicas de um município de pequeno porte, com aproximadamente 6.736 habitantes, renda média inferior à estadual e um dos menores índices de desenvolvimento humano do Paraná. O PIB per capita é de R\$22.942,31 sendo que quase 90% dessa receita provém de fontes externas. Nesse contexto, pode-se afirmar que o município apresenta limitações estruturais e carece de apoio governamental e investimentos, sendo esse conjunto de fragilidades caracterizador do retardo (delay) entre o potencial turístico e a geração dos resultados socioespaciais esperados.

O delay em Sapopema/PR manifesta-se de forma evidente na insuficiência das infraestruturas necessárias para consolidar o turismo. Embora o município possua atrativos naturais compatíveis com o Turismo Alternativo, como o Pico Agudo e diversas cachoeiras, ele falha em oferecer condições mínimas exigidas por essa modalidade, como hospedagem adequada, restaurantes de qualidade e vias de acesso em boas condições (DORIGO; FONSECA, 2019).

O delay não se restringe aos aspectos físicos; também se manifesta na fragilidade da gestão e na limitada apropriação do projeto turístico pela comunidade local. Tal fenômeno é comparável à carência de capacitação em Geoeducação e Geoturismo observada em outros contextos, como no Geossítio Riacho do Meio, pertencente ao Geoparque Araripe (MACÊDO; PINHEIRO, 2014).

Alguns aspectos críticos podem ser destacados:

- Ausência de sinalização e de vias de acesso com qualidade: A carência de sinalização turística e a baixa qualidade das vias de acesso configuram um dos principais entraves à consolidação do turismo em Sapopema/PR. Essas deficiências impactam diretamente a mobilidade dos visitantes, dificultam a promoção dos atrativos naturais e demonstram o delay estrutural existente entre o potencial turístico e a infraestrutura disponível.
- Falta de Mão de Obra Especializada: Observa-se carência de guias turísticos e profissionais capacitados para conduzir visitantes em trilhas, cachoeiras e morros, tornando o Turismo de Aventura menos seguro e acessível.
- Falta de União e Apropriação Comunitária: Há dificuldade de integração entre população, órgãos públicos e administradores de atrativos turísticos, comprometendo o planejamento e a execução de ações conjuntas essenciais ao desenvolvimento do turismo local.

Em Barbalha/CE, o delay foi relacionado à baixa participação da comunidade em cursos e oficinas de capacitação (90% e 80%, respectivamente), indicando déficit de pessoal qualificado e maturidade limitada nos projetos desenvolvidos. Situação semelhante ocorre em Sapopema/PR, com a ausência de guias turísticos capacitados, evidenciando a necessidade de formação profissional para viabilizar a geração de renda e o desenvolvimento local (MACÊDO; PINHEIRO, 2014).

Embora o turismo em Sapopema/PR possua caráter transformador e contribua para o lucro de redes hoteleiras, comércios e para a economia municipal, o delay impede que essa

atividade se consolide como principal vetor de desenvolvimento, refletindo na baixa qualidade de vida da população.

Alguns fatores ilustram essa situação:

- Dependência Externa: Aproximadamente 90% da receita municipal depende de fontes externas, similar ao contexto do Geoparque Araripe, em que 61% das famílias dependem de programas governamentais. Esses dados indicam que o turismo, ou projetos de desenvolvimento baseados nele, ainda não atingem plenamente seus objetivos econômicos (MACÊDO; PINHEIRO, 2014).
- Educação: Apesar de uma taxa de escolarização de 96,7% para crianças de 6 a 14 anos, Sapopema ocupa a 339ª posição entre 399 no IDH dos municípios do Paraná IBGE (2022), demonstrando que os benefícios econômicos do turismo ainda não se traduziram em melhorias significativas nas oportunidades e condições de vida da população (DORIGO; FONSECA, 2019).

Portanto, o delay em Sapopema/PR não se restringe à infraestrutura, mas se estende à apropriação e integração do turismo pela comunidade.

Considerações Finais

O texto teve como objetivo investigar de que forma o Turismo de Aventura e Alternativo influencia a dinâmica socioespacial do município de Sapopema/PR, buscando identificar o retardo (delay) entre o potencial turístico da região e a efetiva consolidação do desenvolvimento local. A análise poderá servir como um subsídio na melhoria do Plano Municipal de Turismo (PMT) como estratégia para superar essas limitações.

Com base na pesquisa em campo e no referencial teórico, constatou-se que o turismo exerce influência significativa em Sapopema/PR. Tal impacto manifesta-se, sobretudo, na esfera econômica, promovendo expressivos lucros à rede hoteleira, ao comércio varejista, à rede de alimentação e à economia municipal como um todo (DORIGO; FONSECA, 2019).

Além disso, o turismo influencia a dimensão cultural da região, ampliando o reconhecimento e a valorização do município, consolidando Sapopema como destino visitado e respeitado. A investigação demonstrou ainda que a alta demanda turística impõe à cidade a necessidade de adaptação contínua, incentivando processos de reorganização urbana e melhorias estruturais, o que gera uma transformação socioespacial positiva.

Apesar da relevância econômica e do potencial de crescimento, os resultados empíricos evidenciam a existência de um delay no desenvolvimento socioespacial do município. Sapopema/PR, embora dotada de elevado potencial turístico, ainda apresenta características de pequeno município com baixa população e carências significativas, refletidas principalmente em infraestrutura e gestão.

Os principais sinais desse retardo incluem:

- Fragilidade Logística: Baixo índice do IDH, deficiência em saneamento básico (apenas 40% de esgotamento sanitário adequado), precariedade da rede hoteleira (somente dois estabelecimentos) e ausência de agências bancárias.
- Fragilidade de Capacitação e infraestrutura: A fragilidade de capacitação e infraestrutura em Sapopema/PR evidencia um delay estrutural e institucional que compromete a consolidação do turismo como vetor de desenvolvimento. A carência de profissionais especializados, como guias locais e gestores de turismo, aliada à insuficiência de infraestrutura básica, reflete a falta de políticas públicas efetivas voltadas à formação técnica e à melhoria das condições logísticas e operacionais do município. Tais limitações reduzem a competitividade turística e a capacidade de geração de renda e inclusão social.

Essa conjuntura impede que o turismo, embora gerador de lucros, se estabeleça como vetor central para a superação da dependência econômica do município, uma vez que quase 90% da receita ainda provém de fontes externas.

O estudo evidenciou a importância de integrar teoria e prática, mostrando que a vivência in loco é fundamental para compreender a realidade local.

A principal contribuição prática reside na proposta de melhoria do Plano Municipal de Turismo (PMT), inspirado no modelo do Ministério do Turismo, que visa não apenas diagnosticar e analisar, mas também propor soluções concretas. Para mitigar o delay, recomenda-se que o PMT se concentre em ações estratégicas.

No que se refere à infraestrutura, é indispensável o investimento na melhoria das vias de acesso, na implantação de sinalização informativa e interpretativa nos principais atrativos e no fortalecimento dos serviços de hospedagem e alimentação. Tais medidas visam não apenas aumentar a acessibilidade e o conforto dos visitantes, mas também elevar o padrão de qualidade do destino turístico.

Quanto à capacitação profissional, sugere-se a criação de programas de formação continuada voltados à qualificação da mão de obra local, com destaque para a formação de

guias comunitários e condutores ambientais. Esses cursos devem contemplar conteúdos de geoturismo, educação patrimonial e gestão ambiental, de modo a promover uma atuação mais consciente e sustentável, fortalecendo o vínculo entre comunidade e território.

Por fim, é fundamental o fortalecimento da gestão participativa e da integração comunitária. A consolidação de um conselho municipal de turismo ativo e representativo, composto por membros do poder público, iniciativa privada e sociedade civil, é essencial para garantir o acompanhamento das ações propostas e o monitoramento contínuo dos resultados. Essa articulação entre os diferentes atores locais é o caminho para superar o delay estrutural e institucional, transformando o turismo em um verdadeiro agente de desenvolvimento territorial sustentável para Sapopema/PR.

O município de Sapopema/PR apresenta grande potencial de crescimento, condicionado à execução efetiva dos objetivos, metas e ações delineadas no PMT. Ao reconhecer suas limitações e implementar estratégias consistentes, a cidade pode consolidar o turismo como força transformadora, reforçando seu impacto socioeconômico e geográfico (DORIGO; FONSECA, 2019; MACÊDO; PINHEIRO, 2014).

Agradecimentos

Agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) Brasil, pelo apoio financeiro e incentivo à formação acadêmica, fundamentais para a realização desta pesquisa.

Estendo meus agradecimentos ao Grupo de Estudos Multidisciplinares do Ambiente (GEMA) pela orientação, pelo compartilhamento de conhecimento e pelo suporte técnico-científico, que contribuíram significativamente para o amadurecimento teórico e metodológico deste trabalho.

Referências

- CRUZ, Rita de Cassia da. Introdução da Geografia do Turismo, 2ª ed. São Paulo, Roca, 2003;
- DORIGO, João Vitor Galante; FONSECA, Ricardo Lopes. Considerações a respeito do turismo em Sapopema/PR. *Caminhos de Geografia*, Uberlândia, v. 20, n. 71, p. 532–551, set. 2019. <https://doi.org/10.14393/RCG207147092>.
- GEOPARK ARARIPE. Geopark Araripe. Disponível em: . Acesso em: 30 de setembro de 2025.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2025.

MACÊDO, Joalana Araújo; PINHEIRO, Daniel Rodriguez de Carvalho. O Geoparque Araripe e o seu impacto no desenvolvimento local da comunidade Riacho Meio: Barbalha, Ceará, Brasil. *Geografia: Ensino & Pesquisa*, Santa Maria, v. 18, n. 2, p. 227–245, maio/ago. 2014.

MOREIRA, Jasmine Cardozo. Geoturismo: uma abordagem histórico-conceitual. *Turismo e Paisagens Cársticas*, vol. 3, n. 1, p. 5-10, 2010.

OLIVEIRA, Christian Dennys Monteiro de. *Turismo e Geoeducação: um começo de conversa*. Disponível em: http://www.lege.ufc.br/images/stories/arquivos/turismoegeoeducacao_christianoliveira.pdf. Acesso em: 27 set. 2025;

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção* / Milton Santos. - 4. Ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. - (Coleção Milton Santos).

UNESCO. *Ciências da Terra para Sociedade*. Disponível em: <https://www.unesco.org/en>. Acesso em: 30 de setembro de 2025.

COTIDIANO ESCOLAR E MOBILIDADE URBANA: COMO ESTUDANTES DO COLÉGIO ESTADUAL VICENTE RIJO ENFRENTAM DESIGUALDADES NO DESLOCAMENTO EM LONDRINA

Tamiris de Carvalho Ferreira⁶⁴

Andrey Lopes Correia⁶⁵

Patrícia Fernandes Paula Shinobu⁶⁶

RESUMO

As escolas nem sempre estão próximas aos alunos e dessa forma o deslocamento dos estudantes se faz necessário e é com base nesta preocupação que esta pesquisa buscou analisar qual a relação entre mobilidade urbana e cotidiano escolar no Colégio Estadual Vicente Rijo, em Londrina, além de compreender como o deslocamento influencia o processo de ensino-aprendizagem. O referencial teórico busca reunir as ideias Santos (2008) e Cavalcanti (2012), destacando como as desigualdades socioespaciais e trajetos escolares perpassam o cotidiano dos estudantes. A metodologia é qualitativa, fundamentada na análise do Projeto Político Pedagógico e em dados obtidos pelo *Google Maps* e *Moovit*. Os resultados indicam que estudantes das periferias enfrentam maiores tempos de deslocamento, cansaço e atrasos, o que amplia desigualdades no acesso à educação.

Palavras-chave: mobilidade urbana, cotidiano escolar, desigualdade socioespacial, ensino-aprendizagem, desigualdade.

Introdução

O espaço urbano, é vivenciado e sentido diariamente por inúmeros indivíduos. A Geografia escolar busca estudar e compreender o espaço de vivência dos alunos, incluindo a cidade.

A Base Nacional Comum Curricular (BNCC) define como um de seus objetivos para o ensino de Geografia o “estudo do espaço urbano” e bem como promover ao estudante a capacidade de compreender: Mudanças no espaço geográfico, relação sociedade/natureza, e também pensar de modo crítico sobre os problemas urbanos, entre esses: mobilidade urbana, segregação espacial e meio ambiente.

Trabalhar essas competências propostas pela BNCC, é essencial, e promove ao estudante entender a si mesmo, seu local no mundo, seus direitos, desigualdades, promovendo

⁶⁴ Tamiris de Carvalho Ferreira, Graduanda do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina, tamiris.carvalho@uel.br;

⁶⁵ Andrey Lopes Correia, Graduando do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina, andrey.lopes.correia@uel.br;

⁶⁶ Patrícia Fernandes Paula Shinobu, docente do departamento de Geografia da Universidade Estadual de Londrina, pfpaula@uel.br.

assim a possibilidade de o educando desenvolver sua cidadania e pensamento crítico. O percurso feito pelos estudantes até o caminho da escola não se limita apenas ao deslocamento, impactando diretamente no cotidiano, aprendizagem e bem-estar.

Um ponto a se enfatizar é o tempo de deslocamento, muitos alunos moram em áreas longes da escola e usam o transporte público, estando sujeitos a atrasos e lotações o que causa cansaço, falta de concentração nas aulas, redução de tempo destinado aos estudos e ausência em atividades extracurriculares, além de gastos extras, mesmo com políticas públicas para o transporte coletivo nem todos alunos possuem isenção total do custo da tarifa de ônibus.

Alguns alunos que moram próximo ao colégio se descolam de a pé ou de bicicleta sozinhos, de forma mais autônoma, e mantendo uma maior relação com o espaço urbano, porém é essencial falar que essas crianças/adolescentes estão mais expostas a risco de segurança e violência.

Outro fator importante a se considerar são as questões climáticas, muitos discentes que se deslocam a pé ou de bicicleta passam por trajetos não arborizados, com sensação térmica elevada, causando calor, suor e cansaço até chegar ao ambiente escolar.

Metodologia

A pesquisa proposta neste artigo é caracterizada como um estudo de abordagem qualitativa, tendo como principal objetivo compreender as relações entre a mobilidade urbana e o cotidiano escolar dos estudantes. Essa perspectiva possibilita compreender as diversas dimensões que envolvem o deslocamento dos alunos e como ele interfere em suas rotinas, desempenho e permanência escolar.

A fonte de dados utilizada foi o Projeto Político-Pedagógico (PPP) do Colégio Estadual Vicente Rijo, documento institucional que expressa a identidade, os princípios e as metas da escola. A análise desse documento possibilitou identificar indícios sobre a realidade dos alunos e como interfere no processo de ensino-aprendizagem.

Além da análise documental, foram utilizados aplicativos de mobilidade urbana, como *Google Maps* e *Moovit*, com o intuito de levantar dados espaciais e temporais relacionados ao deslocamento dos estudantes. A partir dessas ferramentas, foi possível estimar a distância média percorrida entre as residências e a escola, o tempo médio de deslocamento. Esses dados complementam as informações presentes no PPP, permitindo reunir aspectos geográficos e sociais para obter uma análise mais abrangente do problema

O intuito da pesquisa, portanto, foi analisar o perfil dos estudantes e compreender de que forma fatores como o local de moradia, o meio de transporte utilizado e o tempo médio de deslocamento impactam o cotidiano escolar. Também foram observadas como as dificuldades de acesso, desigualdades territoriais influenciam na rotina dos alunos, especialmente no que se refere ao cansaço, à pontualidade e à participação nas atividades extracurriculares.

Fundamentação Teórica

Entender a mobilidade urbana e associá-la ao cotidiano escolar permite compreender a relação entre sociedade, espaço e ensino. O espaço urbano é resultado da ação de diferentes agentes sociais, que produzem desigualdades na apropriação e no uso da cidade.

“Os diferentes agentes sociais, com seus interesses e suas forças desiguais, produzem um espaço também desigual, no qual a apropriação e o uso se fazem de maneira diferenciada.” (SANTOS, 2008, p. 170). Portanto, o autor evidencia que o espaço urbano é resultado de disputas e interesses diversos, em que determinados grupos sociais, detentores de maior poder político e econômico, conseguem influenciar a organização e a valorização de certas áreas da cidade. Por outro lado, as comunidades que possuem menos recursos acabam destinadas a habitarem as regiões periféricas, distantes dos centros de serviços e oportunidades.

Essa lógica de produção do espaço reflete diretamente na mobilidade urbana, especialmente no que se refere aos deslocamentos cotidianos de estudantes. Quem reside em áreas periféricas ou em bairros mais distantes enfrenta trajetos mais longos, transporte em horários reduzidos, condições mais difíceis para chegar à escola, enquanto alunos de regiões centrais têm acesso mais rápido e seguro. Assim, a mobilidade urbana não é apenas sobre trajetos e percursos, mas também um elemento que evidencia a desigualdade socioespacial, interferindo diretamente no direito à educação de qualidade e no aproveitamento escolar.

No livro *O Ensino de Geografia na Escola* (2012), Cavalcanti destaca que o trajeto dos estudantes influencia o processo de ensino-aprendizagem, já que longos deslocamentos podem gerar cansaço, atrasos e evasão escolar, reforçando a importância de compreender a mobilidade urbana como um aspecto de extrema relevância no cotidiano escolar. No caso de Londrina-PR, podemos observar que diversos estudantes se deslocam diariamente de bairros periféricos ou até de cidades vizinhas, como Cambé - PR enfrentando trajetos que podem variar entre 15 até 40 minutos, seja de carro ou de transporte público. Esses deslocamentos evidenciam desigualdades no acesso ao transporte e às oportunidades educacionais, reforçando a

argumentação de Cavalcanti sobre a importância de compreender a mobilidade urbana como um elemento no cotidiano escolar.

A análise desses trajetos também permite identificar bairros e locais que enfrentam vulnerabilidade, ou seja, áreas com infraestrutura de transporte limitada ou mais isoladas, que dificultam o acesso regular à escola. Dessa forma, torna-se possível perceber como a organização do espaço urbano influencia diretamente a rotina dos estudantes, afetando não apenas a pontualidade e o cansaço, mas também o aproveitamento escolar e a permanência na educação.

Resultados e Discussões

Foi escolhido analisar um colégio da área central da cidade de Londrina, especificamente o Colégio Estadual Vicente Rijo, localizado na Avenida Juscelino Kubitschek nº 2.372, a localização do colégio significa diferentes tempos de deslocamento para os estudantes, dependendo do bairro de origem. Para facilitar a compreensão da localização do Colégio Estadual Vicente Rijo o mapa 1 representa a localização da escola. Segundo o próprio PPP (Projeto Político Pedagógico) em 2021 apenas 13,4% dos alunos matriculados moram na área central, 40,2% residem na Zona Norte, 17,9% na Zona Leste, 10,7% na Zona Oeste e 3,5% na cidade de Cambé- PR. O que leva a esses indicadores segundo o PPP do colégio é a procura pelas modalidades de ensino do Colégio: Ensino Fundamental II, Ensino Médio e Ensino Profissionalizante.

Mapa 1 - Localização do Colégio Estadual Vicente Rijo em Londrina- PR.



Fonte: Os próprios autores.

Os dados referentes a localização da residência dos alunos são levantados pelo georreferenciamento na hora de realizar a matrícula. A maioria dos estudantes precisam utilizar o transporte público, sendo cerca de 64,3%, os alunos que se deslocam para a escola com transporte próprio correspondem a 21,1% (carro ou moto), 6,3% de a pé e apenas 2,7% utilizam transporte particular (van).

É possível se concluir que os ônibus circulares são uma realidade presente na rotina da maioria dos estudantes do Colégio Estadual Vicente Rijo, ou seja, muitos estudantes ao utilizarem o transporte coletivo, acabam sofrendo com impactos negativos em sua rotina escolar entre eles: atrasos e imprevisibilidade, pois os ônibus costumam atrasar em dias de chuva, ou a falta de frota, ficar em pé por longos períodos ou enfrentar ônibus lotados pode causar desconforto físico e cansaço mental afetando na disposição para participar das atividades escolares.

Existem aplicativos voltados para a mobilidade urbana, um deles que traz informações sobre as linhas de transporte coletivo de diversas regiões de Londrina, com informações em

tempo de trajeto é o *Moovit*, utilizado por diversas pessoas com o objetivo de obter informações relacionadas a rota dos ônibus e horários.

Foi dividido os bairros principais de cada Zona de Londrina/Cambé para analisar o tempo que o aluno de cada uma dessas regiões demora para chegar até o colégio.

Já a análise do tempo do percurso de cada região até o colégio de carro foi obtida pelo *Google Maps*.

O horário escolhido para a análise foi o matutino, após contato com a secretaria do Colégio Estadual Vicente Rijo, foi dito que às aulas se iniciam às 07:30 no ensino médio. Porém deve-se considerar que além do tempo de deslocamento o indicado seria que os alunos realizassem sua rotina pela manhã antes de sair de casa, incluindo higiene pessoal, se vestir e tomar café da manhã, o que costuma variar de 30 até 50 minutos.

O horário de saída dos ônibus, a partir dos possíveis bairros de origem até o Colégio, foi definido considerando não apenas o tempo de deslocamento e desembarque, mas também a necessidade de os estudantes se prepararem antes do início das aulas, como: encher garrafas de água, ir ao banheiro e se organizar de modo a evitar possíveis atrasos que prejudiquem a aula e o processo de aprendizagem.

Foram selecionadas todas as regiões de Londrina, e alguns bairros de cada uma delas para simbolizar o tempo de deslocamento de cada região até o colégio, a análise comparativa entre o meio de transporte público e particular mostra que os estudantes que vão para a escola de carro possuem algumas vantagens em comparativo aos que utilizam o transporte público, como: menor tempo de trajeto, maior previsibilidade no deslocamento, possibilidade de sair de casa mais tarde, redução do cansaço físico e maior conforto durante o percurso.

Por outro lado, esse meio de transporte também traz desvantagens: maior custo financeiro (combustível e manutenção), dependência da disponibilidade dos pais ou responsáveis, aumento do trânsito urbano, maior impacto ambiental pela emissão de poluentes.

O deslocamento por transporte coletivo apresenta tanto benefícios quanto desafios para os estudantes. Entre os aspectos positivos, destacam-se o menor custo individual em comparação ao carro, a acessibilidade para famílias que não possuem veículo próprio, a contribuição para a redução do número de automóveis nas ruas (diminuindo congestionamentos e impactos ambientais) No entanto, há também pontos negativos: maior tempo de deslocamento, necessidade de sair de casa mais cedo, menor conforto, imprevisibilidade de horários em casos de atrasos ou lotação, além do cansaço físico e psicológico que pode influenciar no rendimento escolar.

Porém, segundo o PPP, a maioria dos estudantes é proveniente de bairros periféricos, o que torna importante considerar que o atraso no transporte coletivo tende a ser mais frequente nessas regiões. Isso acontece porque as linhas que atendem as periferias geralmente são mais longas, com menor frequência e maior número de paradas, o que amplia o impacto de qualquer imprevisto no percurso. Quando há congestionamentos, falhas mecânicas ou mudanças de itinerário, esses alunos são os que mais sofrem com os atrasos e com o aumento do tempo de deslocamento.

Além disso, fatores como a maior distância até o centro da cidade, a infraestrutura viária precária e a ausência de corredores exclusivos para ônibus contribuem para a irregularidade no cumprimento dos horários. Muitos bairros periféricos também carecem de abrigos de ônibus adequados, iluminação e segurança, o que torna o trajeto diário ainda mais cansativo e inseguro, especialmente nos horários de entrada e saída das aulas.

Essas condições acabam refletindo diretamente no cotidiano escolar. Alunos que dependem do transporte coletivo muitas vezes enfrentam atrasos constantes, o que prejudica a pontualidade e o aproveitamento nas aulas. Em dias de chuva ou problemas no sistema de transporte, o número de faltas tende a aumentar, interferindo também na continuidade dos estudos. Em muitos casos, a rotina de deslocamento longa e desgastante pode gerar cansaço, desmotivação e até contribuir para a evasão escolar.

Enquanto isso, os estudantes que residem em regiões centrais ou próximas ao colégio possuem acesso a um transporte mais regular e rápido, chegando às aulas com menor desgaste e maior aproveitamento. Essa diferença mostra como a localização da moradia influencia diretamente as oportunidades de estudo, criando desigualdades no acesso e na permanência escolar.

Portanto, compreender as dificuldades de deslocamento dos alunos do Colégio Estadual Vicente Rijo é também reconhecer que a mobilidade urbana está ligada ao direito à educação. As falhas no transporte público não apenas afetam o horário de chegada ou saída dos estudantes, mas também influenciam sua disposição, frequência e rendimento escolar. Garantir um transporte coletivo mais eficiente, acessível e seguro é fundamental para reduzir essas desigualdades e permitir que todos os alunos tenham melhores condições de aprendizagem.

Os dados referentes ao horário das principais linhas de transporte público utilizadas para chegar ao colégio e seus respectivos nomes foram obtidas através do site de mobilidade urbana *Moovit*, ademais foi verificado no site da empresa Grande Londrina, responsável pelo funcionamento do transporte coletivo da cidade. As principais linhas que levam até o colégio

correspondem a: 800 (Terminal Vivi Xavier / Terminal Acapulco; 806 (Avenida Saul Elkind / Shopping Catuaí); 913 Robert Koch / Gleba Palhano; 315 (Columbia); 1902 (Londrina / Jardim Santo Amaro); (418 Jardim Dom Vicente). É importante ressaltar, que determinadas regiões da cidade não possuem uma linha direta até o Colégio, necessitando assim desembarcar no terminal central de Londrina, e posteriormente embarcar em outro ônibus que percorre próximo ao Colégio, como podemos exemplificar a linha 213 (Terminal Central/ Shopping Catuaí) que faz o percurso do terminal central até o colégio. É possível constatar que os estudantes que residem em regiões periféricas enfrentam um dilema estruturado pela desigualdade urbana no acesso ao transporte coletivo, a tabelas 1, a seguir, demonstra de que forma a desigualdade interfere em relação ao meio de transporte e o tempo que leva o deslocamento de suas regiões até o colégio. Ao sair muito cedo de casa, chegam à escola com antecedência, porém ao sair pouco mais tarde, ficam sujeitos a atrasos decorrentes da irregularidade dos ônibus e do maior tempo de deslocamento. Essa dinâmica evidencia como a mobilidade urbana reproduz desigualdades sociais, impactando diretamente o cotidiano escolar, a rotina de sono, alimentação e estudo dos alunos. Segundo Milton Santos (2008), a organização do espaço urbano e a oferta desigual de serviços como transporte revelam limitações ao direito à cidade, restringindo o acesso pleno a oportunidades educacionais e sociais para moradores das periferias.

Tabela 1 - Tempo de Deslocamento até a Escola (Carro e Ônibus).

Bairro, Zona, Cidade, UF.	Tempo de carro (min)	Tempo de ônibus (min)	Embarque: carro/ônibus, chegada aproximada às 07:20 am.
Vivi Xavier- Zona Norte, Londrina - PR.	18	40	07:02 am; 06:40 am.
Milton Gavetti- Zona Norte (Londrina-PR)	14	21	07:06 am; 07:00 am.
Jardim Piza - Zona Sul (Londrina-PR)	16	37	07:04 am; 06:43 am.
Jardim Inglaterra- Zona Sul (Londrina-PR)	10	17	07:10 am; 07:03 am.

Jardim Bandeirantes Zona Oeste (Londrina-PR)	13	33	07:07 am; 06:47 am.
Jardim Maracanã- Zona Oeste (Londrina-PR)	17	32	07:03 am; 06:48 am.
Jardim Aeroporto- Zona Leste (Londrina-PR)	17	36	07:03 am; 06:44 am.
Jardim Califórnia- Zona Leste (Londrina-PR)	12	22	07:08 am; 06:58 am.
Jardim Higienópolis- Zona Central (Londrina-PR)	3	7	07:17 am; 07:13 am.
Vila Brasil- Zona Central (Londrina-PR)	7	20	07:13 am; 07:00 am.
Jardim Santo Amaro (Zona Norte de Cambé- PR)	20	37	07:00 am; 06:43 am.
Jardim Tupi (Zona Sul de Cambé- PR)	22	39	06:58 am; 06:41 am.

Fonte: Os próprios autores.

O PPP fornece também dados referentes aos alunos que estão inseridos no mercado de trabalho. (56,6%) dos alunos declararam não trabalhar, (9,7%) afirmaram trabalhar eventualmente, somente (33,7%) estão inseridos no mercado de trabalho, porém a grande maioria pertence ao período noturno.

Majoritariamente os alunos poderiam participar de outras atividades extracurriculares propostas pelo colégio como o CELEM: Espanhol (Fig. 2), Francês, Inglês (Fig.1) e Japonês, oferecidos gratuitamente. Um fator destaca são os índices de aprovação, reprovação e desistência chamam atenção, os dados foram obtidos no próprio PPP do Colégio.

Destaca-se os indicadores principalmente de 2019 antes da pandemia de COVID-19, nas turmas de inglês e espanhol.

Figura 1 - Participação dos alunos no CELEM- Inglês (2019)**CELEM – INGLÊS**

2019	Inglês 1 - Tarde	%	Inglês -1 Noite	%
Aprov. Cons	0	0,0	0	0,0
Aprovados	20	47,6	26	36,1
Reprovado	15	35,7	28	38,8
Desistentes	7	16,6	18	25,0
Transferido	0	0,0	0	0,0
Sem Frequenc.	0	0,0	0	0,0
Excluído p/erro	2	4,55	4	5,2
TOTAL	44		76	

Fonte: Projeto Político Pedagógico, Colégio Vicente Rijo. (2023)

Figura 2 - Participação dos alunos no CELEM- Espanhol 1 (2019)**CELEM – ESPANHOL 1**

2019	Número	Percentual
Aprovados por Conselho de Classe	0	0,00
Aprovados:	9	29,03
Reprovados:	13	41,94
Desistentes:	9	29,03
Transferidos:	0	0,00
Sem Frequência	0	0,00
Excluídos por Erro:	0	0,00
TOTAL	31	

Fonte: Projeto Político Pedagógico, Colégio Vicente Rijo. (2023)

Ambas as turmas apresentam índices elevados de reprovação, o que demonstra um quadro preocupante no contexto escolar analisado. De modo geral, observa-se que a maioria dos estudantes não conseguiram concluir o curso com êxito, apresentando trajetórias marcadas por reprovações e desistências. Esses dados não devem ser interpretados de forma isolada, pois revelam uma realidade que vai além das condições individuais de aprendizado. Eles expressam um conjunto de fatores estruturais.

Ao considerar as dificuldades relacionadas à locomoção, especialmente entre os estudantes que residem em regiões periféricas de Londrina e dependem exclusivamente do transporte coletivo, torna-se evidente que o deslocamento diário até a escola constitui um desafio que interfere diretamente no processo educativo. Atrasos frequentes, longos períodos de deslocamento, superlotação dos ônibus e a falta de previsibilidade dos horários transformam a rotina escolar em um percurso de resistência. Muitos estudantes enfrentam jornadas exaustivas, o que reduz significativamente o tempo disponível para o descanso, o lazer e os estudos.

Essa condição, quando prolongada ao longo dos meses letivos, gera cansaço físico e mental, afetando a concentração, o desempenho e a motivação dos alunos. A rotina de deslocamento prolongado, aliada à precariedade dos serviços de transporte, atua como um obstáculo invisível, mas decisivo, no processo de aprendizagem. Desse modo, a alta taxa de insucesso escolar não pode ser analisada unicamente sob condições pedagógicas; ela deve ser compreendida como reflexo direto das desigualdades socioespaciais que estruturam o acesso à educação.

Compreender esses índices de reprovação e desistência sob a ótica da mobilidade urbana permite pensar que além de garantir a matrícula em atividades extracurriculares é necessário assegurar as condições materiais e territoriais para que os alunos possam permanecer e se desenvolver no ambiente escolar. Isso inclui políticas públicas voltadas à melhoria do transporte coletivo, à redução dos tempos de deslocamento e à ampliação da acessibilidade urbana.

Portanto, torna-se evidente que o sucesso educacional depende não apenas de práticas pedagógicas eficazes. Investir em mobilidade urbana é, conseqüentemente, investir em educação, equidade e justiça social. Reconhecer essa interdependência é o primeiro passo para construir políticas mais integradas, capazes de enfrentar as causas estruturais que ainda limitam o pleno exercício do direito de aprender.

Considerações Finais

Este estudo teve como objetivo analisar a interação entre a mobilidade urbana e o cotidiano escolar, observando como as desigualdades socioespaciais e econômicas enfrentadas pelos estudantes do Colégio Estadual Vicente Rijo, situado na região central de Londrina (PR), interferem diretamente no processo educativo. A pesquisa buscou compreender de que maneira o espaço urbano, estruturado de forma desigual, impacta a rotina, o desempenho e as

oportunidades dos alunos, tornando o ato de deslocar-se para a escola um desafio cotidiano é um reflexo das contradições urbanas.

Portanto, a presente análise do PPP (Projeto Político Pedagógico) e dos dados de deslocamento urbano nos evidenciou que, mesmo que o colégio esteja em uma área central na cidade de Londrina, Pr, a maioria dos alunos residem em localidades mais distantes, como zonas norte e leste. Portanto, essa realidade os torna dependentes de transportes públicos, fazendo com que os alunos sejam expostos a desafios significativos. A distância e tempo de deslocamento mais longo, juntamente com a incerteza dos horários do transporte público, transformam-se em cansaço físico e mental, em decorrência das viagens são um obstáculo que influencia nos desafios escolares dos alunos.

Com essa dinâmica refletindo as desigualdades urbanas abordadas por autores da geografia como Milton Santos e Ana Lucia Cavalcanti, que nos mostram como a estrutura do espaço urbano, objeto de estudo da geografia, evidenciam como a segregação de moradia e oferta desigual de serviços, não apenas reproduz, mas aprofunda ainda mais as desigualdades sociais. Nesse contexto escolar, essa reprodução se mostra na forma da vulnerabilidade a atrasos nos estudos, evasão escolar e menor disposição para estudar dos alunos.

Ao analisar os altos índices de reprovação e desistências em atividades que vão além dos currículos escolares, como os cursos de inglês e espanhol do CELEM (Centro de Línguas Estrangeiras modernas) podem servir como um alerta. Não é possível atribuir esses resultados exclusivamente à mobilidade urbana, é possível supor que as dificuldades influenciam significativamente para a falta de tempo, cansaço e desmotivação, fatores que dificultam a permanência e o interesse de viver o processo escolar. Diante disso tudo, o problema abordado sobre a mobilidade urbana no contexto de escolar de Londrina, PR exige uma abordagem que vá além do transporte por si só. É preciso entender e reconhecer que o direito do aluno à educação pública não deve se limitar apenas a estar matriculado na rede pública de ensino, mas engloba as condições necessárias para que o mesmo possa ter um ensino de qualidade. Garantir um transporte público que funciona, seguro e acessível para o aluno é uma política pública importante para diminuir a evasão escolar e promover um ensino com maior qualidade e equidade educacional.

Agradecimentos

Agradecemos ao departamento de Geografia da Universidade Estadual de Londrina (UEL) pelo apoio e pela excelente formação acadêmica, que possibilitou o desenvolvimento deste artigo.

Estendemos os agradecimentos também à Comissão Organizadora da 41ª Semana de Geografia da UEL, pela dedicação e pelo compromisso em promover o debate científico e a valorização da Geografia.

Referências

BRASIL. Ministério da Educação. **Base Nacional Comum Curricular: Educação Básica**. Brasília, DF: MEC, 2017. Habilidade EF05GE12, p. 381. Acesso em: 29 de out. 2025.

CAVALCANTI, Lana de Souza. **O ensino de geografia na escola**. Campinas, SP: Papirus, 2012.

COLÉGIO ESTADUAL VICENTE RIJO. **Projeto Político-Pedagógico – PPP**. Londrina: Colégio Estadual Vicente Rijo, 2023.

GRANDE LONDRINA. **Linha Convencional – Serviços de Transporte**. Disponível em: <https://www.tcgrandelondrina.com.br/Servicos/linhaconvencional>. Acesso em: 29 out. 2025

GOOGLE. **Google Maps**. Disponível em: <https://www.google.com/maps>. Acesso em: 11 set. 2025.

MOOVIT. **Moovit: seu app de mobilidade urbana**. Disponível em: <https://moovitapp.com/>. Acesso em: 18 set. 2025.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: Edusp, 2008.

ISBN 978-65-01-84403-9

