

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
SETOR DE CIÊNCIAS EXATAS E NATURAIS
DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS

LUIZ GUILHERME ROCHA
JEFERSON COELHO DA SILVA

**MOBILIDADE COTIDIANA ENTRE O CAMPO E A CIDADE E AS DINÂMICAS DE
CONECTIVIDADE ESPACIAIS DO MUNICÍPIO DE CERRO AZUL, PARANÁ**

PONTA GROSSA
2022

LUIZ GUILHERME ROCHA
JEFERSON COELHO DA SILVA

**MOBILIDADE COTIDIANA ENTRE O CAMPO E A CIDADE E AS DINÂMICAS DE
CONECTIVIDADE ESPACIAIS DO MUNICÍPIO DE CERRO AZUL, PARANÁ**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado para obtenção do título de
Graduação, no Curso de Licenciatura em
Geografia, Setor de Ciências Exatas e
Naturais, da universidade Estadual de
Ponta Grossa.

Orientador: Prof. Dr. Marcio José Ornat

PONTA GROSSA
2022

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
SETOR DE CIÊNCIAS EXATAS E NATURAIS
DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS
CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA

Eu, Luiz Guilherme Rocha, RA:17152102, RG:141156403, asseguro que o Trabalho de Conclusão de Curso foi por mim elaborado e portanto, responsabilizo-me pelo texto escrito que apresenta os resultados de minha pesquisa científica.

Atesto que todo e qualquer texto, que não seja de minha autoria, transcrito em sua íntegra ou parafraseado de outros documentos, estejam eles publicados ou não, estão devidamente referenciados conforme reza a boa conduta ética, o respeito aos direitos autorais e à propriedade intelectual.

Tenho conhecimento de que os textos transcritos na íntegra de outras fontes devem apontar a autoria, o ano da obra, a página de onde foi extraído e ainda apresentar a marcação de tal transcrição, conforme as regras da ABNT. No caso de paráfrase, o trecho deve vir com a referência de autoria e ano da obra utilizada.

Além disso, declaro ter sido informado pelos responsáveis do Curso de Licenciatura em Geografia das leis que regulam os direitos autorais e das penalidades a serem aplicadas em caso de infração, conforme constam na Lei 10.695 de julho de 2003.

Sendo assim, declaro que estou ciente de que, caso infrinja as disposições que constam na Lei 9.610 de 19 de fevereiro de 1998, serei responsabilizado juridicamente pelos meus atos e terei que arcar com qualquer prejuízo moral e financeiro deles decorrentes.

Ponta Grossa, 7 de Fevereiro de 2023.



Assinatura do Acadêmico: Luiz Guilherme Rocha



Assinatura do Acadêmico: Jeferson Coelho da Silva

FOLHA DE APROVAÇÃO
ATA DE DEFESA

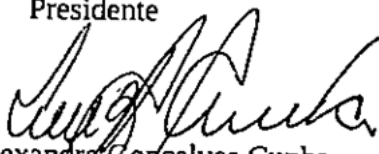
Aos 15 dias do mês de fevereiro de dois mil e vinte e três, na sala 107, Laboratório de Cartografia, bloco L Campus Uvaranas, reuniu-se a Banca Examinadora composta pelos professores, Dr. Marcio Jose Ornat (Presidente-Orientador), Dr. Luiz Alexandre Gonçalves Cunha (membro) e Dr. Celbo Antônio da Fonseca Rosas (membro), para a análise do trabalho de Conclusão de Curso sob o Título **Mobilidade Cotidiana Campo e a Cidade e as dinâmicas de conectividades espaciais do município de Cerro Azul Paraná**, elaborado pelos concluintes Luiz Guilherme Rocha e Jeferson Coelho Silva, do Curso de Licenciatura em Geografia. Aberta a sessão, os autores tiveram vinte minutos para a apresentação do seu trabalho, sendo, posteriormente, arguido pelos integrantes da Banca. Após o procedimento da avaliação, chegou-se aos seguintes resultados:

O trabalho foi considerado APROVADO.

Nada mais havendo a tratar, encerrou-se a presente sessão, da qual lavrou-se a presente ata que vai assinada por todos os membros da Banca Examinadora.



Dr. Marcio Jose Ornat
Presidente



Dr. Luiz Alexandre Gonçalves Cunha
Membro



Dr. Celbo Antônio da Fonseca Rosas
Membro

Ponta Grossa, 15 de fevereiro de 2023.

AGRADECIMENTOS

A Deus por proporcionar vivenciar tudo isto.

Aos professores do Curso de Licenciatura em Geografia da UEPG, pelo incentivo e aprendizagem, tanto na formação acadêmica e auxílio científico, quanto para vida pessoal.

Ao professor Marcio Jose Ornat, pela oportunidade, pela grande amizade e experiências acadêmicas proporcionadas durante as idas e vindas ao município de Cerro Azul, além do grande incentivo na realização deste trabalho.

Agradecemos imensamente a Prefeitura Municipal de Cerro Azul, Paraná, pelo custeio de hospedagem e alimentação de todas as atividades de campo. Em específico, agradecemos as seguintes pessoas no auxílio da realização do trabalho de campo: Alexandre Dantas Briguetti; Bruno Henrique Lovato; Martha Lorenski.

Aos Colegas do Curso de Geografia: Cleverton Bigaski; Douglas de Ramos da Silva; Heron Guilherme Galvão; Tatiane Vieira, pelo apoio em nosso trabalho de campo.

Aos nossos familiares, em especial nossos Pais, Luiz Carlos e Edineia; Wilmar Coelho da Silva e Lúcia Piaceskipelo; e aos irmãos Vanessa Coelho da Silva e Vinicius Coelho da Silva; e Sthefany Aparecida Rocha, pelo apoio e incentivo de sempre.

A UEPG por todo o contexto de aprendizado.

Por fim agradecemos a todas e todos que direta ou indiretamente contribuíram para a conclusão deste trabalho.

RESUMO

Esta pesquisa tem por questão central compreender como a mobilidade cotidiana entre o campo e a cidade constitui as dinâmicas de conectividades espaciais do município de Cerro Azul, Paraná. As subquestões desta pesquisa foram: “quais são as características socioeconômicas dos usuários do transporte coletivo do Município de Cerro Azul?”; “quais são os comportamentos de deslocamento dos usuários do transporte coletivo do Município de Cerro Azul?”; e, “quais são as dinâmicas de conectividade espaciais do município de Cerro Azul, Paraná?”. Para o desenvolvimento da pesquisa, aplicamos 173 questionários aos usuários do transporte coletivo deste município, além do mapeamento do trajeto das linhas de transporte coletivo. O objetivo da estrutura de questionário foi o de identificar qual é o comportamento de conectividade espacial que as pessoas estabelecem, reconhecer as interações sociais e o fluxo de relações que constituem esta espacialidade, o dinamismo dos deslocamentos e o reconhecimento da funcionalidade das espacialidades. De forma geral, os resultados desta pesquisa evidenciam a dificuldade dos cerro-azulenses em acessar outras espacialidades para além dos seus locais de moradia. Entendemos que os resultados desta pesquisa contribuem para o fortalecimento da compreensão da geografia regional e urbana do Vale do Ribeira, contribuindo com a produção de conhecimento que poderá ser utilizado na elaboração de políticas públicas destinadas a resolução dos problemas destas espacialidade crítica, constituída por conexão, mas também por isolamento.

Palavras-Chave: Conetividade Espacial; Mobilidade Cotidiana; Campo; Cidade; Cerro Azul.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Contagem Classificada de Veículos. Cerro Azul-Paraná. Chegada: Direção Norte – PR 092.....	40
Gráfico 2 - Contagem Classificada de Veículos. Cerro Azul – Paraná. Saída: Direção Norte – PR 092.....	40
Gráfico 3 - Contagem Classificada de Veículos. Cerro Azul – Paraná. Chegada: Direção Sudeste – PR 340	41
Gráfico 4 - Contagem Classificada de Veículos. Cerro Azul – Paraná. Saída: Direção Sudeste – PR 340	41
Gráfico 5 - Contagem Classificada de Veículos. Cerro Azul – Paraná. Chegada: Direção Sul – PR 092	41
Gráfico 6 - Contagem Classificada de Veículos. Cerro Azul – Paraná. Saída: Direção Sul – PR 092	42
Gráfico 7 - Deslocamento Campo – Cidade, Cerro Azul, Paraná. Porcentagem de passageiros entrevistados por linha do Transporte Coletivo Municipal	48
Gráfico 8 - Usuárias do Transporte Coletivo, Motivo da Viagem.....	49
Gráfico 9 - Usuários do Transporte Coletivo, Motivo da Viagem.....	50
Gráfico 10 - Deslocamento para Outros Municípios / Localidades Rurais.....	57
Gráfico 11 - Deslocamento para Outros Municípios / Localidades Rurais	58

LISTA DE MAPAS E ILUSTRAÇÃO

Mapa 1 – Mapa de Uso e Cobertura da Terra. Município de Cerro Azul	20
Mapa 2 – Mapa de Estradas e Caminhos Rurais do Município de Cerro Azul. Paraná.....	21
Mapa 3 – População Residente em Domicílios Particulares Permanentes – Cerro Azul. Paraná.....	23
Mapa 4 – Região Metropolitana de Curitiba. Índice de Desenvolvimento Humano – 2010	30
Mapa 5 – Vale do Ribeira – Paraná. Índice de Desenvolvimento Humano – 2010 ...	30
Mapa 6 – Linhas de Transporte Coletivo. Cerro Azul. Paraná.....	44
Mapa 7 – Linhas do Transporte Coletivo, Total Entrevistados - Cerro Azul. Paraná.....	60
Mapa 8 – Linhas do Transporte Coletivo, Cerro Azul. Paraná. Deslocamento Homens	62
Mapa 9 – Linhas do Transporte Coletivo. Cerro Azul. Paraná. Deslocamento Mulheres.....	63
Mapa 9 – Buffer de Área de Influência de 5 km das Linhas de Transporte Coletivo. Cerro Azul. Paraná	66
Figura 1 -Colônia Assunguy	36

SUMÁRIO

CONSIDERAÇÕES INICIAIS	10
CAPÍTULO I – A IMPLICAÇÃO DA MOBILIDADE COTIDIANA NA CONECTIVIDADE ESPACIAL	13
1.1. A Geografia da Mobilidade Cotidiana.....	13
1.2. A Conexão entre Espacialidades através do Deslocamento de Pessoas	18
CAPÍTULO II – CONHECENDO O MUNICÍPIO DE CERRO AZUL ATRAVÉS DO DESLOCAMENTO DE PESSOAS	29
2.1. O Conceito de Formação Socioespacial e as Desigualdades Territoriais	29
2.2. O Município de Cerro Azul, Paraná	33
2.3. As Características Gerais da Mobilidade entre o Campo e a Cidade em Cerro Azul	39
CAPÍTULO III – A CONECTIVIDADE ENTRE O CAMPO E A CIDADE NO MUNICÍPIO DE CERRO AZUL ATRAVÉS DO DESLOCAMENTO DE PESSOAS NO TRANSPORTE COLETIVO	52
3.1. Comparando as Características de Mobilidade entre o Campo e a Cidade nas Linhas de Transporte Coletivo em Cerro Azul.....	53
3.2. A Cartografia da Conectividade entre o Campo e a Cidade em Cerro Azul.	58
CONSIDERAÇÕES FINAIS	68
REFERÊNCIAS	71
 APÊNDICE	 76
Apêndice 01 – Questionário dos Usuários do Transporte Coletivo. Cerro Azul. Paraná.....	76
Apêndice 02 - Questionário dos motoristas das Linhas de Transporte Coletivo. Cerro Azul. Paraná.....	77

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A presente pesquisa¹ tem por questão central compreender “como a mobilidade cotidiana campo-cidade constitui as dinâmicas de conectividades espaciais do município de Cerro Azul, Paraná”.

Os eixos de investigação desta caminhada, colocadas nas subquestões, foram os de “analisar as características socioeconômicas dos usuários do transporte coletivo do município”, “avaliar os comportamentos de deslocamento dos usuários do transporte coletivo” e “compreender as dinâmicas de conectividades espaciais do município de Cerro Azul, Paraná”.

Para dar conta da produção deste conhecimento, aplicamos 173 questionários aos usuários do transporte coletivo deste município. Esta aplicação de questionário ocorreu na Rodoviária Municipal de Cerro Azul, nos dias 10, 11, 26, 27 e 28/07/2022, 25 e 26/08/2022, e nas linhas de transporte coletivo, nos dias 14, 15, 16 e 17/09/2022², momento este em que também mapeamos o trajeto das linhas de transporte coletivo.

No questionário aplicado buscamos saber quem são as pessoas que utilizam o transporte coletivo e quais são as suas características de deslocamento. O objetivo desta estrutura de questionário³ foi o de identificar qual é o comportamento de conectividade espacial que as pessoas estabelecem, ou seja, reconhecer as interações sociais e o fluxo de relações que constituem esta espacialidade, o dinamismo dos deslocamentos e o reconhecimento da funcionalidade das espacialidades.

Desde o início desta investigação, não tínhamos a pretensão de produzir uma radiografia do transporte coletivo deste município, mas sim compreender o

¹ Esta pesquisa nasceu no contexto da execução do convênio de cooperação técnica e científica que entre si celebram a Universidade Estadual de Ponta Grossa e o Município de Cerro Azul, Paraná, com vistas à realização da revisão do Plano Diretor Participativo deste município. Resolução CA nº 2021.150.

² Agradecemos imensamente a Prefeitura Municipal de Cerro Azul, Paraná, pelo custeio de hospedagem e alimentação de todas as atividades de campo. Em específico, agradecemos as seguintes pessoas no auxílio da realização do trabalho de campo: Alexandre Dantas Briguetti (Prefeitura Municipal de Cerro Azul, Paraná); Bruno Henrique Lovato (Prefeitura Municipal de Cerro Azul, Paraná); Cleverton Bigaski (UEPG); Douglas de Ramos da Silva (UEPG); Heron Guilherme Galvão (UEPG); Martha Lorenski (Prefeitura Municipal de Cerro Azul, Paraná); Tatiane Vieira (UEPG).

³ Ver Apêndice.

fenômeno da conectividade espacial entre campo e a cidade deste município, segundo as próprias limitações que constituem este processo de pesquisa.

Outro ponto que queremos chamar a atenção nestas primeiras palavras é o de que esta conectividade espacial extrapola o limite político administrativo de Cerro Azul, segundo a conexão realizada com os municípios de Tunas do Paraná, Doutor Ulysses, e Rio Branco do Sul / Almirante Tamandaré / Curitiba.

Além destas 3 linhas, os 173 questionários foram aplicados aos usuários das linhas de transporte coletivo das localidades rurais de São Sebastião, Turvo, Lageado, Caraguatá e Itupava, totalizando 8 linhas de transporte coletivo que foram investigadas.

Entendemos, a partir do argumentado por Caúla (2006), que a relação entre mobilidade e conectividade atende aos desafios de compreensão atual da realidade, constituídas por simulação, por vivência e por experimentação. É como o espaço e o tempo são experienciados em nossa vida cotidiana.

Neste trabalho, consideramos a conectividade espacial entre o campo e a cidade no município de Cerro Azul, Paraná, por se tratar de uma perspectiva em que a maior densidade populacional não se localiza na cidade, mas sim no seu espaço rural.

Quando levamos em consideração que a espacialidade da cidade possui funcionamento estratégico para toda a comunidade, tem importância como uma força civilizadora, tem papel como uma facilitadora de mercado (MUNFORD, 1938 [1995]), e que a densidade da cidade é o que marca esta organização espacial como uma forma diferente dos ambientes rurais, densidade relacionada a pessoas, atividades econômicas, cultura e lazer (PADDISON, 2001), a mobilidade entre o campo e a cidade evidencia-se como um componente cotidiano e fundamental para a reprodução social dos cerro-azulenses.

Entendemos, assim, que a compreensão deste fenômeno contribuirá para o fortalecimento da geografia regional e urbana do Vale do Ribeira, no que se refere ao entendimento da cidade e do campo como constituída e organizada pela articulação de pessoas (VILLAÇA, 1998; CORRÊA, 2003).

Contribuirá na compreensão de uma área que é classificada como espacialidade socialmente crítica, tendo visto o seu isolamento, o seu baixo desempenho econômico e a elevada precariedade social que a constitui (PARANÁ, 2017).

Portanto, para dar conta das reflexões que resultaram desta caminhada de pesquisa, organizamos nossa argumentação em três capítulos. No primeiro capítulo realizamos uma reflexão sobre a implicação da mobilidade cotidiana na conectividade espacial, segundo a possibilidade de pensarmos uma Geografia / geografia da mobilidade cotidiana, e a conexão entre espacialidades através do deslocamento de pessoas.

No segundo capítulo conhecemos o processo de constituição geográfica do município de Cerro Azul, e analisamos as características gerais da mobilidade campo cidade deste município.

No terceiro e último capítulo pensamos sobre a conectividade entre o campo e a cidade no município de Cerro Azul, através do deslocamento de pessoas no transporte coletivo. Para isto, analisamos a cartografia da conectividade entre o campo e a cidade em Cerro Azul, tratando na última seção deste texto da comparação entre as características de mobilidade entre o campo e a cidade nas linhas de transporte coletivo.

CAPÍTULO I – A IMPLICAÇÃO DA MOBILIDADE COTIDIANA NA CONECTIVIDADE ESPACIAL

O presente capítulo tem por objetivo analisar as discussões teóricas da área da Geografia, que tem escolhido como objeto de interesse a mobilidade humana, o deslocamento de pessoas através do espaço geográfico, e de outro lado, aquelas publicações interessadas na produção de conhecimento sobre aspectos da conectividade espacial.

Iniciamos esta discussão abordando estes fenômenos, tendo visto que foram demandadas pela questão central da presente pesquisa, que foi a de compreender “como a mobilidade cotidiana campo-cidade constitui as dinâmicas de conectividade espaciais do município de Cerro Azul, Paraná”.

1.1. A Geografia da Mobilidade Cotidiana

Como analisado por Wunsch e Termote (1978), podemos definir a mobilidade espacial como a capacidade de mobilidade no espaço. Segundo os autores, este fenômeno pode se revelar de duas formas: pela migração, que está envolvida na mudança do local de residência de uma pessoa; ou através do deslocamento entre o local de residência de uma pessoa e outro ponto no espaço. E mesmo que os autores argumentem que este segundo tipo de mobilidade espacial não afeta diretamente na estrutura populacional de determinada porção do território, não sendo estritamente um fenômeno demográfico, consideramos como de grande importância a sua compreensão nas dinâmicas de conectividade espacial.

Mesmo que tenha por interesse principal a discussão sobre o fenômeno da migração, Becker (1997) argumenta que os deslocamentos de populações que ocorreram em vários contextos, e que acontecem ao longo do tempo em uma diversidade de escalas espaciais, atribuíram uma grande complexidade ao conceito de mobilidade. Para esta autora, a mobilidade é uma das expressões das organizações sociais, das conjunturas e das relações particulares de trabalho. Como visto em suas palavras:

intensificou-se a mobilidade tanto intermunicipal quanto intramunicipal, seja rural-urbana ou rural-rural (...). É a contramobilidade emergindo como expressão do direito de “não migrar”, ou de permanecer no espaço de origem; é a defesa do “livre-

arbítrio” quanto ao espaço a ocupar, a cultura a preservar. É o singular tentando manter seu lugar no espaço econômico global. (BECKER, 1997, p. 321-322).

Para esta autora, importante referência para as compreensões que se dão nesta pesquisa, ainda temos que lembrar outros movimentos espaciais, como os movimentos pendulares intrametropolitanos para o trabalho e estudo, ou os deslocamentos residenciais intra-urbanos.

Tendo como ponto de partida a relação entre mobilidade e a localização da população, Marandola Junior (2011) argumenta que a compreensão dos deslocamentos cotidianos nos bairros ou os grandes fluxos migratórios continentais são perpassados pela distribuição espacial.

Para este autor, a relação entre mobilidade espacial e interações espaciais é implicada pelo próprio dinamismo da sociedade, constituído por deslocamentos, por mudanças, por redistribuições, relações e composições, constituído por densidades, por vazios, relacionado a espaços de conexão, a intervalos e fronteiras. Desta forma, como tratado pelo autor:

A distribuição espacial da população envolve direta e indiretamente todos os processos que animam a vida social e promovem interações espaciais nas várias escalas. Não é à toa que é central nos estudos de população e ambiente, assim como de toda uma sociologia e geografia contemporâneas que consideram a mobilidade como um fenômeno expressivo da sociedade atual. (...) A mobilidade é fenômeno fundante da trama socioespacial das aglomerações urbanas contemporâneas, revelando dinâmicas globais, regionais e locais num mesmo plano. (MARANDOLA JUNIOR, 2011, p. 96; 98).

Nesta pesquisa, que ‘compreende como a mobilidade cotidiana campo-cidade constitui as dinâmicas de conectividade espaciais do município de Cerro Azul, Paraná’, este movimento espacial é realizado entre distâncias que são percorridas, entre ida e retorno, em um tempo máximo de 3 horas, via transporte público. Em termos metodológicos, estabelecemos como operacionalização da pesquisa a aplicação de 173 questionários aos usuários do transporte coletivo municipal do município de Cerro Azul, Paraná⁴, e a realização no dia 15/09/2022 de três leituras

⁴ Aplicamos questionário aos usuários das seguintes linhas de transporte coletivo urbano-rural, do município de Cerro Azul, Paraná: Linha Caraguatá; Linha Itupava; Linha Curitiba; Linha Doutor Ulysses; Linha Tunas do Paraná; Linha São Sebastião; Linha Turvo; Linha Lageado.

de mobilidade, relacionadas a contagem classificada de veículos, nas conexões “Cerro Azul” > “Rio Branco do Sul” (PR 092), “Cerro Azul” > “Doutor Ulysses” (PR 092) e “Cerro Azul” > “Tunas do Paraná” (PR 340).

Como visto, não é um movimento que auxilia no “estabelecimento de relações espaciais e culturais efêmera (MARANDOLA JUNIOR, 2011, p. 99), pois não rompem com a “figura da comunidade, enquanto um coletivo espacialmente localizado que produz segurança, sentimento de pertença e identidade” (Id, p. 100).

Entendemos que esta mobilidade cotidiana campo-cidade no município de Cerro Azul, Paraná, e a sua conectividade espacial resultante, é aquilo que Marandola Junior (2011) denomina enquanto **espaço de vida**, ou seja, o espaço

composto por todos os lugares e itinerários que a pessoa percorre diariamente. Evidentemente, é possível categorizar de maneira simples tais lugares através de sua funcionalidade: serviços, trabalho, lazer, estudo, visitas, compras e assim por diante. Seria possível também quantificar as distâncias, os tempos, as formas de deslocamento e as sazonalidades de frequência. Neste respeito, entendemos o espaço de vida como o espaço da vida da pessoa, por onde ela desenvolve seu cotidiano. (MARANDOLA JUNIOR, 2011, p. 103).

Inspirados por esta proposta teórica e metodológica, elaboramos a cartografia da mobilidade cotidiana campo-cidade do município de Cerro Azul, entendendo-a não como ponto de chegada, mas como ponto de partida para a compreensão desta complexidade.

E mesmo que seja objeto de reflexão dos próximos capítulos, podemos indicar já neste momento do texto, que é através desta cartografia que visualizamos todas as viagens que são realizadas, de curta ou “longa” distância, e com isto abrindo possibilidades para a compreensão das interações espaciais. Em específico, tratamos nesta pesquisa da mobilidade campo-cidade que ocorre no município de Cerro Azul, Paraná, sendo compreendida pelos deslocamentos realizados pelos moradores do campo para a cidade, em intervalos diários ao longo do dia.

O tema da mobilidade é particularmente pertinente porque é uma tendência que se tem vindo a acentuar nas últimas décadas, seja com o impacto da globalização, seja com o desenvolvimento da sociedade em rede, como argumenta Carvalho (2014). Dentro desta perspectiva, o fenômeno da mobilidade pode ser

entendido como um problema sociológico pois “por um lado, estrutura-se em volta das representações (das pessoas) enquanto ser em movimento, e por outro lado, para ser estudado é necessária atenção detalhada em relação aos enquadramentos espaciais, temporais, institucionais e de infraestrutura.

Segundo Coutinho (2014), a mobilidade pode ser considerada como uma capacidade de deslocamento e ultrapassagem de fronteiras de vários tipos, que distinguem domínios diferentes no espaço e no tempo. Isso pode ser definido por ser um fenômeno que engloba movimentos de larga escala de pessoas, bem como os processos mais locais de deslocamento diário, movimentação no espaço público e o transporte de objetos materiais na vida quotidiana.

Para esta autora, o acompanhamento deste fenômeno permite identificar os principais fluxos da população, bem como a sua relação com as atividades econômicas e, ainda, conhecer o perfil da população que se desloca, em termos de escolaridade, renda, tipo de atividade, etc. Estas informações, segundo a autora, possibilitariam a formulação e o monitoramento de políticas públicas.

Segundo Fernandes, Fonseca e Souza (2009), o deslocamento cotidiano envolve diferentes formas, sendo uma abordagem ainda pouco explorada nos estudos de mobilidade. A dificuldade de relação entre a cidade e o campo representa uma negação dos direitos sociais, por meio da dinâmica de mobilidade imposta, ou sua ausência. Essa não só distancia ou aproxima os sujeitos, em termos de distâncias entre os lugares, mas também mediante distâncias relativas, intimamente atreladas à estrutura de classes sociais, ou seja, a conectividade espacial entre campo e cidade está intrinsecamente relacionada a possibilidade de um determinado grupo social que possui um certo grau de poder, no que se refere ao poder de capital, ter mais condições e maior conectividade que determinado grupo social com baixo poder de capital.

As mobilidades relacionadas ao espaço rural são um desafio ao planejamento dos transportes, o desafio de satisfazer as necessidades de deslocamento da população, de forma eficiente e financeiramente sustentável. O deslocamento destes visa garantir o acesso a bens, equipamentos e serviços em condições de equidade, a equidade no acesso da população a bens e serviços. (FERNANDES, FONSECA e SOUZA, 2009).

Esta discussão não é recente, mas atualmente tem assumido contornos mais ou menos diferenciados, em função de vários aspectos, como o acesso a serviços

de saúde, da população escolar à estabelecimentos de ensino, à cultura e à informação, a serviços administrativos ou o acesso a um conjunto de bens essenciais à vida das famílias. Estes elementos são compreendidos como elementares para a qualidade de vida das populações, cuja não satisfação pode contribuir para o agravamento daqueles fenômenos, colocando em causa a equidade e a coesão social e territorial (FERNANDES, FONSECA e SOUZA, 2009).

O espaço rural enfrenta sérios problemas relacionados às áreas de saúde, educação e transportes, principalmente devido ao seu isolamento geográfico, situações estas que constituem a realidade do espaço rural de Cerro Azul, Paraná. Outros pontos seriam a sua baixa densidade populacional e as condições econômicas que juntas, dificultam e limitam os serviços de transportes, essenciais para os deslocamentos às cidades. (PEGORETTI e SANCHES, 2004)

O transporte rural de passageiros no Brasil envolve milhões de pessoas, residentes ou não na área rural, sendo responsável por várias demandas de viagens, dentre elas, viagens às cidades ou às vilas, por motivo de saúde, compras, visitas, lazer, negócios e escola, e viagens diárias ao campo, pelos trabalhadores boias-frias. Apesar de envolver um contingente populacional significativo, sendo importante e fundamental para o exercício de atividades cotidianas, o transporte rural sempre esteve ausente das preocupações dos técnicos e estudiosos da área dos transportes públicos no Brasil (PEGORETTI e SANCHES, 2004).

O custo para prover uma população pouco densa ou dispersa de uma rede de transporte coletivo é muito caro, fato que resulta na ausência ou ineficiência do sistema, que muitas vezes se tornam inacessível e favorece um patamar de isolamento expressivo dessa população. Existem grandes desafios a serem enfrentados, não só na área técnica, incluindo o transporte rural, a realização de estudos dos seus problemas, como também na área social, pelo impacto que a precariedade de transporte tem nas condições de vida da população rural. Assim, o transporte rural deve ser considerado como problema social, requerendo, portanto, atenção do Estado para garantir condições de segurança, confiabilidade, conforto e equidade de acesso ao deslocamento (PEGORETTI e SANCHES, 2004).

O movimento cotidiano, a partir do deslocamento pendular tem sido comumente estudado a partir dos fluxos vinculados ao trabalho e ao estudo. Além de ter forte ligação com o movimento da economia, está relacionado, também, com

a sociedade de uma forma mais ampla, visto que este pode se refletir em ações individuais e coletivas (COUTINHO e FIÚZA, 2019).

Posto isto, a mobilidade espacial pode se constituir em um transmissor de processos de urbanização e de demonstração dos interesses das sociedades entre campo e cidade. Um aspecto importante a se considerar, a respeito de sua originalidade no estudo do deslocamento cotidiano entre campo e cidade, é o de que objetivamos compreender os deslocamentos realizado pelos habitantes do campo, através da utilização do transporte coletivo no Município de Cerro Azul, Paraná.

Geralmente, o “deslocamento cotidiano” é objeto dos estudos urbanos. De tal modo, estudar as características deste tipo de mobilidade, considerando-se os moradores do campo do município de Cerro Azul, Paraná, pode trazer importantes informações sobre a dinâmica social em pequenos municípios, que representam a expressiva maioria dos municípios brasileiros.

1.2. A Conexão entre Espacialidades através do Deslocamento de Pessoas

Buscando responder à pergunta “o que é o espaço urbano?”, Roberto Lobato Corrêa (2003) afirma que esta compreensão é constituída por níveis se apreensão. Dentre todas as possibilidades de entendimento proporcionada pelo autor, gostaríamos de chamar atenção para os dois primeiros níveis de apreensão do espaço urbano: fragmentado; articulado.⁵

Segundo esta publicação, Corrêa (2003) entende que há diferentes tipos de uso da terra, que estão justapostos entre si. Na sua compreensão da cidade, há o seu centro, a periferia próxima, a periferia distante, áreas comerciais orientadas aos mais variados níveis de renda, condomínios exclusivos e favelas. Como visto em suas palavras:

Tais usos definem a cidade, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futuro expansão. Este complexo conjunto de usos da terra é, em realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado. (CORRÊA, 2003, p. 7).

⁵ Segundo o autor, o espaço urbano é fragmentado, articulado, reflexo, condição, campo simbólico, campo de lutas.

Para este autor, o segundo nível de apreensão do espaço urbano seria o fato dele ser articulado, pois cada uma das partes que constituem o espaço urbano mantém relações espaciais com as demais partes, em uma intensidade muito variável. Esta articulação se manifesta através de veículos e das pessoas, está relacionado ao deslocamento de mercadorias, ao deslocamento de pessoas entre os locais de moradia, produção e consumo, deslocamento entre os locais de moradia e os locais de lazer. Neste sentido, podemos falar em relações espaciais que são de natureza social, que integram de forma variada as diferentes partes da cidade, “unindo-as em um conjunto articulado cujo núcleo de articulação tem sido, tradicionalmente, o centro da cidade” (CORRÊA, 2003, p. 8).

A imaginação geográfica proporcionada pelas afirmações deste autor, indicam que o próprio espaço geográfico é fragmentado e articulado, e que esta própria fragmentação articulada é a expressão, o resultado da ação humana que modela a superfície da Terra. Assim, vejamos nas páginas a seguir o “Mapa de Uso e Cobertura da Terra – Município de Cerro Azul” e o mapa “Estradas e Caminhos Rurais do Município de Cerro Azul – Pr”.

Analisando o “Mapa de Uso e Cobertura da Terra do Município de Cerro Azul, Paraná” (2020), evidencia-se que uma das possibilidades de fragmentação deste município está relacionado ao seus vários tipos de uso, sendo que os principais são a Floresta Nativa (46,73%), Pastagem (27,36%) e Plantios Florestais (21,60%), relacionadas a específicas atividades humanas existentes neste município.

Agora, como visto no Mapa das Estradas e Caminhos Rurais do município de Cerro Azul, Paraná (2022), a fragmentação que constitui este município é articulada através dos 3.321 km de estradas e caminhos rurais. Outro exemplo de fragmentação que constitui o município de Cerro Azul, Paraná, diz respeito a desigual ocupação humana, como visto no mapa “População Residente em Domicílios Particulares Permanentes – Cerro Azul – Pr”.

Como visto neste documento cartografico, existem no município de Cerro Azul, Paraná, um total de 80 localidades rurais, nas quais vivem 12.130 pessoas (Censo IBGE, 2010), totalizando este número 71,61% da população do município. É através do deslocamento desta população, na busca de consumo de bens e serviços, que a fragmentação do município de Cerro Azul, Paraná, se articula.

MAPA DE USO E COBERTURA DA TERRA - MUNICÍPIO DE CERRO AZUL

Localização



Legenda

- Hidrografia**
- Hidrografia
- Limites municipais**
- Limites municipais
- Sistema de transporte**
- Trilha
 - Caminho carroçavel
 - Rodovia não pavimentada
 - Rodovia pavimentada
 - Arruamento
- Unidades de Conservação**
- Unidade de Conservação Estadual de Proteção Integral
- Classes de mapeamento - NIVEL II**
- 0,870% Agricultura Anual
 - 2,856% Agricultura Perene
 - 0,292% Corpos d'Água
 - 46,736% Floresta Nativa
 - 27,363% Pastagem/Campo
 - 21,606% Plantios Florestais
 - 0,049% Solo Exposto/Mineração
 - 0,012% Várzea
 - 0,030% Área Construída
 - 0,186% Área Urbanizada

INFORMAÇÕES CARTOGRÁFICAS
Projeção Universal Transversa de Mercator - UTM
Meridiano Central 51°
Datum SIRGAS 2000

ESCALA
1:100.000

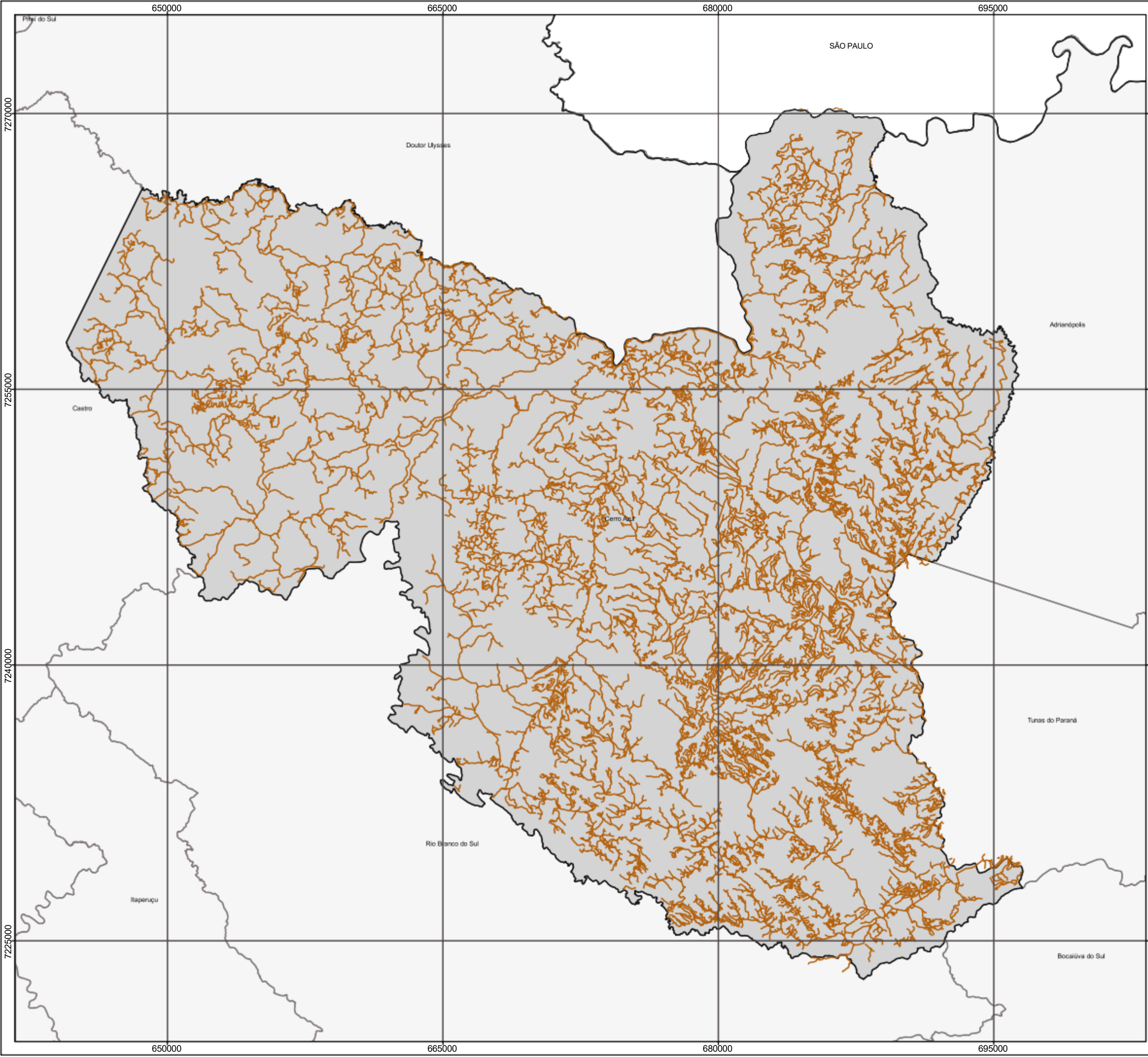
FONTES
Uso e Cobertura da Terra - 1:25.000 - IAT - publicação 2020
- Contratação Governo do Paraná / SEPL / ITCG
- Financiamento Banco Mundial
- Elaboração Consórcio Araucária - Senografia e Geopixel
- Insumo ortomagens COPEL Worldview e Pleiades
Resolução 2 metros / 2012-2016
- Área de mapeamento - 1 ha

Divisas Municipais - 1:50.000 - IAT - 2020
Hidrografia - 1:50.000 - AGUASPARANÁ - 2011
Sistema de Transporte - 1:50.000 - DSG-IBGE - 1985 a 2000
Unidades de Conservação Federais - ICMbio - 2019
Modelo Digital de Elevação (MDE): TOPODATA, 2010



**INSTITUTO
ÁGUA E TERRA**

NÚCLEO DE INTELIGÊNCIA GEOGRÁFICA E DA INFORMAÇÃO
Março 2020



ESTRADAS E CAMINHOS RURAIS DO
MUNICÍPIO DE CERRO AZUL - PR

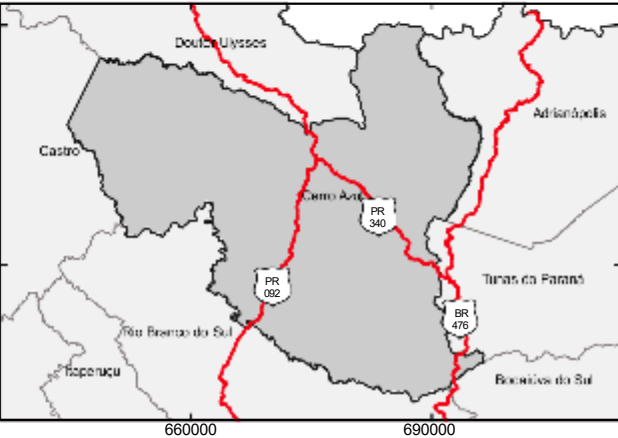
LEGENDA

- Estradas e caminhos rurais
- Município de Cerro Azul
- Municípios do Paraná
- Estado de São Paulo

LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO NO ESTADO DO PARANÁ



RODOVIAS EM CERRO AZUL



METADADOS

As estradas e caminhos rurais representados neste mapa foram digitalizados de imagens do satélite Rapideye - 3A. Cada imagem, com o seu identificador, corresponde a uma data de coleta: 2227521 / 2011-11-05; 2227522 / 2011-11-05; 2227523 / 2011-08-05; 2227621 / 2011-11-05; 2227622 / 2011-11-05; 2227623 / 2011-07-26; 2227721 / 2011-11-05; 2227722 / 2011-11-05. Fonte: GeoCatalogo Ministério do Meio Ambiente, 22/04/2022, 16:46. Ressalta-se que as estradas não foram validadas em campo. O presente mapa temático foi elaborado no software QGIS 3.16.3.

ESCALA CARTOGRÁFICA



EXECUÇÃO:



BACHARELADO EM GEOGRAFIA

DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS
Universidade Estadual de Ponta Grossa - PR

CONVÊNIO: PREFEITURA MUNICIPAL DE CERRO AZUL

LOCAL: MUNICÍPIO DE CERRO AZUL - PR

DESENHO:

Marcelo Mendes

Coordenadas: UTM - Fuso 22 S

Datum Horizontal: SIRGAS 2000
Fonte: MMA, 2011; IBGE, 2019;
IAT, 2022

ESCALA:

1:200.000

DATA:

22/04/2022

RESPONSÁVEL
TÉCNICO:

Márcio José Ornat - Geógrafo
Registro CREA-PR - 197154/D

FOLHA:

FOLHA ÚNICA

Entendemos que esta fragmentação articulada é reflexo e condição do funcionamento da sociedade, pois assim como a fragmentação espacial é resultado específico daquela especificidade social, é condição para a reprodução das mesmas relações sociais, pois “a estrutura espacial, isto é, o espaço organizado (pelos seres humanos) é como as demais estruturas sociais, uma estrutura subordinada-subordinante. (SANTOS, 1978, p. 145). Um espaço, entendido como social, compreendido enquanto resultado de uma formação social (SANTOS, 1979), constituído de forma desigual (SANTOS e SILVEIRA, 2001), uma “paisagem” sempre como herança (AB'SÁBER, 2003).

Assim como a articulação é demandada para que as pessoas que residem nos vários fragmentos do município possam acessar outras espacialidades, a própria articulação, o deslocamento das pessoas, organiza o espaço geográfico.

Entendemos que os objetos espaciais, os fragmentos geográficos, possuem localizações específicas, que interagindo com outras localizações, produzem outros fluxos de relações. Villaça (1998) nos chamamos a atenção sobre isto, de que as interações se dão através da ação humana, e o acesso das pessoas aos vários objetos que constituem a geografia da superfície da Terra ocorre através de deslocamentos.

As localizações se relacionam de diversas formas, acontecendo segundo os deslocamentos de produtos, das pessoas, da energia, de pulsos telefônicos, da transmissão eletrônica de dados e imagens, etc. Mas, são os seres humanos que significam a relação das localizações e do deslocamento espacial.

Embora a infra-estrutura, como a existência de boas estradas, influencie na determinação das localizações, a discussão não se resume a este elemento. Segundo Villaça (1998), a infra-estrutura é produzida e pode ser reproduzida pelo trabalho humano, podendo estender-se por todo um município. Contudo, a localização é diferente, dada pela possibilidade de deslocamento do ser humano, pois é produzida pelo trabalho humano, mas não pode ser reproduzida por ele.

Outra discussão demandada pela questão central que é o fio condutor da presente pesquisa é a reflexão realizada por Harvey (2013) sobre a compreensão do espaço absoluto, relativo e relacional. Como visto em suas palavras:

Espaço absoluto é fixo e nós registramos ou planejamos eventos dentro da moldura que o constitui. Este é o espaço de Newton e Descartes e é usualmente representado como uma grade pré-existente e imóvel que permite padronizar medições e está aberto ao cálculo. Geometricamente é o espaço de Euclides e, portanto, o espaço de todas as formas de mapeamento cadastral e práticas de engenharia. É o espaço primário de individuação – a *res extensa*, como afirma Descartes – e refere-se a todos os fenômenos discretos e delimitados, e do qual você e eu fazemos parte enquanto pessoas individuais. Socialmente, é o espaço da propriedade privada e de outras entidades territoriais delimitadas (como Estados, unidades administrativas, planos urbanos e grades urbanas). (...).

A noção de **espaço relativo** é associada principalmente ao nome de Einstein e às geometrias não-euclidianas que começaram a ser mais sistematicamente construídas no século XIX. O espaço é relativo em dois sentidos: de que há múltiplas geometrias que podemos escolher e de que o quadro espacial depende estritamente daquilo que está sendo relativizado e por quem. (...).

(...) a **visão relacional do espaço** sustenta que não há tais coisas como espaço ou tempo fora dos processos que os definem. (...) Processos não ocorrem no espaço mas definem seu próprio quadro espacial. O conceito de espaço está embutido ou é interno ao processo. Esta formulação implica que, como no caso do espaço relativo, é impossível separar espaço e tempo. Devemos, portanto, focar no caráter relacional do espaço-tempo mais do que no espaço isoladamente. A noção relacional do espaço-tempo implica a ideia de relações internas; influências externas são internalizadas em processos ou coisas específicos através do tempo (do mesmo modo que minha mente absorve todo tipo de informação e estímulos externos para dar lugar a padrões estranhos de pensamento, incluindo tanto sonhos e fantasias quanto tentativas de cálculo racional). Um evento ou uma coisa situada em um ponto no espaço não pode ser compreendido em referência apenas ao que existe somente naquele ponto. Ele depende de tudo o que acontece ao redor dele. (...) Uma grande variedade de influências diferentes que turbilham sobre o espaço no passado, no presente e no futuro concentram e congelam em um certo ponto (...) para definir a natureza daquele ponto. (HARVEY, 2013, p. 12-13)

Utilizando as afirmações realizadas pelo autor na produção de inteligibilidade do fenômeno eleito para esta pesquisa, entendemos que o espaço absoluto estaria

relacionado ao próprio limite administrativo do município de Cerro Azul e todas as localidades rurais, mas não apenas isto, e sim compondo-se daquilo que o autor indica, de todas as “entidades territoriais delimitadas (como Estados, unidades administrativas, planos urbanos e grades urbanas). O espaço relativo é compreendido nessa pesquisa a partir do reconhecimento de que todas estas espacialidades acima indicadas são constituídas por “múltiplas geometrias”. Finalmente, a compreensão da geografia deste fenômeno a partir do espaço relacional é o reconhecer que este fenômenos de conexão entre espacialidades através do deslocamento de pessoas se dão através dos processos que os definem, ou seja, “Um evento ou uma coisa situada em um ponto no espaço não pode ser compreendido em referência apenas ao que existe somente naquele ponto. Ele depende de tudo o que acontece ao redor dele” (HARVEY, 2013, p. 12).

Santos (1987) argumenta que a localização de uma pessoa no espaço (e aí, a partir da afirmação acima feita, espaço absoluto, relativo e relacional) é um importante elemento que implica da qualidade de sua existência. Ele afirma que “cada (pessoa) vale pelo lugar onde está: seu valor como produtor, consumidor e cidadão depende de sua localização no território” (SANTOS, 1987, p. 81). Esta discussão indica que uma pessoa pode transformar a sua condição social e econômica, dependendo do que o espaço possa oferecer em termos de possibilidade. Assim, se consideramos duas pessoas, com o mesmo rendimento mensal, uma delas residindo em um local de conectividade baixa aos serviços que são oferecidos no município, esta pessoa estará, em tese, em desvantagem locacional em relação a outra pessoa que possui facilidade de acesso ao município. Portanto, o maior ou menor potencial de deslocamento é condicionante na ascensão social de uma pessoa, ou na reprodução de sua condição econômica.

Convém darmos atenção a mais um aspecto da conexão entre espacialidades através do deslocamento de pessoas. Isto diz respeito aos grupos sociais que realizam estes deslocamentos. Como salientado por Santos (1990), enquanto os grupos de renda intermediária e alta se deslocam através de automóveis, os grupos de baixa renda realizam sua mobilidade cotidiana através do transporte coletivo, ou de transporte alternativo.

Assim, em certo sentido, esta pesquisa trata dos dois grupos, pois temos como material empírico tanto o resultado da aplicação de 173 questionários aos usuários do transporte coletivo do município de Cerro Azul, Paraná, quanto do

resultado das leituras de mobilidade, realizadas no dia 15/09/2022, entre as conexões “Cerro Azul” > “Rio Branco do Sul” (PR 092), “Cerro Azul” > “Doutor Ulysses” (PR 092) e “Cerro Azul” > “Tunas do Paraná” (PR 340).

Como evidenciado acima no mapa “População Residente em Domicílios Particulares Permanentes – Cerro Azul – Pr”, poucas localidades rurais do Município de Cerro Azul tem uma localização próxima da sede municipal. Assim, as pessoas que residem distantes dos locais de consumo de bens e serviços, e que não tem automóveis, dependem de forma acentuada da realização de deslocamentos, dependendo de políticas pública de transporte coletivo, que nem sempre conseguem dar conta deste “coletivo”. Como tratado por Ornat e Silva (2007):

Pode-se afirmar que os grupos sociais de alta renda possuem maiores possibilidades de deslocamento, e os grupos de baixa renda enfrentam mais obstáculos a serem superados. Esta abordagem da renda, embora muito importante, não esgota a explicação dos diferenciais de acessibilidade desenvolvidos por diferentes grupos de sujeitos. Outras explicações são possíveis e reveladoras de características espaciais, como a visibilidade das relações de gênero na análise espacial. (ORNAT e SILVA, 2007, p. 177).

Esta atenção aos deslocamentos pode dar conta das características dos diferentes grupos sociais em mobilidade. Como um exemplo, Villaça (1998) deu atenção a uma abordagem da qualidade e dos níveis de deslocamentos de grupos de alta e baixa renda, objetivando denunciar que o espaço urbano não oferece a mesma intensidade de acessibilidade para todas as pessoas. E assim, a partir da análise do material cartográfico acima disponibilizado, evidencia-se, no mínimo, que há considerável dificuldade das 80 localidades rurais do município de Cerro Azul estarem conectadas na mesma intensidade a sede municipal.

Dentro da perspectiva de Santos (2006), observa-se que o espaço rural é fragmentado, e por vezes constituído por espaços opacos, irracionais para usos hegemônicos. Estes espaços opacos, presentes no espaço rural, tem uma população que se conecta raramente com a cidade, enquanto os espaços luminosos tem uma maior tendência a se conectar com o espaço urbano mais próximo. É importante também considerar que as dinâmicas de conectividades espaciais do campo em determinados territórios também podem estar relacionadas a outros

municípios, no qual a facilidade de fluxo e acesso aos fixos possibilita uma maior intensidade do que com o espaço urbano do seu município.

Para a compreensão das conexões entre espacialidades através do deslocamento de pessoas, devemos levar em consideração que são comunidades rurais que estão sendo conectadas. As comunidades rurais possuem seu território de influência complexo, e sobrevivem a partir das inúmeras conectividades estabelecidas dentro e entre as comunidades. Em grande parte, as comunidades rurais são caracterizadas segundo Tönnies (1947 e 1973) por três elementos: parentesco; vizinhança; e, amizade. As comunidades rurais mais desenvolvidas, no que se refere a economia e conectividade com a cidade, tem uma tendência a estabelecer uma maior conexão com a sede, ou por outrora, chegam a tal ponto de desenvolvimento que se tornam independentes de sua sede. Não obstante, para que a comunidade rural continue em tal processo de existência, as conectividades precisam continuar ativas, principalmente no que aponta Corrêa (2004), por parte do agente regulador do espaço, o Estado, pois através de recursos municipais e incentivos, a economia local e o desenvolvimento da comunidade rural continuarão ativas.

Através da conectividade espacial as relações entre o campo e a cidade construirão, utilizando a análise de Sheller e Urry (2006), espacialidades e dinâmicas socioespaciais totalmente complexas. Não serão estruturas fixas, uma vez que a intensidade com que a conectividade se dará, de certa maneira irá caracterizar e modificar a identidade das comunidades rurais, sua vivência e o seu sentido ao lugar, fazendo com que estes espaços sociais orquestram novas formas de vida social.

Não obstante, os diferentes níveis de conectividade espacial entre campo e cidade se darão por princípios próprios das comunidades rurais, no que tange as características socioeconômicas, dependência de bens e serviços da cidade, ou seja, os fixos, e os nível de independência da comunidade rural através do seu próprio desenvolvimento.

As dinâmicas de conectividade espacial geram um processo de vivência entre as pessoas que vivem na cidade, e aquelas que vivem no campo, possibilitando a troca de modos de vida. Os motivos que as pessoas do campo se deslocam para cidade é de primordial compreensão, uma vez que através desta análise, pode-se estabelecer quais fixos determinadas comunidades rurais se tornam mais

dependentes, e de qual maneira elas vivenciam a cidade, bem como qual o fluxo delas para acessarem determinados bens e serviços.

Para dar conta de responder ao fio condutor da presente pesquisa, que é o de compreender “como a mobilidade cotidiana campo-cidade constitui as dinâmicas de conectividade espaciais do município de Cerro Azul, Paraná”, no próximo capítulo abordamos sobre as características do Município de Cerro Azul, Paraná, como das suas características gerais da mobilidade campo cidade.

CAPÍTULO II – CONHECENDO O MUNICÍPIO DE CERRO AZUL ATRAVÉS DO DESLOCAMENTO DE PESSOAS

No presente capítulo iniciamos nossa reflexão sobre os conceitos de formação socioespacial e da concepção de Santos e Silveira (2001) relacionado aos elementos de desigualdades territoriais. Na sequência, apresentamos um conjunto de elementos que caracterizam o município. Finalizamos este capítulo realizando uma primeira aproximação do fenômeno eleito para esta pesquisa, através das características gerais da mobilidade campo cidade em Cerro Azul, Paraná.

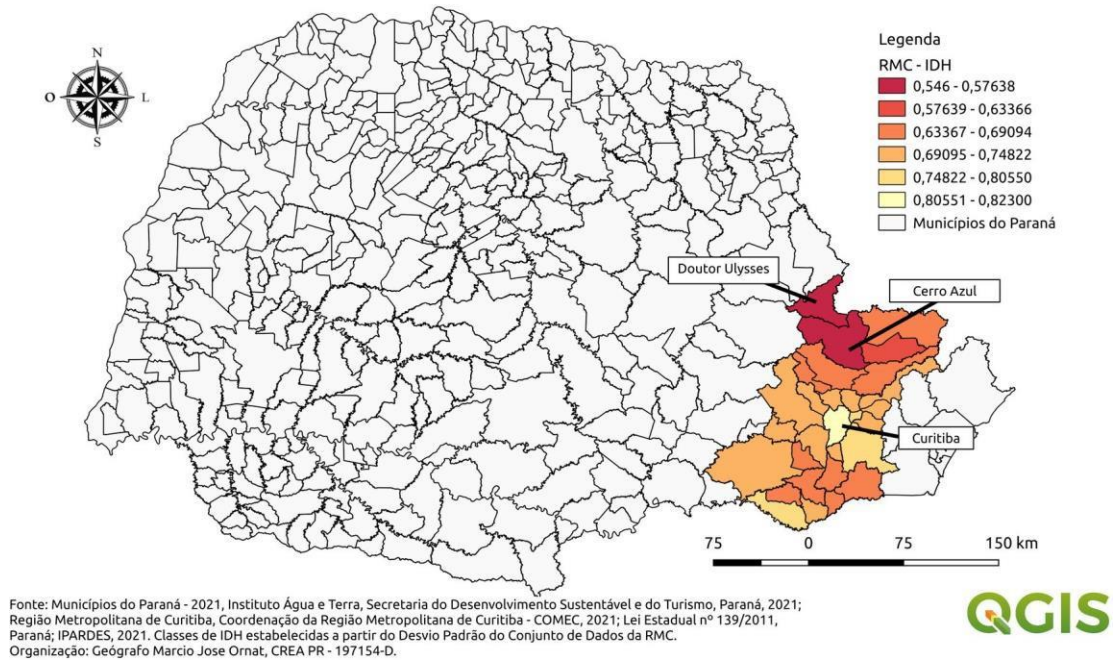
2.1. O Conceito de Formação Socioespacial e as Desigualdades Territoriais

Segundo Santos (1979), modo de produção, formação social e espaço são três categorias interdependentes. Segundo ele, todos os processos que formam um modo de produção são histórica e espacialmente determinados, através de um movimento de conjunto.

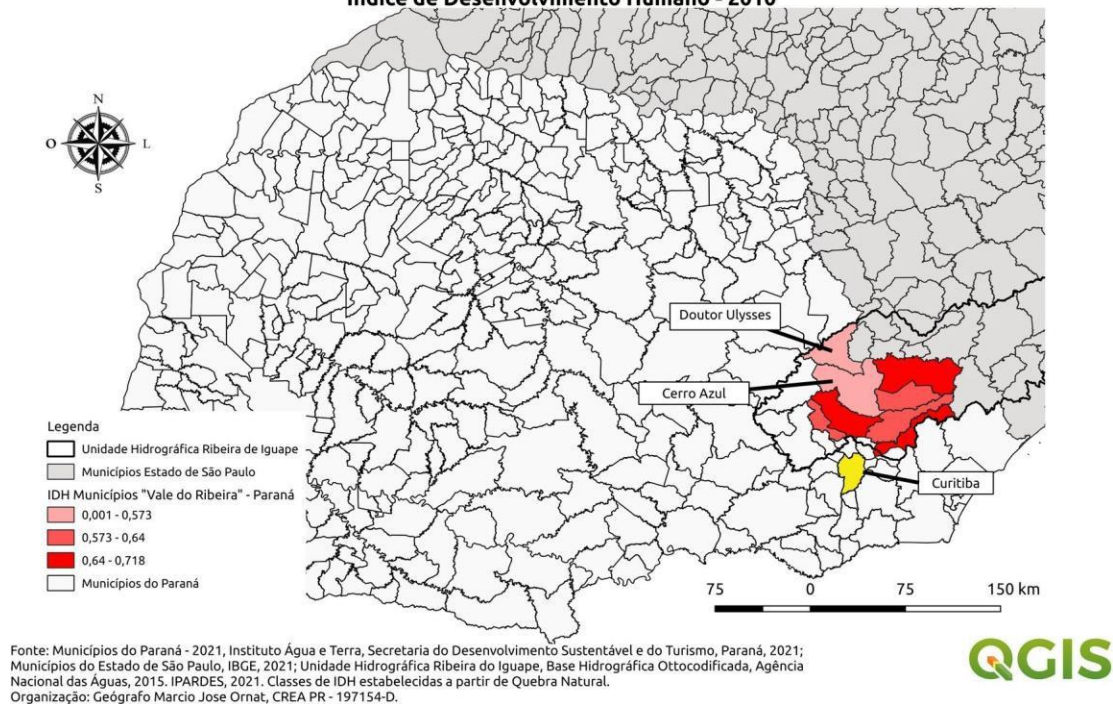
Portanto, indicamos a importância da compreensão do município de Cerro Azul a partir da ferramenta teórica 'formação sócio-espacial'. Sobre isto, analisemos os próximos mapas temáticos.

O primeiro passo desta compreensão é a da formação social, que segundo este autor é entendida como uma estrutura produtiva, uma estrutura técnica, uma estrutura técnico-produtiva expressa geograficamente, não sendo possível concebê-la sem a noção de espaço. Assim, reconhecendo a inseparabilidade entre sociedade e espaço, podemos falar de "formações sócio-espaciais" (SANTOS, 1979).

**Região Metropolitana de Curitiba
Índice de Desenvolvimento Humano - 2010**



**"Vale do Ribeira" - Paraná
Índice de Desenvolvimento Humano - 2010**



Um dos indicadores para a aferição do desenvolvimento de determinado município é o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que é uma medida resumo

do progresso de três dimensões que são consideradas básicas do desenvolvimento humano, sendo elas a renda, a educação e a saúde (PNUD Brasil, 2021).

Como visto nos cartogramas acima, há uma heterogeneidade espacial na RMC, no que se refere ao IDH, pois no ranking de municípios no estado, 62% dos municípios da RMC estão abaixo da média do IDH dos municípios paranaenses. Outro ponto de atenção é o fato da RMC possuir municípios na posição de primeiro (Curitiba; 2010 - 0,823) e último (Doutor Ulysses; 2010 - 0,546) no ranking de IDH dos municípios parananenses.

Na configuração geográfica do IDH dos municípios que compõem a RMC, a comparação é como se esta área fosse composta simultaneamente por uma realidade próxima da Hungria (IDH 2014 – 0,828) e outra do Nepal (IDH 2014 – 0,548)⁶, ou como nos termos de Moura e Firkowski (2014, p. 44), uma “espacialidade metropolitana (caracterizada) por uma maior heterogeneidade e fragmentação, derivada das novas formas de produção e de localização dos espaços formais e informais de moradia e da atividade econômica”.

Também, sobre o fragmento espacial que é composto pelos 8 municípios localizados na Unidade Hidrográfica Ribeira do Iguape (Agência Nacional das Águas, 2015), como exemplo, os municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses possuem os menores índices de desenvolvimento humano, dentre todos os municípios que tem seu limite localizado nesta bacia hidrográfica.

Retornando ao argumento de Santos (1979), as diferenças entre os locais são o resultado do arranjo espacial do funcionamento do modo de produção. Ou seja, o valor de cada local depende das formas quantitativas e qualitativas em que estes locais articulam-se com o modo de produção. Como visto em suas palavras:

Os modos de produção tornam-se concretos sobre uma base territorial historicamente determinada. Deste ponto de vista, as formas espaciais seriam uma linguagem dos modos de produção. Daí, na sua determinação geográfica, serem eles seletivos, reforçando desta maneira as especificidades dos lugares. (SANTOS, 1979, p. 14).

Esta articulação dos lugares com o modo de produção caracterizaria estes locais como luminosos e opacos. Santos e Silveira (2001, p. 264), chamam de

⁶ Fonte: <<https://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/idh0/rankings/idh-global.html>>. Acesso em 21/08/2021.

espaços luminosos aquelas espacialidades que mais acumulam densidades técnicas e informacionais, e assim ficando mais aptos para “atrair atividades com maior conteúdo em capital, tecnologia e organização. Por oposição, os subespaços onde tais características estão ausentes seriam espaços opacos.

Há pontos que merecem atenção na afirmação dos autores: entre estes extremos, haveria uma gama diversificada de situações; os espaços luminosos, devido a sua consistência política e técnica, teriam uma maior potência em participar de uma lógica que obedece aos interesses das empresas; pelo fato destas lógicas transcenderem os locais nos quais se realizam, a sua presença é sempre potência para a ingovernabilidade destes locais; não devemos valorar características (espaços luminosos) que tem interessado apenas a um pequeno grupo de jogadores globais.

Ao lado da situação de desigualdade territorial proposta pelos autores, relacionado aos espaços luminosos e opacos, estariam as zonas de densidade e rarefação, as de fluidez e viscosidade do território, e os espaços de rapidez e lentidão. Para os autores, para a análise destas desigualdades territoriais, devemos “considerar desde as características naturais herdadas, até as modalidades de modificação da materialidade no meio geográfico, até as diferenças de densidade (...), a diversidade de heranças e das formas de impacto no presente (...). (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 259).

Estas formações sócio-espaciais, constituída pelas desigualdades territoriais, estão implicadas pelo funcionamento de fenômenos físico-químico e biológicos, naquilo que podemos chamar de “paisagem”. Segundo Ab'Sáber (2003, p. 9), a paisagem “é sempre uma herança (...) patrimônio coletivo dos povos que historicamente as herdaram como território de atuação de suas comunidades. (...). Mais do que simples espaços territoriais, os povos herdaram paisagens e ecologias (...)”.

Em específico sobre a “paisagem herdada” pelas populações cerro-azulenses, para este momento já podemos indicar que a área, denominada por Ab'Sáber (2003, p. 17) como Mares de Morros, é o “meio físico, ecológico e paisagístico mais complexo e difícil do país em relação às ações (humanas).”

Segundo o autor, há dificuldade de encontrar áreas para sítios urbanos e para parques industriais de uma proporção maior. Também, há dificuldade para a abertura e conservação de novas estradas nos morros. Ainda, a área é sujeita ao

mais forte processo de erosão e de movimento de massa de todo o território brasileiro.

Embora localizado próximo a capital paranaense, desde o início dos anos 2000 a região do Vale do Ribeira é classificada como espacialidade socialmente crítica, devido ao seu isolamento, baixo desempenho econômico e elevada precariedade social (PARANÁ, 2017).

Para Santos (1979), este espaço, esta organização espacial, é compreendida como materialidade trabalhada por excelência. Para ele, nenhum objeto humano tem tanta influência sobre os seres humanos, nenhum está tão presente na vida cotidiada dos seres humanos. Como visto em suas palavras:

A casa, o lugar de trabalho, os pontos de encontro, os caminhos que unem estes pontos, são igualmente elementos passivos que condicionam as atividades dos homens e comandam a prática social. (...) O espaço impõe a cada coisa um conjunto particular de relações porque cada coisa ocupa um dado espaço. (SANTOS, 1979, p. 18).

A formação socio-espacial de Cerro Azul está implicada por todas as características daquilo que Ab'Sáber (2003) denomina como “Mares de Morros”, da sua posição absoluta, relativa e relacional (HARVEY, 2013) na Região Metropolitana de Curitiba, no Paraná e Brasil, por todas as suas atividades econômicas, por todos os seus pontos de encontro, por todos os caminhos que unem todos as suas localizações, por todo o processo de mobilidade cotidiana entre o campo e a cidade do município de Cerro Azul, Paraná, fenômeno este que será analisado a partir do deslocamento de pessoas que se utilizam do transporte coletivo municipal.

2.2. O Município de Cerro Azul, Paraná

Elegemos o município de Cerro Azul, no estado do Paraná, enquanto objeto de interesse acadêmico geográfico, buscando compreender como esta espacialidade constitui-se através de dinâmicas de mobilidade cotidiana campo-cidade, devido a um conjunto de justificativas: mesmo que este município componham a Região Metropolitana de Curitiba desde o ano de 1994⁷, região

⁷ Criada pela Lei Complementar Federal n.º 14/1973, a RMC passou por atualizações de sua composição através da publicação de cinco Leis Estaduais (Lei Estadual n.º 11.027/1994, Lei Estadual n.º 11.096/1995, Lei Estadual n.º 12.125/98, Lei Estadual n.º 13.512/2002 e Lei Estadual n.º 139/2011). Atualmente, a RMC é formada por 29 municípios: Adrianópolis, Agudos do Sul,

metropolitana que é composta por um município que possui o maior IDHM do Estado do Paraná (município de Curitiba), este município ocupa a penúltima posição no ranking de IDH dos municípios do Estado do Paraná (IDHM Cerro Azul: 0,573)⁸; o município de Cerro Azul possui uma população estimada de 17.884 pessoas (IBGE, 2021), com 28,38% de população urbana e 71,62% de população rural (IBGE, 2010), sendo muito importante da vida dos cerro-azulenses o elemento mobilidade cotidiana campo cidade; este município é objeto de interesse de ações do Governo do Estado do Paraná, no apoio de instituições locais e regionais para o fortalecimento das potencialidades locais, para a promoção de um novo ciclo de desenvolvimento para a região⁹; o município de Cerro Azul não possui Plano Diretor Municipal aprovado pela Câmara Municipal com menos de 10 (dez) anos (última Lei nº 16/2008)¹⁰, não possuindo Plano de Mobilidade; a Universidade Estadual de Ponta Grossa possui Convênio de Cooperação Técnica e Científica com o município de Cerro Azul, para a realização da revisão do seu Plano Diretor Participativo (UEPG, Resolução CA nº 2022.279). Assim, entendemos que todos estes elementos em sinergia justificam a escolha realizada pelo fenômeno, constituindo esta espacialidade.

Podemos indicar que o terreno no qual localiza-se o município de Cerro Azul possui uma idade geológica proterozóica, entre 1,8 bilhões de anos (Proterozóico Médio) e 570 milhões de anos (Proterozóico Superior)¹¹. No que se refere ao domínio morfoclimático “Mares de Morros”, podemos indicar uma idade mais recente, entre 5 a 7 mil anos, que a “despeito de algumas modificações locais ou regionais dignas de registro, tem dominado um esquema (...) muito próximo daquele quadro que ainda hoje se pode reconhecer na estrutura paisagística (...)

Almirante Tamandaré, Araucária, Balsa Nova, Bocaiuva do Sul, Campina Grande do Sul, Campo do Tenente, Campo Largo, Campo Magro, **Cerro Azul**, Colombo, Contenda, Curitiba, Doutor Ulysses, Itaperuçu, Fazenda Rio Grande, Lapa, Mandirituba, Piên, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Quitandinha, Rio Branco do Sul, Rio Negro, São José dos Pinhais, Tijucas do Sul e Tunas do Paraná.

⁸ Fonte: PNUD/IPEA/FJP - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2013.

⁹ Fonte: <<https://www.paranaprojetos.pr.gov.br/Pagina/DESENVOLVIMENTO-REGIONAL-DO-VALE-DO-RIBEIRA#:~:text=O%20Vale%20do%20Ribeira%20%C3%A9,cerca%20de%20100%20mil%20habitantes>>. Acesso em 6 de Janeiro de 2023.

¹⁰ Fonte: <<https://portaldosmunicipios.pr.gov.br/certificado-regularidade-pdm/62>>. Acesso em 6 de Janeiro de 2023.

¹¹ Fonte: Instituto Água e Terra. “Base cartográfica digital baseada em 21 cartas topográficas na escala 1:250.000 (DSG, IBGE), convertidas e homogeneizadas no sistema UTM, datum SAD 69. <<https://www.iat.pr.gov.br/Pagina/Dados-e-Informacoes-Geoespaciais-Tematicos>>. Acesso em 27/01/2023.

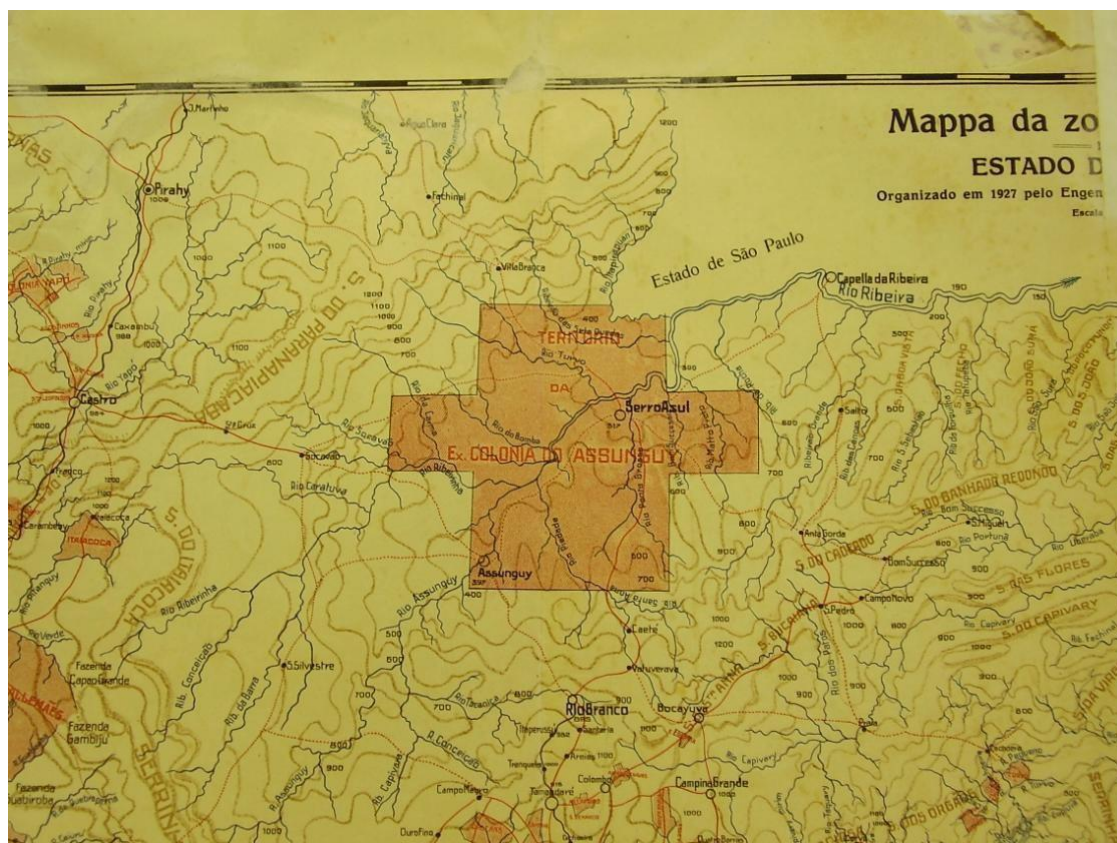
(AB'SÁBER, 2003, p. 10). Para a discussão que realizamos neste capítulo, não podemos também dispensar da reflexão que afirma:

as nações herdaram fatias - maiores ou menores - daqueles mesmos conjuntos paisagísticos de longa e complicada elaboração fisiográfica e ecológica. Mais do que simples espaços territoriais, os povos herdaram paisagens e ecologias, pelas quais certamente são responsáveis, ou deveriam ser responsáveis. (AB'SÁBER, 2003, p. 10)

Desde a estabilização deste domínio morfoclimático, temos grupos indígenas, como as Tradições Itararés-Taquara (4 mil anos) e Tupiguaranis (2 mil anos) que herdaram, nas concepções de Santos e Silveira (2001) e Ab'Saber (2003), esta paisagem com suas características e funcionamento. Esta herança também é recebida por quilombolas (Século XVIII) e pelos povos coloniais (Século XIX) (PARELLADA, 2005).

Segundo Parellada (2005), no ano de 1859 é criada a Colônia Assunguy, no Vale do Ribeira, composta por brasileiros e imigrantes europeus. Tendo por referência o trabalho de Wachowics (1988), a autora afirma que esta colônia era constituída no ano de 1875 por “875 brasileiros, 338 franceses, 221 ingleses, 202 italianos, 171 alemães, 16 espanhóis e 1 sueco” (p. 215). Vejamos a figura a seguir:

Figura 1. Colônia Assunguy (Detalhe)¹².



Fonte: Nishikawa (2007, p. 85).

Esta ideia de implicação entre fenômenos físico-químicos, biológicos e antropossociais também compõe a argumentação de Soja (1989, p. 120-121), quando afirma que:

Como espaço socialmente produzido, a espacialidade pode ser distinguida do espaço físico da natureza material e do espaço mental da cognição e da representação, cada um dos quais é usado e incorporado na construção social da espacialidade, mas não pode ser conceituado como seu equivalente. (...) Em primeiro lugar, não apenas os espaços da natureza e da cognição estão incorporados na produção social da espacialidade, como também são significativamente transformados nesse processo. (...) Inversamente, a espacialidade não pode ser completamente separada dos espaços físicos e psicológicos. Os processos físicos e biológicos afetam a sociedade, não importa quanto sejam socialmente mediados, e a vida social nunca está inteiramente livre de choques restritivos, como o **desgaste físico da distância**¹³.

¹² Mappa da Zona Urbanizada do Estado do Paraná – organizado em 1927 por Ferreira Correia. Fonte: Nishikawa (2007, p. 85).

¹³ Grifo nosso.

As relações sociais produziram, a partir da segunda metade do Século XIX, em uma porção específica do estado do Paraná, a consolidação da atual formação socio-espacial de Cerro Azul, em termos de organização político administrativa: em 1872 a Colônia Assunguy é elevada a categoria de Freguesia¹⁴ com o nome de Serro Azul; em 1882 a Freguesia é desmembrada de Votuverava (atual Rio Branco do Sul) sendo elevada a categoria de Vila¹⁵; em 1885¹⁶ o município de Assunguy passa a denominar-se Cerro Azul; e, em 1897 passa a categoria de Cidade¹⁷ (IBGE, 2017)¹⁸; em 20 de novembro de 1990, através da Lei Estadual nº 9.443, é criado ‘*ad referendum*’, do resultado de plebiscito, o município de Vila Branca, com território desmembrado do município de Cerro Azul; através da Lei Estadual 10.164, de 7 de dezembro de 1992, teve a denominação de Município de Vila Branca alterada para Doutor Ulysses, ocorrendo sua instalação oficial no dia 1º de janeiro de 1993.

Sobre as posições absoluta, relativa e relacional (HARVEY, 2013) do município de Cerro Azul, alguns pontos merecem destaque. Falamos de um município com uma área territorial de 1.350,33 km² (IPARDES, 2023), com uma distribuição de usos e cobertura da terra organizada em florestas nativas (46,7%), campos e pastagens (27,3%), e plantios florestais (21,6%), com uma declividade de terreno entre 20 a 15% / maior que 45%, e uma variação altimétrica de 260 a 660 metros (ITCG, PARANÁ, 2019).

Um município com os produtos florestais compondo 47,95% do valor bruto da produção agropecuária municipal, com grandes áreas inaptas ao cultivo. (COMEC, 2006), com um Produto Interno Bruto de R\$ 351.126,167, com uma distribuição de 44,9% oriundo da agropecuária, 24% da administração pública, 20% do comércio e serviços, 7,1% da indústria e 2,9% dos impostos (IPARDES, 2023)¹⁹.

Dentre o importante Potencial Mineral paranaense, destaca-se as concentrações de fosfatos, terras raras e fluorita do Vale do Ribeira, o calcário dolomítico e calcítico do Grupo Açungui - Capiru e Votuverava. Além disso, tem-se a presença de mármore dolomítico e de jazidas de chumbo e zinco (MINEROPAR,

¹⁴ Lei provincial nº 307, de 02 de Abril de 1872.

¹⁵ Lei provincial nº 680, de 27 de outubro de 1882.

¹⁶ Lei provincial nº 816, de 07 de novembro de 1885.

¹⁷ Lei estadual nº 259, de 27 de dezembro de 1897.

¹⁸ Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/cerro-azul/historico>>. Acesso em 27 de Janeiro de 2023.

¹⁹ PIB - Valor adicionado bruto (VAB) a preços básicos. Referência 2010. Dados do último ano disponível estarão sujeitos à revisão quando da próxima divulgação.

2001). Na análise do potencial mineral regional, incluindo Cerro Azul, evidencia-se o ranking da arrecadação de CFEM – Compensação Financeira por Exploração Mineral, da participação de municípios do Estado do Paraná: 1º - Rio Branco do Sul; 4º - Almirante Tamandaré; 6º - Cerro Azul; 7º - Castro; 14º - Adrianópolis.

Importante destacar, que estão sediados no município de Cerro Azul, Paraná, diversos empreendimentos minerários, responsáveis por uma parcela considerável da mão de obra local e não qualificada. Sobre os registros na ANM – Agencia Nacional de Mineração²⁰, temos para Cerro Azul um total de 161 protocolos. Um dos processos recentes se refere a CSN - Companhia Siderúrgica Nacional, que pretende extrair e beneficiar cimento, empreendimento este que produzirá profundas alterações no município, visto que o potencial de contratação para a sua operação é de aproximadamente 2000 profissionais.

Mesmo perante alguns potenciais geográficos, em termos populacionais tratamos de um município com um número médio de séries concluídas pela população de 15 anos ou mais de idade menor que 4 séries (COMEC, 2006), que possui uma densidade demográfica de 12,63 hab/km², uma taxa de ocupação de 9%²¹, um salário médio mensal dos trabalhadores formais de 2 salários mínimos²², um percentual da população com rendimento nominal mensal *per capita* de até 1/2 salário mínimo de 44,6%²³, um PIB *per capita* de R\$ 19.689,69²⁴, com um percentual das receitas oriundas de fontes externas na casa dos 93,8%²⁵. (IBGE CIDADES, 2017)²⁶.

Município que possui um total de 3.321 km de estradas e caminhos rurais, das quais apenas a conexão com o município Rio Branco do Sul é pavimentada. Assim, pensando Cerro Azul em termos de visão relacional do espaço, se “as influências externas (podem ser) internalizadas em processos ou coisas específicos através do tempo”, a ausência de conexão atribui ao município a situação de ausência de influência / menor impacto, pois de determinada espacialidade

²⁰ Fonte: <<https://sistemas.anm.gov.br/SCM/Extra/site/admin/pesquisarProcessos.aspx>>. Disponível em 14 de Novembro de 2022.

²¹ Na posição 389º dentre os municípios do Paraná.

²² Na posição 207º dentre os municípios do Paraná.

²³ Na posição 1º dentre os municípios do Paraná.

²⁴ Na posição 381º dentre os municípios do Paraná.

²⁵ Na posição 1º dentre os municípios do Paraná.

²⁶ Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/cerro-azul/panorama>>. Acesso em 27/01/2023.

“depende de tudo o que acontece ao redor dele (...)” (HARVEY, 2013, p. 13), turbilhonando sobre este espaço, e definindo a natureza desta espacialidade.

2.3. As Características Gerais da Mobilidade Campo Cidade em Cerro Azul

Das formas de desigualdade territorial indicadas por Santos e Silveira (2001), tratamos no início desta terceira seção das zonas de densidade e rarefação, da fluidez e viscosidade territorial, e dos espaços de rapidez e lentidão, por entender da importância desta conceituação na compreensão do fenômeno eleito para esta pesquisa.

Segundo Santos e Silveira (2001), vivemos um período no qual apresenta-se a necessidade cotidiana de criar condições para a maior circulação das pessoas, de produtos, dinheiro, informações, etc. Por isto, uma das ações mais comuns dos países é a de:

produzir seu equipamento, isto é, da criação ou aperfeiçoamento dos sistema de engenharia que facilitam o movimento (...). No caso brasileiro (...) é o próprio Estado que investe (ou não)²⁷ para dotar certas partes do país das condições de circulação indicadas como indispensáveis para a chamada ‘abertura’ ao comércio exterior. (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 261).

Visualiza-se, segundo estes autores, que em um país como o Brasil, o processo de criação da fluidez é desigual e seletivo. As áreas nas quais estão localizadas a produção para a exportação e ao comércio distante têm prioridade na implantação de equipamentos, criando-se assim áreas do território com maior ou menor densidade viária. Desta forma, não podemos estabelecer uma

relação direta com o tamanho e a densidade populacional, nem com a antiguidade do povoamento, nem com as urgências das sociedades locais, mas com os nexos econômicos, sobretudo os da economia internacional (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 262).

Considerando, a partir do exposto até aqui, sobre esta realidade geográfica, evidencia-se que o município de Cerro Azul possui uma pequena fluidez virtual (presença de sistema de engenharia) e como resultado desta, uma baixa fluidez real, pois do total de 3.321 km de caminhos, estradas rurais e rodovias, apenas 55,7

²⁷ Inclusão nossa.

km são pavimentados, conectando a sede municipal com o município de Rio Branco do Sul.

Esta característica geográfica resulta em um comportamento de conectividade geográfica diferencial, como visto nos gráficos a seguir, resultado da contagem classificada de veículos realizada no dia 15 de setembro de 2022, das 7 horas às 19 horas, nos pontos de contagem ‘saída’ de Cerro Azul para o município de Doutor Ulysses (Direção Norte), ‘saída’ Cerro Azul para o Município de Tunas do Paraná (Direção Sudeste) e ‘saída’ Cerro Azul para o Município de Rio Branco do Sul / Almirante Tamandaré / Curitiba.

A partir da leitura dos gráficos abaixo, podemos indicar que Cerro Azul constitui-se, simultaneamente, na escala de conexões intermunicipais, como uma espaço de fluidez (Direção Sul) e um espaço viscoso (Direção Norte e Sudeste):

Gráfico 1.

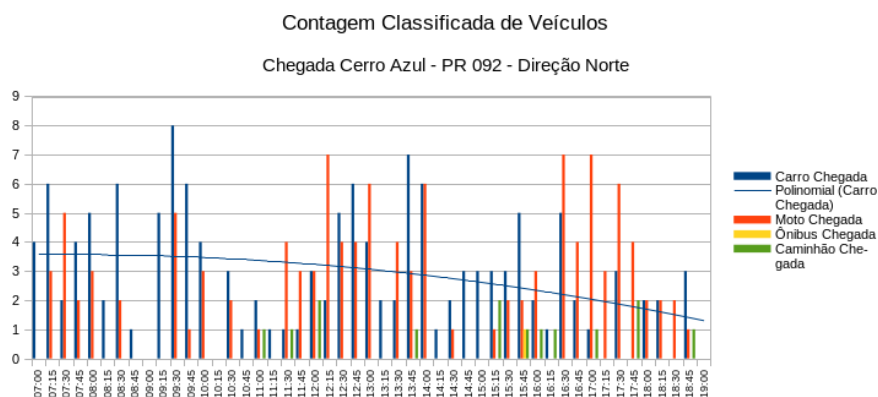


Gráfico 2.

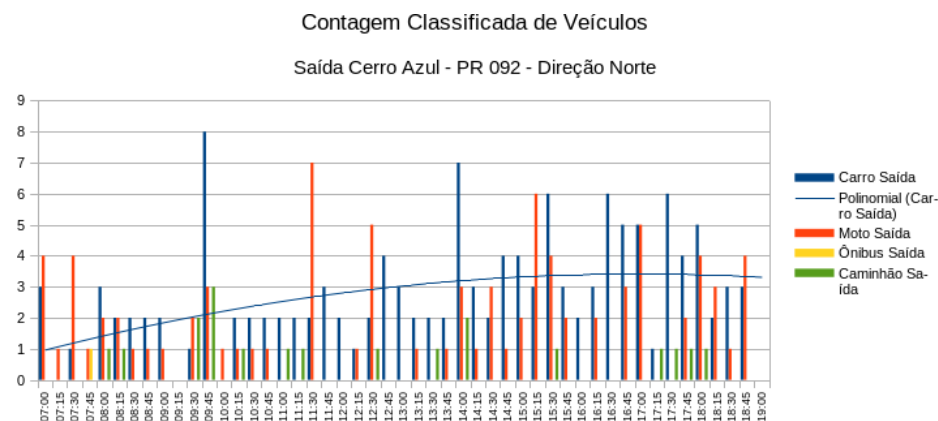


Gráfico 3.

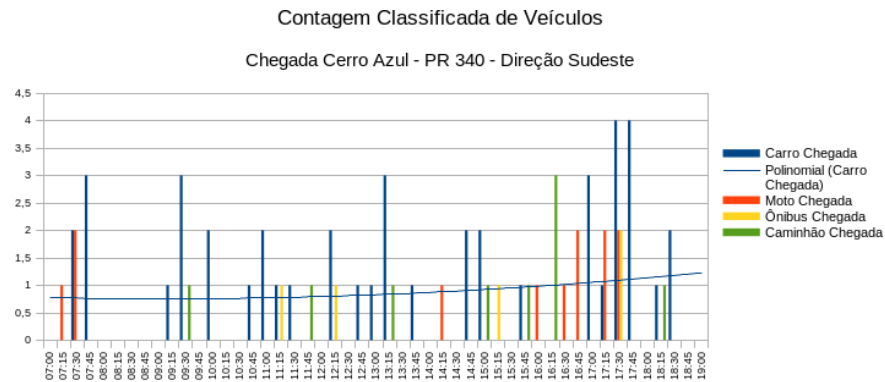


Gráfico 4.

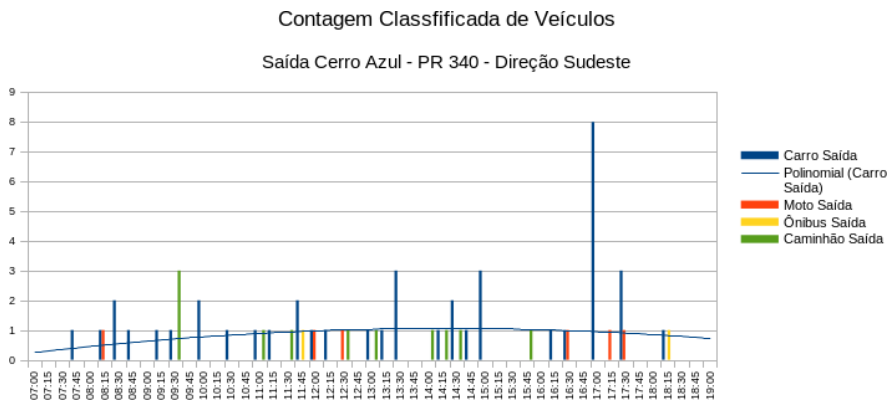


Gráfico 5.

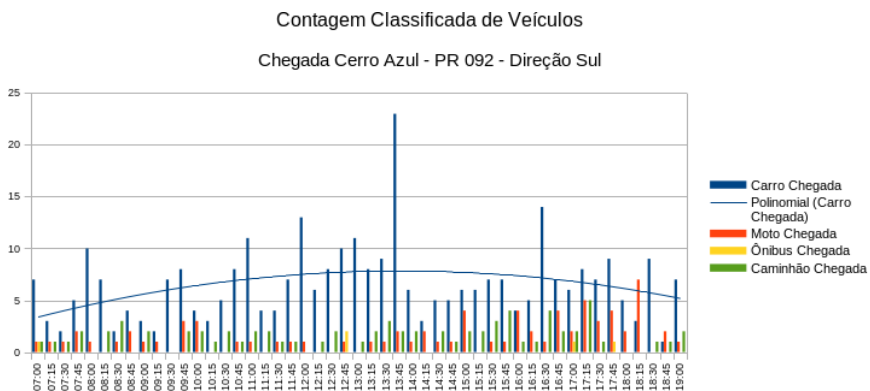
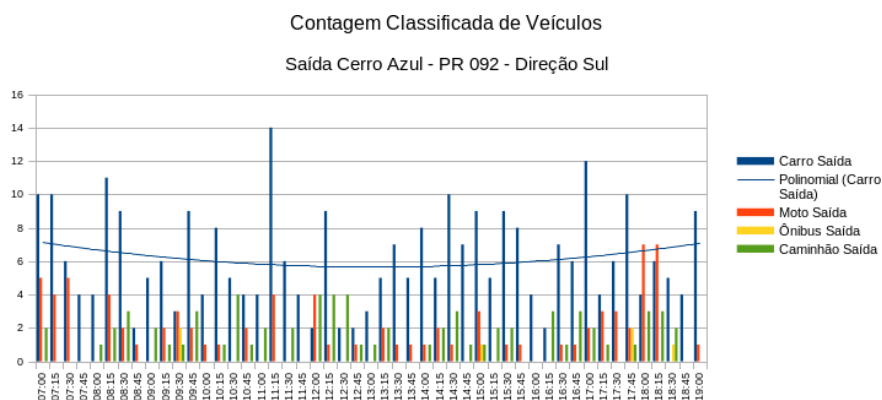


Gráfico 6.



Sobre as zonas de densidade e rarefação proposta por Santos e Silveira (2001), trata-se da densidade, que pode se apresentar de várias formas. Como já evidenciado neste capítulo, o município possui uma população estimada de 17.884 pessoas (IBGE, 2021), com 28,38% de população urbana e 71,62% de população rural (IBGE, 2010), e como visto no mapa acima denominado ‘População Residente em Domicílios Particulares Permanentes’, distribuídos em 80 localidades rurais e na sede municipal.

Se nos dois extremos temos uma situação de zonas de densidade, e de outro lado, zonas de rarefação, a densidade demográfica de Cerro Azul, que é de 12,63 hab/km², coloca o município, no ranking de 399 municípios paranaenses, na posição 349º.

Estes dados evidenciam que se temos uma baixa densidade demográfica no município de Cerro Azul, e uma baixa densidade de comércio e de serviços no seu espaço rural, a alta densidade de comércio e serviços do espaço urbano é elemento de atração populacional, e da importância dos deslocamentos campo cidade no cotidiano dos cerro-azulenses.

Também, podemos analisar o município de Cerro Azul a partir das categorias de espaços de rapidez e espaços de lentidão. A partir das afirmações feitas por Santos e Silveira (2001), poderíamos considerar que o município de Cerro Azul, pelo fato de possuir em uma área territorial de 1.350,33 km² (IPARDES, 2023) um total de 3.321 km de caminhos, estradas rurais e rodovias, este município seria um espaço de rapidez, tendo visto o volume das vias. Contudo, como já afirmado acima, apenas um pequeno percentual destas vias são pavimentadas (média de 40 km/hora nos deslocamentos com veículos em vias não pavimentadas).

Outro elemento para a análise dos espaços de rapidez são o total de veículos que determinado município possui, que no caso do município objeto desta pesquisa é de 9.034 veículos²⁸, distribuídos nas seguintes categorias: 3.614 automóveis; 658 caminhões; 18 caminhões de reboque; 1.248 caminhonetes; 34 micro-ônibus; 3.274 motocicletas / motonetas; 82 ônibus; 52 reboques; 20 semi-reboques; 8 triciclos; e, 26 utilitários.

Primeiramente, em termos de comparação com os outros municípios brasileiros, dos 5.575 municípios que compõe a tabela de dados do Ministério da Infraestrutura (Dezembro/2021), Cerro Azul está na 3.970ª posição. Agora, se somadas as categorias automóveis, caminhonetes e motocicletas, temos 8.136 veículos, que distribuídos pelo total de população estimada (IBGE, 2021), resulta em 1 veículo para cada 2,19 pessoas.

Quando acessamos os dados acima, relacionados a renda da população cerro-azulense (um salário médio mensal dos trabalhadores formais de 2 salários mínimos²⁹, um percentual da população com rendimento nominal mensal *per capita* de até 1/2 salário mínimo de 44,6%³⁰ e um PIB *per capita* de R\$ 19.689,69³¹), evidencia-se a concentração de veículos, e consequentemente, uma acessibilidade diferencial desta população ao espaço de Cerro Azul.

Para que façamos as análises a seguir, visualizemos na próxima página o mapa “Linhas de Transporte Coletivo”. Quando pensamos em transporte coletivo municipal e intermunicipal, elemento que constitui a presente pesquisa, duas análises são demandadas: o “tamanho” da linha de transporte coletivo; a periodicidade de funcionamento da linha. Sobre a distância das linhas de transporte coletivo municipal, temos uma média de 31,07 km de distância entre o ponto de origem, a Rodoviária de Cerro Azul, e os pontos de destino (Linha São Sebastião: 39,8 km; Linha Turvo: 18,4 km; Linha Lageadinho: 28,0 km; Linha Lageado: 30,2 km; Linha Caraguata: 42, 8 km; Linha Itupava: 27,0 km).

²⁸ Frota Nacional (Dezembro 2021). Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2021>. Acesso em 28/01/2023.

²⁹ Na posição 207ª dentre os municípios do Paraná.

³⁰ Na posição 1ª dentre os municípios do Paraná.

³¹ Na posição 381ª dentre os municípios do Paraná.

Sobre as distâncias de transporte coletivo intermunicipal, temos uma média de 55,8 km de linhas (Linha Doutor Ulysses: 46,7 km; Linha Curitiba: 87,8 km; Linha Tunas do Paraná: 33,0 km) (lembramos da média de 40 km/hora nos deslocamentos com veículos em vias não pavimentadas). Somada a estas características, temos a periodicidade de funcionamento de cada linha de transporte coletivo municipal / intermunicipal (Tabela 1). O que a análise dos dados evidencia diz respeito a dificuldade dos cerro-azulenses em acessar outras espacialidades além dos seus locais de moradia.

Tabela 1. Funcionamento das Linhas de Transporte Coletivo Municipal e Inter-Municipal do Município de Cerro Azul, Paraná.

Origem	Destino	Dia da Semana	Horário (Rodoviária Cerro Azul)
Cerro Azul	Curitiba	Segunda-Feira	07:00
Cerro Azul	Curitiba	Segunda-Feira	14:00
Cerro Azul	Curitiba	Quarta-Feira	07:00
Cerro Azul	Curitiba	Sexta-Feira	07:00
Cerro Azul	Curitiba	Sexta-Feira	14:00
Cerro Azul	Curitiba	Domingo	14:30
Curitiba	Cerro Azul	Segunda-Feira	12:30
Curitiba	Cerro Azul	Segunda-Feira	18:30
Curitiba	Cerro Azul	Quarta-Feira	18:30
Curitiba	Cerro Azul	Sexta-Feira	12:30
Curitiba	Cerro Azul	Sexta-Feira	18:30
Curitiba	Cerro Azul	Sabado	16:00
Cerro Azul	Doutor Ulysses	Segunda-Feira	07:30
Cerro Azul	Doutor Ulysses	Quarta-Feira	07:30
Cerro Azul	Doutor Ulysses	Sexta-Feira	07:30
Doutor Ulysses	Cerro Azul	Segunda-Feira	16:00
Doutor Ulysses	Cerro Azul	Quarta-Feira	16:00
Doutor Ulysses	Cerro Azul	Sexta-Feira	16:00
Cerro Azul	Tunas Do Paraná	Segunda-Feira	05:45
Cerro Azul	Tunas Do Paraná	Segunda-Feira	15:00
Cerro Azul	Tunas Do Paraná	Quarta-Feira	05:45
Cerro Azul	Tunas Do Paraná	Quarta-Feira	15:00

Cerro Azul	Tunas Do Paraná	Sexta-Feira	05:45
Cerro Azul	Tunas Do Paraná	Sexta-Feira	15:00
Tunas Do Paraná	Cerro Azul	Segunda-Feira	08:30
Tunas Do Paraná	Cerro Azul	Quarta-Feira	08:30
Tunas Do Paraná	Cerro Azul	Sexta-Feira	08:30
Cerro Azul	São Sebastião	Segunda-Feira	15:00
Cerro Azul	São Sebastião	Quarta-Feira	15:00
Cerro Azul	São Sebastião	Sexta-Feira	15:00
São Sebastião	Cerro Azul	Segunda-Feira	08:30
São Sebastião	Cerro Azul	Quarta-Feira	08:30
São Sebastião	Cerro Azul	Sexta-Feira	08:30
Cerro Azul	Caraguata	Segunda-Feira	15:00
Cerro Azul	Caraguata	Quarta-Feira	15:00
Cerro Azul	Caraguata	Sexta-Feira	15:00
Caraguata	Cerro Azul	Segunda-Feira	08:30
Caraguata	Cerro Azul	Quarta-Feira	08:30
Caraguata	Cerro Azul	Sexta-Feira	08:30
Cerro Azul	Turvo	Segunda-Feira	11:00
Cerro Azul	Turvo	Sexta-Feira	11:00
Turvo	Cerro Azul	Segunda-Feira	07:00
Turvo	Cerro Azul	Sexta-Feira	07:00
Cerro Azul	Lageado	Segunda-Feira	15:00
Cerro Azul	Lageado	Quarta-Feira	15:00
Cerro Azul	Lageado	Sexta-Feira	15:00
Lageado	Cerro Azul	Segunda-Feira	08:30
Lageado	Cerro Azul	Quarta-Feira	08:30
Lageado	Cerro Azul	Sexta-Feira	08:30
Cerro Azul	Itupava	Terça-Feira	15:00
Cerro Azul	Itupava	Terça-Feira	15:00
Itupava	Cerro Azul	Quinta-Feira	08:30
Itupava	Cerro Azul	Quinta-Feira	08:30

Fonte: Prefeitura Municipal de Cerro Azul, 2022.

Seguindo a reflexão de Santos e Silveira (2001, p. 263), do ponto de vista material os espaços de rapidez seriam aqueles dotados de maior número de vias com boa qualidade, maior número de veículos privados, com mais transporte público, com uma grande frequência e baratos. De um ponto de vista social, os

espaços de rapidez seriam para os autores aqueles nos quais a vida de relações é mais intensa. Para eles, estes espaços são “fruto da sua atividade econômica ou sociocultural, ou então zonas de passagem, respondendo a necessidades de uma circulação mais longínqua”. Neste caminho:

(...) a questão que se apresenta é saber para que serve ser ‘rápido’ ou ‘lento’, e ao mesmo tempo, identificar as consequências econômicas, sociais e políticas da lentidão e da rapidez. Na realidade, é essencial reconhecer os processos reguladores e suas manifestações geográficas. (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 263).

A partir da consideração que a espacialidade de Cerro Azul possui as características mais próximas daquilo que Santos e Silveira (2001) apresentam, constituídos por muitas zonas de rarefação, a preponderância de espaços de lentidão e a simultaneidade intermunicipal entre fluidez e viscosidade territorial, podemos analisar neste momento os dados gerais que foram obtidos através da aplicação de 173 questionários aos usuários do transporte coletivo do município de Cerro Azul, em buscar de compreender as características gerais de mobilidade campo cidade dos cerro-azulenses, através da conectividade espacial campo-cidade.

Os questionários foram aplicados na Rodoviária Municipal de Cerro Azul, nos dias 10, 11, 26, 27 e 28/07/2022, 25 e 26/08/2022, e nas linhas de transporte coletivo, nos dias 14, 15, 16 e 17/09/2022³². O questionário aplicado buscou evidenciar quem são as pessoas que utilizam o transporte coletivo, suas características socioeconômicas, o motivo da sua viagem até a sede municipal, e de qual localidade rural ou município é oriunda.

O objetivo desta estrutura de questionário³³ foi o de identificar qual é o comportamento de conectividade espacial que as pessoas estabelecem, ou seja, reconhecer as interações sociais e o fluxo de relações que constituem esta espacialidade, o dinamismo dos deslocamentos e o reconhecimento da funcionalidade das espacialidades.

³² Entre os dias 14 e 17/09/2022, além da aplicação de questionários, realizamos o mapeamento das linhas de transporte coletivo. Para o trabalho, tivemos o auxílio das seguintes pessoas: Alexandre Dantas Briguetti (PMCA); Bruno Henrique Lovato (PMCA); Cleverton Bigaski (UEPG); Douglas de Ramos da Silva (UEPG); Heron Guilherme Galvão (UEPG); Martha Lorenski (PMCA); Tatiane Vieira (UEPG).

³³ Ver anexo.

Desde o início desta pesquisa, não tínhamos a intenção de realizar uma radiografia do transporte coletivo do município de Cerro Azul, mas sim compreender o fenômeno da conectividade espacial campo-cidade do município, a partir das limitações que constituíram o próprio processo de pesquisa. Também indicamos, como já visto acima, que esta conectividade espacial extrapola o próprio limite político administrativo do município, através das conexões com outros municípios.

Os 173 questionários foram aplicados aos usuários das 8 linhas de transporte coletivo do município de Cerro Azul, abrangendo também linhas oriundas de outros municípios, como Curitiba, Doutor Ulysses e Tunas do Paraná, e linhas das localidades rurais oriundas de São Sebastião, Turvo, Lageado, Caraguatá e Itupava, como visto no gráfico abaixo:

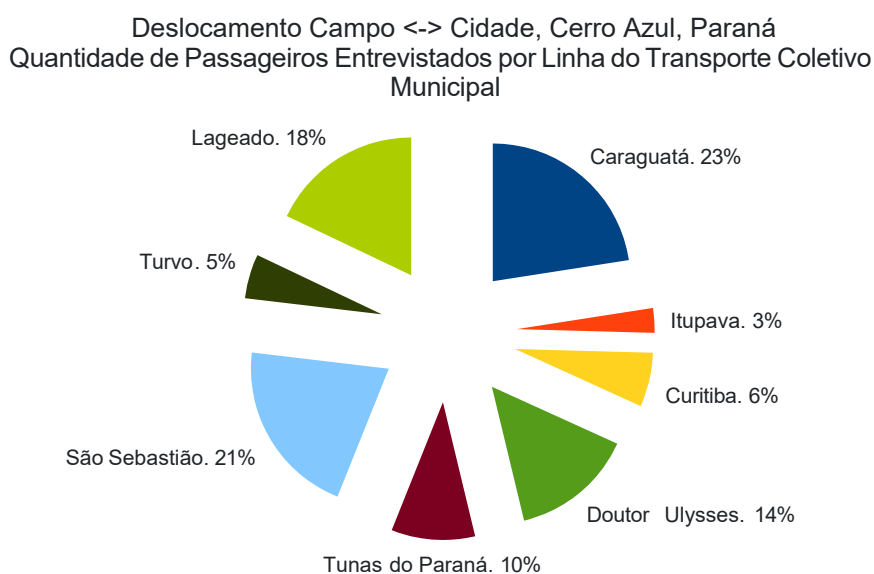


Gráfico 7 – Deslocamento Campo – Cidade, Cerro Azul, Paraná. Porcentagem de passageiros entrevistados por linha do Transporte Coletivo Municipal.

Partindo de um pressuposto de que conseguimos realizar mais entrevistas naquelas linhas que possuíam maior número de passageiros, podemos indicar já de início as linhas das localidades rurais que apresentam o maior volume do deslocamento do campo para a cidade no Município.

De todos os dados, para este momento da reflexão selecionamos aqueles dados que caracterizam da melhor forma o comportamento geral destas conexões

espaciais. No que se refere ao comportamento generificado do fenômeno, 58,9% dos deslocamentos foram realizados por mulheres e 41,1% por homens.

Das mulheres que se deslocaram, 47% eram casadas, 36% eram solteiras, 15% eram viúvas e 2% tinham união estável. 2% tinham entre 12 a 16 anos, 4% tinham entre 17 e 18 anos, 12% tinham entre 19 a 24 anos, 7% tinham entre 25 a 29 anos, 13% tinham entre 30 a 39 anos, 19% tinham entre 40 e 49 anos, 24% tinham entre 50 e 59 anos, e 17% tinham entre 60 e 69 anos. De todo o grupo de mulheres, 65% tinham o ensino fundamental incompleto, 14% tinham o ensino fundamental completo, 8% tinham o ensino médio incompleto, 12% tinham o ensino médio completo, 1% o ensino superior incompleto e 1% o ensino superior completo. 57% trabalhavam, 22% não trabalhavam e 22% eram aposentadas, em 74% tendo um rendimento mensal de R\$ 600 a R\$ 1.212 reais, 6% com um rendimento mensal de R\$ 1.212 a R\$ 1.818, e 1% com um rendimento mensal acima de R\$ 1.818. Dos veículos que eram de propriedade das mulheres entrevistadas, 52% eram automóveis, 43% eram motocicletas e 4% eram caminhões e 2% eram ônibus. Sobre os motivos das mulheres entrevistadas, temos:

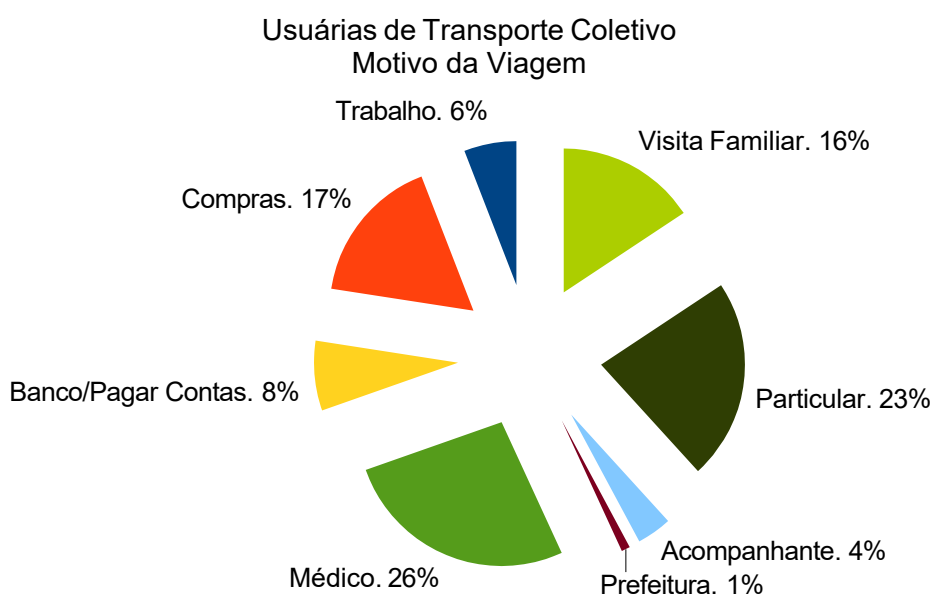


Gráfico 8 – Usuárias do Transporte Coletivo, Motivo da Viagem.

Dos homens que se deslocaram, 61% eram casados, 32% eram solteiros, 4% tinha união estável e 3% eram viúvos. 7% tinham de 12 a 16 anos, 3% tinham de 17 a 18 anos, 4% tinham de 19 a 24 anos, 3% tinham de 25 a 29 anos, 6% tinham de

30 a 39 anos, 7% tinham de 40 a 49 anos, 13% tinham de 50 a 59 anos, 31% tinham de 60 a 69 anos, e 27% tinham 70 anos ou mais. De todo o grupo de homens, 77% tinham o ensino fundamental incompleto, 4% tinham o ensino fundamental completo, 7% tinham o ensino médio incompleto, 10% tinham o ensino médio completo e 1% o ensino superior incompleto. 63% trabalhavam, 3% não trabalhavam e 34% eram aposentados, em 79% tendo um rendimento mensal de R\$ 600 a R\$ 1.212 reais, 18% com um rendimento mensal de R\$ 1.212 a R\$ 1.818, e 2% com um rendimento mensal acima de R\$ 1.818. Dos veículos que eram de propriedade dos homens entrevistados, 61% eram automóveis, 37% eram motocicletas e 2% eram caminhões. Sobre os motivos de deslocamento dos homens entrevistados, temos:

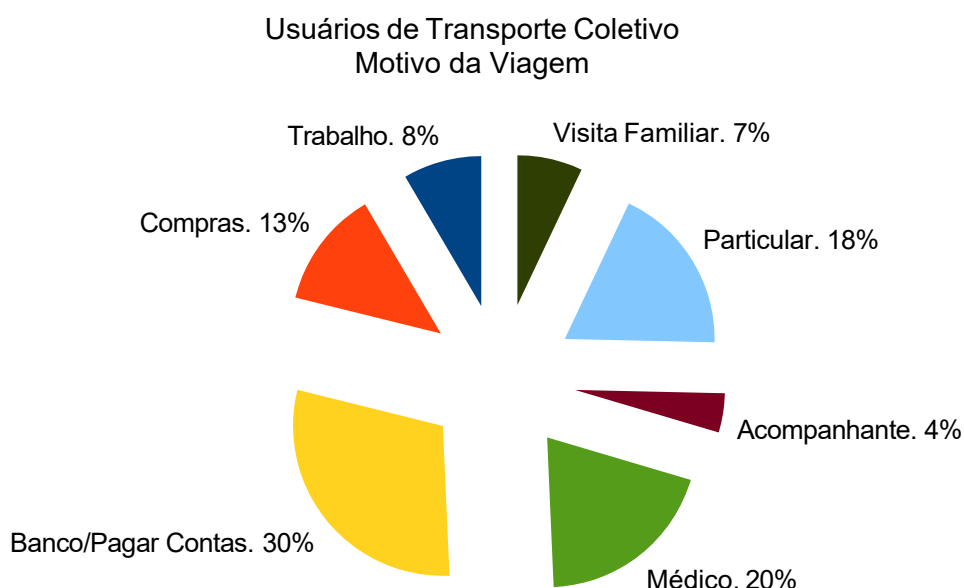


Gráfico 9 – Usuários do Transporte Coletivo, Motivo da Viagem.

Em termos de informações preponderantes, sobre as mulheres temos que do grupo que estabelece o deslocamento campo cidadão município de Cerro Azul, que 47% são casadas, 73% tem uma idade maior que 30 anos, 65% tem apenas o ensino fundamental incompleto, 57% trabalham, e destas, 74% tem um rendimento mensal de R\$ 600 a R\$ 1.212 reais, tendo como motivo principal de deslocamento os assuntos médicos (26%), assuntos particulares (23%) e realizar compras (17%).

Sobre os dados preponderantes do deslocamento realizado por homens, temos que 61% são casados, 84% tem 30 anos ou mais de idade, 77% tem ensino fundamental incompleto, 63% trabalham, sendo que dos que tem rendimento, 79%

tem um rendimento mensal de R\$ 600 a R\$ 1.212. Finalmente, os seus principais motivos de realização dos deslocamentos são os assuntos relacionados ao banco ou pagamento de contas (30%), assuntos médicos (20%) e assuntos particulares (18%).

Tendo por objetivo geral desta pesquisa o de compreender como a mobilidade cotidiana campo-cidade constitui as dinâmicas de conectividade espaciais do município de Cerro Azul, Paraná, entendemos da importância da mudança de escala para a realização das análises. Para isto, no próximo capítulo teremos uma atenção relacionada a cartografia da conectividade campo cidade, realizando um esforço de comparação das características de mobilidade entre as linhas de transporte coletivo do município de Cerro Azul, Paraná.

CAPÍTULO III – A CONECTIVIDADE CAMPO CIDADE NO MUNICÍPIO DE CERRO AZUL ATRAVÉS DO DESLOCAMENTO DE PESSOAS NO TRANSPORTE COLETIVO

Neste último capítulo tratamos da conectividade entre campo e cidade no município de Cerro Azul, Paraná, analisando os dados obtidos nos trabalhos de campo orientados para a elaboração desta pesquisa. Aprofundamos os níveis de conexão e as redes estabelecidas entre as localidades rurais com a sede municipal, bem como verificamos qual a vivência e a relevância deste fluxo com a cidade, identificamos qual a importância da cidade para determinadas localidades rurais e os espaços que não se conectam com a cidade.

Consideramos a extrema importância de enriquecer a análise destes dados, através da elaboração de um conjunto de mapas temáticos, para a valorização da análise e a compreensão da interrelação e dinâmica de organização do espaço (FRANCISCHETT, 2002) do município de Cerro Azul, no que compõe e engloba dentro das características de conectividade espacial a territorialidade, os fluxos e as espacialidades.

Os dados quantitativos dos questionários aplicados no município de Cerro Azul, Paraná, foram transformados em mapas temáticos de diferentes categorias com o intuito de proporcionar a este trabalho uma maior facilidade na observação dos fenômenos constituintes desta espacialidade, bem como suas inúmeras interfaces e variáveis, sendo uma proposta teórico-metodológica que fortalece e possibilita a análise do contexto da cartografia da conectividade entre campo e a cidade de Cerro Azul, Paraná. Entendemos que não há como conduzir um estudo de conectividade espacial sem a sua representação cartográfica, pois a cartografia é a ferramenta por excelência das análises geográficas (LACOSTE, 1988).

Para tanto, na primeira parte deste capítulo comparamos as características de mobilidade entre as linhas de transporte coletivo, finalizando este capítulo com uma análise da cartografia da conectividade entre campo e cidade neste município.

3.1. Comparando as Características de Mobilidade Campo Cidade entre as Linhas de Transporte Coletivo em Cerro Azul

Nesta seção realizamos uma análise das 8 linhas de transporte coletivo de Cerro Azul, verificando as características socioeconômicas, os motivos de deslocamento, analisando a quantidade de pessoas de cada localidade rural que acessam da linha de transporte coletivo. A perspectiva de analisar linha por linha nos possibilita uma compreensão da conectividade espacial das pessoas do transporte coletivo, como estas vivenciam a cidade e os espaços que acessam, bem como quem são estas pessoas.

Considera-se que cada linha apresentará um dinamismo próprio de deslocamento, criando espacialidades variáveis diante dos motivos de viagem das pessoas, enquanto um componente territorial do município de Cerro Azul Paraná. Como analisado por Santos (2011b):

O componente territorial supõe, de um lado, uma instrumentação do território capaz de atribuir a todos os habitantes aqueles bens e serviços indispensáveis, não importa onde esteja a pessoa; e de outro lado, uma adequada gestão do território, pela qual a distribuição geral dos bens e serviços públicos seja assegurada. (SANTOS, 2011b, p. 80-81).

O município de Cerro Azul tem a maioria de seus bens e serviços localizados em sua sede municipal, não sendo estes distribuídos nas localidades rurais. Existe uma concentração de mercados, bancos, lojas de comércio e varejo, restaurantes e serviços essenciais, além da sede da administração municipal. Assim sendo, é de relevância analisar qual a função que a cidade estabelece para determinadas localidades rurais, e quais os motivos dos fluxos de pessoas, chegando no ponto central de reconhecimento de como se caracteriza a conectividade espacial das localidades rurais. Para isto, tivemos os seguintes resultados das análises, dos motivos de deslocamento:

- Linha São Sebastião: Médico 36,1%; Banco/Pagar Contas 19,4%; Compras 16,6%; Acompanhante 8,3%; Particular 13,8%; Visita a família 2,7%; Trabalho 2,7%.

- Linha Tunas do Paraná: Médico 23,5%; Particular 23,5%; Banco/Pagar Contas 17,6%; Compras 11,7%; Visita a família 11,7%; Trabalho 11,7%.
- Linha Caraguatá: Compras 20,5%; Banco/Pagar Contas 17,9%; Visita a família 17,9%; Médico 15,3%; Particular 15,3%; Trabalho 10,2%; Acompanhante 2,5%.
- Linha Lageado: Médico 25,8%; Particular 22,5%; Visita a família 16,1%; Compras 16,1%; Banco/Pagar Contas 9,6%; Acompanhante 6,4%; Trabalho 3,2%.
- Linha Doutor Ulysses: Banco/Pagar Contas 24%; Particular 24%; Médico 20%; Compras 12%; Trabalho 8%; Visita a família 8%; Acompanhante 4%.
- Linha Turvo: Médico 33,3%; Compras 22,2%; Banco/ Pagar Contas 22,2%; Particular 11,1%; Prefeitura 11,1%.
- Linha Curitiba: Visita a família 40%; Particular 30%; Médico 20%; Trabalho 10%.
- Linha Itupava: Particular 60%; Banco/Pagar Contas 20%; Trabalho 20%.

Observa-se pelos dados apresentados que a maioria das linhas compreende como motivo para acessar a sede municipal a ida até o médico, correspondendo as linhas São Sebastião, Tunas do Paraná, Lageado e Turvo.

É importante considerar o fato de que além de verificarmos as linhas de transporte e seus maiores motivos de viagem, compreendesse ainda em quais localidades rurais estas pessoas vivem e que neste caso, apresentam como motivos principais o acesso aos serviços de saúde.

A Linha São Sebastião compreende a maioria das pessoas que se conectam das localidades rurais de São Sebastião (36%) e Barra do Lageadinho (17%). A Linha de Tunas do Paraná compreende a maioria dos entrevistados vindos das localidades Morro Grande (65%) e Boi Perdido (29%). A Linha Lageado compreende a maioria da população oriunda das localidades rurais de Lageado Grande (52%) e Lageadinho (19%). A Linha Turvo apresenta 100% da população do campo que se conecta a cidade da localidade rural Ribeirão Bonito do Turvo. Através desta análise pode-se dizer que o acesso aos serviços de saúde são um elemento de atração no espaço urbano de Cerro Azul, exclusivamente, nestas linhas e localidades rurais.

A Linha Caraguatá apresenta um comportamento interessante, sendo que grande parte tem como motivo acessar a cidade para fazer compras. Grande parte

das pessoas entrevistadas da Linha Caraguatá são oriundas da Barra do Teixeira (15%), Bairro dos Rosas (18%), Barra do Turvo (15%) e Ilha do Turvo (15%).

A relação que a capital Curitiba estabelece com o município, no que se refere à conectividade espacial, tem como motivo principal a visita familiar, sendo que 100% das pessoas entrevistadas vindo para Cerro Azul vivem na capital, o que pode-se concluir que as pessoas desta linha tem um deslocamento, assim como das comunidades rurais, de ida e volta.

Doutor Ulysses apresenta como motivo principal a ida ao Banco ou Pagar Contas. Devemos levar em consideração na análise deste deslocamento entre Doutor Ulysses e Cerro Azul, que o primeiro possui uma sede municipal com uma importância menor que a sede municipal de Cerro Azul, como pode-se considerar através da análise dos dados até aqui produzidos.

Desta maneira, analisando o total de passageiros por Local de Embarque e Desembarque da Linha Doutor Ulysses, verificasse um número maior de passageiros oriundo de localidades rurais, tanto de Doutor Ulysses quanto de Cerro Azul, correspondendo a 60% dos passageiros entrevistados nesta linha, e o restante, sendo 40% são oriundos da sede municipal de Doutor Ulysses.

Além da análise de dados sobre os motivos da viagem, e consequentemente, a vivência e o sentido da cidade para as localidades rurais, é necessário o reconhecimento dos dados socioeconômicos desta população do campo para trazer em conjunto uma perspectiva de quem são estas pessoas do campo que estabelecem conectividade geográfica.

Sobre o estado civil dos entrevistados, a maioria dos entrevistados nas linhas de transporte coletivo são casados / casadas: Linhas São Sebastião, passageiros casados (74%); solteiro (11%); viúvos (5%); união estável (11%); passageiras casadas (65%); solteira (24%) ;viúva (12%); Linha Tunas do Paraná, casadas (53%); solteira (33%); Viúva (13%); passageiros casados (50%); solteiros (50%); Linha Caraguatá, passageiras casadas, (44%); solteiras (36%); viúvas(20%); passageiros casados (64%) solteiros (36%). Algumas linhas apresentam algumas anomalias que fogem das características gerais do município, que corresponde pela maioria de mulheres e homens casados. A Linha Lageado apresenta um número em que maioria das mulheres são: Solteiras (48%); Casadas (33%); Viúvas (19%). Já os usuários da Linha Doutor Ulysses apresenta a maioria dos homens solteiros (43%), casados (36%), viúvos (14%) e com união estável (7%). A Linha Turvo apresenta a

mesma característica da Linha de Doutor Ulysses, sendo os homens 67% solteiros e 33% casados. Já as linhas a seguir demonstram uma porcentagem de pessoas igual no que se refere ao estado civil, como por exemplo a Linha Curitiba, sendo: 50% solteiras; 50% casadas. A Linha Itupava tem 33% das passageiras casadas, 33% solteiras 33% e 33% em união estável. Os passageiros da Linha Tunas do Paraná eram 50% solteiros e 50% casados.

Além do estado civil, é importante reconhecer a idade das pessoas que se deslocam no município. No total, somando todos os questionários, obtém-se os seguintes dados: dos 173 questionários aplicados, a maioria das mulheres possui uma idade de 50 a 59 anos (23,5%); 40 a 49 anos (18,6%); 60 a 69 anos (16,6%); 30 a 39 anos (12,7%); 19 a 24 anos (11,7%); 25 a 29 anos (6,8%); e 70 anos ou mais (3,9%).

Por sua vez, os homens representam a maioria, com idade de 60 a 69 anos (30,9%). Os demais representam 70 anos ou mais (26,7%), 50 a 59 anos (12,7), 40 a 49 anos (7,04), 12 a 16 anos (7,04%), 30 a 39 anos (5,6%); 19 a 24 anos (4,2%); 17 a 18 anos (2,8%); e, 25 a 29 anos (2,8%).

Entre homens e mulheres, somados ambas as idades, representam um número em que a maioria da população que se desloca das localidades rurais para a sede municipal, tem uma idade de 60 a 69 anos correspondendo a um total de 39 pessoas (22,5%). Em segundo lugar a idade de 50 a 59 anos (19,07%). Em terceiro lugar o intervalo de idade de 40 a 49 anos (13,8%). Conclui-se assim, que a idade dos passageiros compreende, em uma totalidade, uma maioria de pessoas de 49 a 69 anos.

Os dados de Renda Familiar, segundo as entrevistas realizadas, representam grande parte das linhas que possuem mulheres com uma renda familiar de R\$ 1.212,00 a R\$ 1.818,00. Considerando as mulheres, temos as Linhas São Sebastião (65%), Tunas do Paraná (73%), Caraguatá (60%) e Lageado (67%). Sabe-se que estas linhas apresentam um maior número de mulheres, comparada as outras linhas.

As demais linhas representam um número de mulheres que possuem uma renda familiar menor que um salário mínimo, de R\$ 600,00 a R\$ 1.212,00, sendo as linhas de Doutor Ulysses (91%), Turvo (83%), Itupava (67%), e Curitiba (75%).

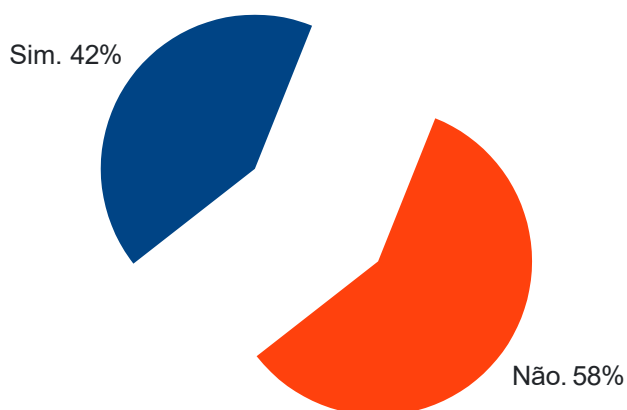
Considerando os homens, temos a maioria destes, com uma renda familiar de R\$ 600,00 a R\$ 1.818,00, representado pelas linhas Caraguatá (50%), Lageado

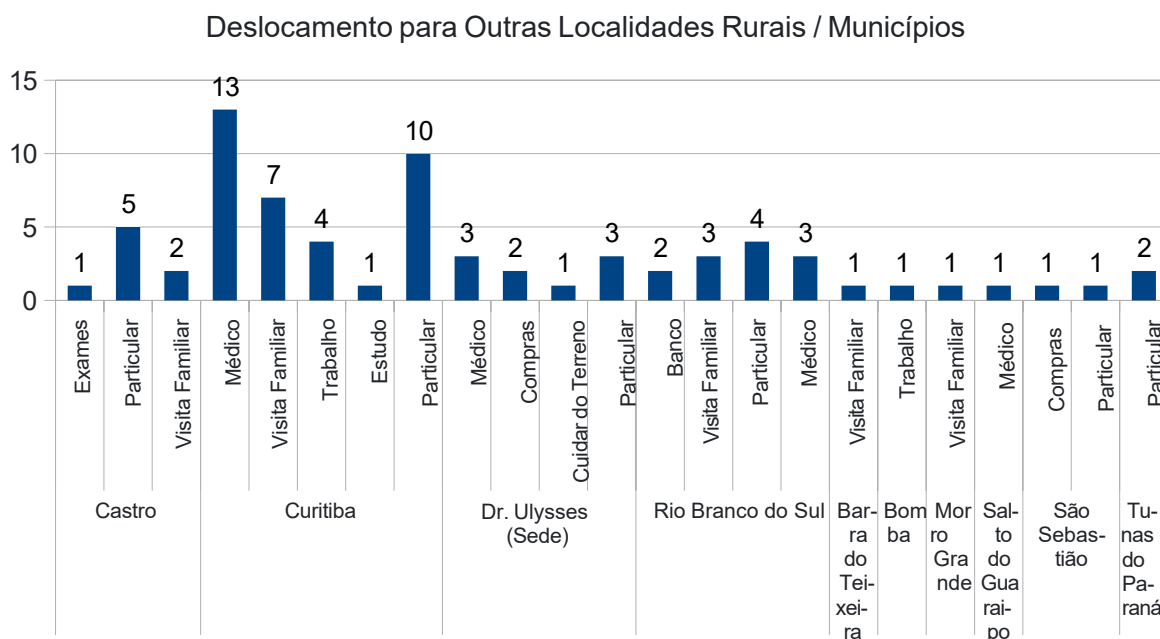
(70%), Doutor Ulysses (57%), Turvo (100%) e Itupava (100%). As demais linhas representam um número de homens de que possuem uma renda familiar de R\$ 1.212,00 a R\$ 1.818,00, sendo as linhas de São Sebastião (53%), Tunas do Paraná (50%), Curitiba (57%).

Podemos realizar uma ligação entre os dados de renda familiar e os motivos da viagem, a partir da reflexão feita por Santos (1977). O município de Cerro Azul, dentro da perspectiva dos circuitos da economia urbana (SANTOS, 1977), define-se por dois sistemas de fluxo, sendo eles o circuito superior e o inferior. O sistema inferior caracteriza-se por relações de complementariedade simples e recíproca, mas se desenvolvendo e construindo um grau de importância para um circuito superior, pois estabelece relações com municípios vizinhos de grande relevância, no que se refere a função de Cerro Azul, para determinadas localidades rurais e municípios como Doutor Ulysses.

Já a região metropolitana demonstra um grande grau de relevância para a população do campo de Cerro Azul, onde a ida para Curitiba apresenta como maior motivo de deslocamento os motivos médicos e as visitas familiares, não muito distante de Rio Branco do Sul, município este que faz parte da região metropolitana de Curitiba. Estas representações podem ser observadas no gráfico seguinte:

Deslocamento Campo <-> Cidade, Cerro Azul, Paraná
Deslocamento para Outros Municípios / Localidades Rurais





Os gráficos evidenciam a função das respectivas cidades para os entrevistados. É observável que a relação entre Doutor Ulysses e Cerro Azul se dá para quem é oriundo de Doutor Ulysses se deslocando para Cerro Azul por motivos já apresentados anteriormente. Não existe uma motivação de deslocamento por parte da população de Cerro Azul, bem como por parte das localidades rurais que compõem a linha Doutor Ulysses para o deslocamento expressivo orientado a sua sede municipal.

3.2. A Cartografia da Conectividade Campo Cidade em Cerro Azul, Paraná

O estudo das relações entre campo e cidade permite diversas reflexões no que se refere à mobilidade, pois as pessoas configuram relações em diversas escalas espaciais de acordo com sua mobilidade.

Isto nos possibilita dizer que o espaço de vida da pessoa na relação entre campo e cidade constitui a sua vivência em seu local, ou seja, na sua localidade rural e os fluxos cotidianos, observando a necessidade e a intensidade com que determinada população se conecta com a cidade, e qual o seu grau de importância.

Devemos lembrar que a mobilidade espacial é a capacidade que os seres humanos têm de mobilidade no espaço, que além dos fenômenos relacionados a migração, envolve aqueles deslocamentos entre os locais de residência das pessoas

e outros pontos no espaço (WUNSCH e TERMOTE, 1978), fenômeno eleito para esta pesquisa.

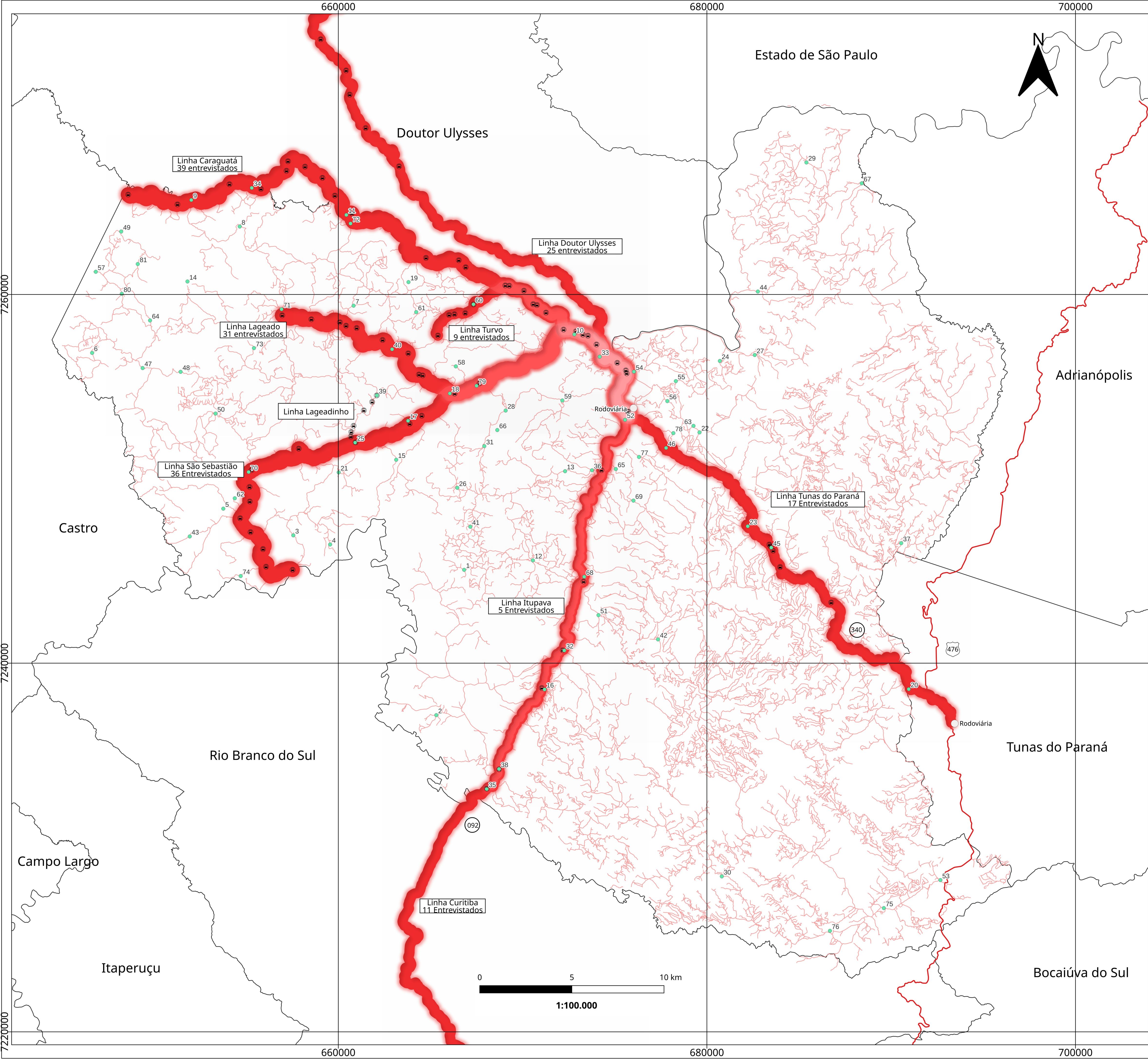
Também, como visto até aqui nas análises que foram realizadas, estes deslocamentos envolvem vários contextos, em uma diversidade complexa de escalas, sendo estas a manifestação das organizações sociais de suas conjunturas e das suas relações com o trabalho (BECKER, 1997).

Os movimentos espaciais interferem nas dinâmicas das localidades rurais, bem como na função que a cidade está exercendo para sua população. É relevante o fato das cidades, principalmente como Cerro Azul, que se caracteriza pela maioria da população estar localizada no campo, identificar qual a sua função como cidade para estas pessoas, no que se refere ao acesso de bens e serviços, pois trata-se de uma perspectiva de identificar o que o espaço urbano está favorecendo, ou desfavorecendo à sua população.

Como visto em Santos (1979), as diferenças dos locais e entre os locais resultam do arranjo espacial do funcionamento de determinado modo de produção. E assim, entendemos que a ausência de bens e serviços faz com que o movimento do campo alcance escalas além do município, para que as pessoas possam acessar determinados fixos não encontrados na cidade, como observado anteriormente no capítulo II. E para que continuemos nesta caminha de argumentação, vejamo o mapa a seguir.

No mapa acima podemos observar a cartografia das linhas de transporte coletivo de Cerro Azul e a partir deste ponto, abordar alguns fenômenos ocorrentes dentro dos limites municipais de Cerro Azul, Paraná. O mapa nos permite em um primeiro momento, verificar a intensidade e direção das linhas de transporte coletivo. Observa-se de maneira clara, a maior intensidade de linhas que fazem conexões das localidades rurais com a sede, no sentido oeste, noroeste e sudoeste.

As linhas que estão neste sentido são as linhas São Sebastião e conexão desta linha com Lageadinho, Lageado, Caraguatá, Turvo e Doutor Ulysses. Por outro lado, temos uma menor intensidade de linhas nos demais sentidos, ao sul a linha Itupava e também a linha até a capital do Paraná, que percorrem a PR – 092. A sudeste, temos a linha até o Município de Tunas do Paraná.



LINHAS TRANSPORTE COLETIVO - TOTAL ENTREVISTADOS
CERRO AZUL, PARANÁ

Doutor Ulysses
Sede Municipal

Cerro Azul
Sede Municipal

Localidades Rurais

1 - Anta Gorda

2 - Areia da Piedade

3 - Bairro Macaco

4 - Bairro Mono

5 - Bairro Retiro

6 - Bairro do Belos

7 - Bairro do Macuco

8 - Bairro dos Cardosos

9 - Bairro dos Rosas

10 - Balsa Velha

11 - Barra do Teixeira

12 - Barra Bonita do Ciriaco

13 - Barra Bonita dos Santos

14 - Barra Linda

15 - Barra da Bomba

16 - Barra das Estrelas

17 - Barra do Lageadinho

18 - Barra do Lageado

19 - Barreiro do Turvo

20 - Barro Vermelho

21 - Bica da Pedra

22 - Bocaína

23 - Boi Perdido

24 - Bom Sucesso

25 - Bomba

26 - Cabeceira do Ribeirão do Veado

27 - Canha

28 - Casa Branca

29 - Córrego Seco

30 - Fazenda Ponta Grossa

31 - Freguesia

32 - Guaraípos

33 - Ilha Rasa

34 - Ilha do Turvo

35 - Itupava

36 - Jaguatirica

37 - Km 40

38 - Km 60

39 - Lageadinho

40 - Lageado Grande

41 - Lageado da Barra Bonita

42 - Limeira

43 - Matias

44 - Mato Preto

45 - Morro Grande

46 - Pedra Louisa

47 - Pinhal Grande

48 - Pinhalzinho

49 - Pinheiro Seco

50 - Pocinha

51 - Ponta Grossa Acima

52 - Praça Central - Sede Município

53 - Pulador

54 - Quarteirão de Baixo

55 - Quarteirão de Cima

56 - Quarteirão dos Orfãos

57 - Quilombola

58 - Ranchinho

59 - Ribeirão Bonito do Chapéu

60 - Ribeirão Bonito do Turvo I

61 - Ribeirão Bonito do Turvo II

62 - Ribeirão das Pedras

63 - Ribeirão do João Gordo

64 - Ribeirão do Meio

65 - Ribeirão do Scheffer

66 - Ribeirão do Veado

67 - Rocha

68 - Salto do Guaraípo

69 - Serra

70 - São Sebastião

71 - Taquara

72 - Teixeira

73 - Terceiro da Bomba

74 - Terézio

75 - Tigre

76 - Tigrinho

77 - Três Barras

78 - Vila Porfírio

79 - Volta Grande

80 - Água Morna

81 - Água Sumida

Sistema de Circulação

Rodovia Federal Pavimentada

Rodovia Estadual

Vias Rurais Não Pavimentadas

Rodovia Federal

Rodovia Estadual

Ponto de Embarque / Desembarque

EXECUÇÃO

BACHARELADO EM GEOGRAFIA

DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS

Universidade Estadual de Ponta Grossa - PR

CONVÊNIO: PREFEITURA MUNICIPAL DE CERRO AZUL

LOCAL: CERRO AZUL - PR

DESENHO:

Marcio Jose Ornat

Coordenadas: UTM - Fuso 22 S.

Datum Horizontal: SIRGAS 2000.

Fonte: Departamento de Estradas de Rodagem, Paraná, 2020; DNIT, 2021; IAT, 2022; Imagem Satélite WordView 3 (04/04/2022).

ESCALA:

1:100.000

DATA:

28/01/2023

RESPONSÁVEL TÉCNICO:

Marcio Jose Ornat - Geógrafo

CREA: 1720318158

FOLHA:

FOLHA ÚNICA

01

A configuração das linhas está relacionada com a densidade populacional, ou seja, onde as populações que se conectam com a sede em sua grande maioria estão localizadas. Desta maneira pode-se dizer que se estabelece uma rede de conexão, dentro do limite municipal, mais intensa e com maior volume na região Noroeste, Oeste e Sudoeste.

Se voltarmos ao mapa de uso da Terra do Município de Cerro Azul, usando como referência a Sede Municipal, observa-se que na direção Sudeste e Leste, existe uma grande área de plantios florestais para extração de madeira, onde consequentemente vive a menor parcela da população. Onde temos a maioria da população considerando a intensidade das linhas, o uso da terra refere-se em sua grande maioria a pastagem e campo, sendo estas áreas geralmente utilizadas pelos agricultores para o plantio.

Verifica-se a importância de considerar dados quantitativos das linhas de transporte coletivo para uma análise que nos possibilita verificar o nível de intensidade de pessoas que utilizam o transporte coletivo. Sendo assim, as áreas ao Noroeste, Oeste e Sudoeste, unindo as linhas localizadas nestas áreas, temos uma quantidade de 140 pessoas, o que representa que 80,9% das pessoas entrevistadas para esta pesquisa.

Outro fenômeno importante nesta análise diz respeito ao deslocamento de homens e mulheres, que constituem estas conexões. O próximo mapa temático nos permite verificar a intensidade de homens e mulheres por linha de transporte coletivo e não obstante, identificar quais as localidades rurais estão conectadas por deslocamentos de homens e mulheres.

A maioria das pessoas entrevistadas foram mulheres, sendo um total de 102 entrevistas, superior ao total de 71 entrevistas realizadas com homens. É importante considerar a intensidade com que homens e mulheres se deslocam dentro do município, pois como observado, para cada gênero a cidade terá sua função (ORNAT e SILVA, 2007). Ou seja, os motivos da viagem e a vivência de determinados espaços ocorrem de forma generificada, pois homens e mulheres constituem diferentes espacialidades.

Pode-se fazer uma análise através desta cartografia, comparando a utilização de cada linha de transporte coletivo sob a perspectiva de gênero. Em primeiro lugar, observa-se que a intensidade de conexão com a sede do município não se dá em ambos os mapas da mesma forma, pois em ambos os mapas temos uma ausência de intensidade próximo a sede.

A linha de Tunas do Paraná, localizada no sentido Sudeste, se caracteriza pelo grau de diferenciação maior entre todas as linhas, quando analisadas na comparação entre homens e mulheres, pois o número de mulheres é maior que o dobro de homens, sendo de 15 mulheres entrevistadas ao lado de 2 homens entrevistados. Não obstante, pode-se dizer que a conectividade da linha de Tunas do Paraná se dá pela maioria de mulheres e a espacialidade será referenciada a este gênero, ou seja, a função da cidade, bem como os motivos de viagem e vivência de diferentes espaços se categorizará pela representatividade das mulheres.

A Linha Lageado, como pode ser observada no mapa, possui diferenciação de intensidade relevante entre homens e mulheres, sendo a maioria de mulheres que se deslocam das localidades rurais da Linha Lageado para a sede do município, sendo 21 mulheres e 10 homens, um número de mulheres maior que o dobro de homens.

A Linha Caraguatá simboliza também uma intensidade considerável das mulheres, sendo 25 mulheres entrevistadas e 14 homens entrevistados, sendo o número de mulheres o maior de todos, se comparado as demais linhas.

O mapa nos favorece uma compreensão de que as localidades rurais de Lageado e Caraguatá, que estão no mesmo sentido de orientação em direção a Sede Municipal, sentido Oeste e Noroeste, linhas de transporte quase paralelas, possui uma conexão mais intensa das mulheres.

A Linha de São Sebastião, que também é a mesma linha que faz a conexão com Lageadinho, Doutor Ulysses, Curitiba e Itupava, possui uma anomalia no que se refere as características gerais de mobilidade do município. Nesta linha temos a maioria de homens que se deslocam do campo para a cidade, e da cidade para o campo.

Porém, verifica-se no mapa que a intensidade é praticamente a mesma, ou seja, a diferença entre homens e mulheres que se deslocam destas linhas é mínima. Isto indica que a conectividade espacial destas linhas se referêcia com número

próximo de homens e mulheres, e consequentemente, a função da cidade e a espacialidade destas localidades rurais se torna mais dinâmica.

Dentre as linhas dos homens, a Linha São Sebastião apresenta o maior número, sendo 19 homens entrevistados. A Linha do Turvo apresenta um número igual de homens e mulheres. A igualdade destas linhas, sendo cinco das oito linhas do município, reforça ainda mais o sentido e expressividade das outras linhas serem a maioria de mulheres que se deslocam do campo para a cidade.

Continuando a análise de intensidade de conectividade espacial campo-cidade do município de Cerro Azul, é necessário retomarmos a discussão realizada por Santos (2006) sobre espaços luminosos e espaços opacos, identificando quais são estes espaços para uma compreensão de quais locais não existem níveis de conectividade espacial expressivos, neste caso, relacionado ao transporte coletivo.

Também é necessário considerar que o município de Cerro Azul apresenta a maioria de sua população residente nas áreas rurais, e que estas pessoas em sua grande maioria apresentam uma renda familiar de no máximo dois salários mínimos. Salienta-se que são estas pessoas que utilizam do transporte coletivo.

Perante estas afirmações, podemos elaborar algumas conjecturas de interpretação destes 'pontos opacos'. A primeira é a de que as localidades rurais que não possui conexão possibilitada pelo transporte coletivo podem viver em uma situação de maior vulnerabilidade de acesso, sendo que a conexão destes locais com a sede municipal, através do transporte coletivo é inexistente. Vejamos o mapa a seguir.

Elaboramos no mapa a seguir um raio de influência das linhas de transporte coletivo de 5 km devido ao fato de que em média uma pessoa saudável e adulta caminha a uma velocidade de aproximadamente de 5 km / hora¹. Mas, levando em consideração que a declividade das estradas e caminhos rurais no município de Cerro Azul varia até 45°, podemos afirmar que em determinadas áreas este tempo de deslocamento de determinada pessoa até a linha de transporte coletivo pode ser bem maior que 1 hora.

1 Briani, Taborda, Martines e Aragão (2015).

Podemos afirmar que as localidades rurais que estão fora desta área de influência de 5 km tem um acesso deficitário ao transporte coletivo, considerando que determinada pessoa acesse a linha de transporte coletivo caminhando. Isto nos possibilita dizer que estas comunidades rurais tem um nível de importância menor no que se refere à conectividade espacial, pois por serem espaços isolados, longe dos espaços luminosos, se tornam locais de baixa densidade de mobilidade, principalmente daquelas pessoas que apresentam níveis de escolaridade e renda familiar baixos.

Assim sendo, pode-se dizer que as comunidades rurais da Fazenda Ponta Grossa, Tigrinho, Tigre, Pulador, Córrego Seco, Rocha, Mato Preto, Canha, Bom Sucesso, Anta Gorda, Lageado da Barra Bonita, Água Morna, Ribeirão do Meio, Bairro dos Belo, Pinhal Grande e Pinhalzinho, se acessam a Sede Municipal de Cerro Azul, o fazem de outras formas que aquelas relacionadas ao transporte coletivo de pessoas, e assim, possuem uma dificuldade maior de estabelecerem conexões dos seus locais de residência com outras localidades municipais.

Este elemento evidencia-se nas respostas dos questionários aplicados aos usuários do transporte coletivo do Município de Cerro Azul, quando abordado de qual localidade rural pertenciam as pessoas. Das localidades rurais indicadas no parágrafo anterior, a localidade de Pinhal Grande foi a única da qual tivemos 3 usuários entrevistados. Inferimos, segundo o relato de uma das entrevistadas da Linha de São Sebastião, que as localidades rurais que estão além da área de influência de 5 km acessam outras localidades do município de Cerro Azul, a partir do transporte local de passageiros, através da lotação de utilitários no transporte de passageiros (Van ou Kombi).

Através dos levantamentos cartográficos e da análise dos fenômenos de conectividade, pode-se realizar um elo de ligação das conectividades em representações cartográficas do município de Cerro Azul com os fenômenos de conectividade espacial das comunidades rurais.

A análise da localidade rural é extremamente necessária, uma vez que estas sobrevivem através da conexão entre campo e cidade. Não obstante, a falta de conexão leva a comunidade rural a questões de vulneráveis de acesso da população a bens e serviços localizados na sede do município.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente investigação teve por questão central compreender como a mobilidade cotidiana entre o campo e a cidade constitui as dinâmicas de conectividades espaciais de Cerro Azul, município do estado do Paraná. E, para a organização deste último momento de diálogo, sistematizamos as considerações finais da pesquisa segundo as suas subquestões.

Sobre as *características socioeconômicas dos usuários do transporte coletivo do município de Cerro Azul, Paraná*, das pessoas que responderam aos questionários aplicados, em termos majoritários, 58,9% são mulheres. Destas, 47% são casadas, 45% tem 50 anos de idade ou mais, 65% tem o ensino fundamental incompleto, 57% trabalhavam, em 74% com um rendimento mensal de R\$ 600,00 a R\$ 1.212,00. Os seus principais motivos de deslocamento estão relacionadas a consultas médicas (26%), assuntos particulares (23%), realização de compras (17%) e visitas familiares (16%).

Sobre os 41,1% dos questionários que foram respondidos por homens, 61% eram homens casados, 71% com uma idade de 50 anos de idade ou mais, 77% com o ensino fundamental incompleto, 63% trabalhavam, em 79% com um rendimento mensal de R\$ 600,00 a R\$ 1.212,00. Os seus principais motivos de deslocamento estão relacionados a ida ao banco ou para o pagamento de contas (30%), a consultas médicas (20%), assuntos particulares (18%) e para a realização de compras (13%).

Sobre os *comportamentos de deslocamento dos usuários do transporte coletivo do município de Cerro Azul, Paraná*, podemos realizar as seguintes inferências, que dialogam com o funcionamento do fenômeno: mesmo que exista um considerável acesso da população a veículos particulares (1 veículo para cada 2,19 pessoas), a concentração de renda dos cerro-azulenses aponta para a importância do transporte coletivo municipal no deslocamento cotidiano; os usuários de transporte coletivo se deslocam por uma distância média de 31,07 km entre o ponto de origem, a Rodoviária de Cerro Azul, e os pontos de destino; sendo que a média de velocidade no deslocamento em estradas pavimentadas é da casa de 40 km/hora, os deslocamentos ocorrem em um tempo aproximado de 50 minutos; um último ponto, relacionado aos comportamentos de deslocamento, também ponto de conclusão da primeira subquestão, é o de que temos 58,9% dos deslocamentos

realizados por mulheres e 41,1% por homens, indicando a configuração generificada de funcionamento do fenômeno.

Finalmente, sobre as *dinâmicas de conectividade espaciais do município de Cerro Azul, Paraná*, temos os seguintes pontos de conclusão: o município possui um total de 3.321 km de estradas e caminhos rurais, através dos quais os deslocamentos em potencia ocorrem; do total de caminhos, estradas rurais e rodovias, apenas 55,7 km são pavimentados, conectando a sede do município de Cerro Azul com os municípios de Rio Branco do Sul / Bocaiúva do Sul / Curitiba; o município simultaneamente constitui-se na escala de conexões intermunicipais, como uma espaço de fluidez (Direção Sul) e um espaço viscoso (Direção Norte e Sudeste) para o deslocamento de pessoas; sob um ponto de vista generificado, temos que as conexões com maior intensidade, através do deslocamento de homens, se dá entre a sede municipal de Cerro Azul e São Sebastião, Caraguatá e Doutor Ulysses, e através dos deslocamentos de mulheres, conectado as localidades de Caraguatá, Lageado e São Sebastião; no que se refere a conectividade da sede municipal à localidades rurais, em termos de tempo de deslocamento para a conectividade, temos um deslocamento para Curitiba de 1 hora, Doutor Ulysses e Caraguatá de 1,1 hora, São Sebastião de 0,9 hora, Tunas do Paraná de 0,8 hora, Lageado e Lageadinho de de 0,7 hora, Itupava de 0,6 hora e Turvo de 0,4 hora; a partir da inferência de que o maior número de entrevistas pressupõe o maior número de passageiros, podemos indicar, por ordem de volume de passageiros, que as conexões que a sede municipal de Cerro Azul possui tem maior importância com as localidades rurais (e localidades de passagem da linha) de Caraguata (23%), São Sebastião (21%), Lageado (18%), Doutor Ulysses (14%), Tunas do Paraná (10%), Curitiba (6%), Turvo (5%) e Itupava (3%); sobre o funcionamento de cada linha de transporte coletivo, a Linha Curitiba tem 6 horários de saída e 6 de chegada semanal na sede municipal de Cerro Azul, a Linha Doutor Ulysses, São Sebastião, Caraguatá e Lageado tem 3 horários de chegada e 3 de saída, a Linha Tunas do Paraná tem 6 horários de chegada e 3 de saída e a Linha Turvo e Itupava tem 2 horários de chegada e 2 de saída semanal; as localidades rurais que estão fora de uma área de influência de 5 km de cada linha de transporte coletivo tem um acesso deficitário ao transporte coletivo; as localidades rurais que estão além da área de influência de 5 km realizam o acesso ao transporte coletivo via auxílio de transporte local de passageiros (lotação). Estes dados evidenciam a

dificuldade dos cerro-azulenses em acessar outras espacialidades além dos seus locais de moradia.

Como evidenciado em toda a argumentação que constitui este texto, os resultados desta pesquisa contribuem para o fortalecimento da compreensão da geografia regional e urbana do Vale do Ribeira, na ideia de que o entendimento do campo e da cidade, a articulação entre o campo e a cidade, ocorre, dentre um conjunto de possibilidades, através do deslocamento cotidiano de pessoas.

Assim como indicado já no início deste texto, esperamos que as análises aqui realizadas contribuam para a elaboração de políticas públicas destinadas à resolução dos problemas desta espacialidade crítica, constituída por conexão, mas também por isolamento.

Não é mera figura de linguagem afirmar que as localidades de Cerro Azul devem fazer parte do mapa. Que o município de Cerro Azul deve fazer parte do mapa. Entendemos que este 'fazer parte do mapa' pressupõe a sinergia de ações que buscam ampliar a conexão das localidades rurais de Cerro Azul com a sua sede municipal, e a conexão da sua sede municipal com outras escalas geográficas. Compreendemos que estas ações podem melhorar o desempenho econômico desta espacialidade e combater a precariedade social que a constitui.

REFERÊNCIAS

AB'SABER, Aziz. **Os Domínios de Natureza no Brasil**. Potencialidades Paisagísticas. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

BECKER, Olga Maria Schild. Mobilidade espacial da população: conceitos, tipologias, contextos. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Explorações Geográficas: percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 319 – 367.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: Labur Edições, 2007, 123p.

CARVALHO, CRISTIANA SEQUEIRA. **Desigualdades de acesso e de mobilidade em meio rural, Universidade da beira interior ciências sociais e humanas**. Outubro de 2014.

CAÚLA, Adriana Mattos de. **Panorama de imagens urbanas: as cidades utópicas criadas pelo cinema**. In: JEUDY, Henri Pierre; JACQUES, Paola Berenstein (Orgs.). **Corpos e cenários urbanos: territórios urbanos e políticas culturais**. Salvador: Edufba, 2006. p.165-177.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 2003.

COUTINHO, ELENICE APARECIDA, **A mobilidade cotidiana campo-cidade: o caso dos moradores rurais de Cajuri e Coimbra/MG**. Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Extensão 2014.

COUTINHO, E. A., FIÚZA, A., L., C. **A mobilidade cotidiana campo-cidade nas sociedades rurais em Cajuri e Coimbra/MG**. Rev. NERA, v. 22, n. 49, pp. 59-82, 2019.

FAVARETO, A. S.. **Paradigmas do desenvolvimento rural em questão**. São Paulo: Iglu, FAPESP, 2007.

FERNANDES, A., FONSECA, M., SOUZA, J., F. **A Problemática da Mobilidade em Espaço Rural e Áreas de Baixa Densidade Urbana: o caso dos concelhos de Mértola e Ourique**. Congresso de Desenvolvimento Regional de Cabo Verde, 2009.

FRANCISCHETT, Mafalda Nesi. **A Cartografia no ensino da geografia: construindo os caminhos do cotidiano**. – Rio de Janeiro: Litteris Ed.: KroArt. 2002.

GRAZIANO DA SILVA, J. **O novo rural brasileiro**. Campinas: Unicamp, 1999

HARVEY, David. O espaço como palavra-chave. **GEOgraphia**, v. 14, n. 28, p. 8-39, 2013.

HISSA, Cássio E. Viana. **Territórios de diálogos possíveis**. In: RIBEIRO, Maria T. F.; MILANI, Carlos R. S. (orgs.). Compreendendo a complexidade socioespacial contemporânea: **o território como categoria de diálogo interdisciplinar**. Salvador: EDUFBA, 2009.

KAGEYAMA, Â. **Desenvolvimento Rural: conceitos e aplicação ao caso brasileiro**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009

LACOSTE, Yves. **A geografia – isso serve, em primeiro lugar para fazer guerra**. Tradução Maria Cecília França – Campinas, SP: Papirus, 1988.

MARANDOLA JUNIOR, Eduardo. Mobilidades contemporâneas: distribuição espacial da população, vulnerabilidade e espaços de vida nas aglomerações urbanas. In: CUNHA, José Marcos Pinto da. **Mobilidade espacial da população: desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo**. Campinas: NEPO / Unicamp, 2011, p. 95 – 116.

MASSEY, Doreen B. “Space of Politics”. In MASSEY, Doreen B; ALLEN, John SARRE, Philip. **Human Geography Today**. Cambridge: Polity Press; Oxford: Blackwell Publishers, 1999. P.279-294.

MOURA, Rosa; FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini de Freitas. Introdução: transformações na ordem urbana da RMC. In: FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini de Freitas; MOURA, Rosa. (Eds). **Curitiba: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital / Observatório das Metrópoles, 2014, p. 21 - 60.

NISHIKAWA, Reinaldo Benedito. **Terras e imigrantes na colônia Assunguy, Paraná, 1854-1874**. 2007. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade de São Paulo, São Paulo.

VILLAÇA, Flávio. **O Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo. Studio Nobel: FAPESP. Lincoln Institute, 1998.

ORNAT, Marcio Jose; SILVA, Joseli Maria. **Deslocamento cotidiano e gênero: acessibilidade diferencial de homens e mulheres ao espaço urbano de Ponta Grossa** – Paraná. Revista de História Regional, v. 2, n. 1, p. 175 – 195, 2007.

PARANÁ, Governo do Estado. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social-IPARDES. **Os Vários Paranas: as espacialidades socioeconômico-institucionais no período 2003-2015**. Curitiba: IPARDES, 2017.

PARELLADA, Cláudia Inês. **Estudo arqueológico no alto vale do rio Ribeira: área do gasoduto Bolívia-Brasil, trecho X, Paraná**. Tese (Doutorado) - Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

PEDON, Nelson Rodrigo. **Território e identidade**. Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros – AGB Seção Três Lagoas-MS UFMS/CPTL/DCH/ GEOGRAFIA , Três Lagoas, v. 1, n. 6, ano 4, nov. 2007.

RAMOS, Aluísio Wellichan. **Espaço - tempo na cidade de São Paulo: historicidade e espacialidade do “bairro” da água branca**. Revista do Departamento de Geografia – Departamento de Geografia da FFLCHUSP, São Paulo, n. 1, p. 65-75, 1982.

SANCHES, S., P., PEGORETTI, M., S. **A problemática da segregação espacial dos residentes na área rural: uma visão através da dimensão acesso e do sistema de transporte**. Universidade Federal de São Carlos Programa de Pós Graduação em Engenharia Urbana, 2004.

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

SANTOS, Milton. **Desenvolvimento econômico e urbanização em países subdesenvolvidos: os dois sistemas de fluxo da economia urbana e suas implicações espaciais**. Boletim Paulista de Geografia, n. 53, p. 35-60. Bauru: AGB, 1977.

SANTOS, M. **Da totalidade ao lugar**. 1ed. 2 reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SANTOS, M. **Espaço e Sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1979.

SANTOS, Milton. Introdução. In: SILVA, Elisiane; NEVES, Gervásio; MARTINS, Liana. Milton Santos: **O espaço da cidadania e outras reflexões**. Porto Alegre: Fundação Ulysses Guimarães, 2011b. (p. 78-81)

SANTOS, M. **O dinheiro e o território**. In: BECKER, B.; SANTOS, Milton. (Orgs.). **Território, Territórios: Ensaio sobre ordenamento territorial**. 3ª Ed. Rio de Janeiro, Lamparina, 2007.

SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão**. São Paulo, 1987.

SANTOS, Milton. **Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo**. São Paulo. NOBEL: Secretaria do Estado da Cultura, 1990.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: HUCITEC, 1978.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do Século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

TÖNNIES, F. **Comunidad e sociedad**. Tradução José Rovira Armengol. Buenos Aires: Losada, 1947. 321 p.

TÖNNIES, F. Comunidade e sociedade como entidades típico-ideais. In: FERNANDES, F. (Org.). **Comunidade e sociedade: leituras sobre problemas conceituais, metodológicos e de aplicação**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1973. p. 96-116.

SHELLER, M.; URRY, J. The new mobilities paradigm. **Environment and Planning A**, v. 38, p. 207- 226, 2006.

SOJA, Edward. **Geografias Pós-Modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 1993.

SOUZA, Edevaldo Aparecido; PEDON, Nelson Rodrigo. **Território e identidade**. Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros – AGB Seção Três Lagoas-MS

SOUZA, Marcelo Lopes de. “Algumas Notas sobre a importância do espaço para o desenvolvimento social”. **Revista Território**, ano II, n.3, p.13-35, 1997.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. O território: sobre espaço e poder. Autonomia e desenvolvimento. In CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.). Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001, p.77- 116.

SPOSITO, M. E. B. **Segregação socioespacial e centralidade urbana**. In: VASCONCELOS, P. A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (Org.). A cidade contemporânea: segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2010. p. 61-93.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005 [2003].

SUETEGARAY, Dirce Maria: **Espaço geográfico uno e múltiplo**. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales – Universidad de Barcelona, Barcelona, nº 93, p. 7. 15 jul. 2001.

UFMS/CPTL/DCH/ GEOGRAFIA, Três Lagoas, v. 1, n. 6, ano 4, nov. 2007

WACHOVICZ, Ruy Christovam. **História do Paraná**. 6ª Edição. Curitiba: Gráfica Vicentina, 1998.

WUNSCH, Guillaume J.; TERMOTE, Marc. **Introduction to Demographic Analysis. Principles and Methods**. New York: Plenum Press, 1978.

APÊNDICE

Apêndice 01 – Questionário dos Usuários do Transporte Coletivo. Cerro Azul.
Paraná



QUESTIONÁRIO
MOBILIDADE COTIDIANA CAMPO-CIDADE E DINÂMICAS DE CONECTIVIDADE
ESPACIAIS DO MUNICÍPIO DE CERRO AZUL, PARANÁ
USUÁRIOS DO TRANSPORTE COLETIVO

Data: ____/____/2022

Características Socioeconômicas

Mulher ()	Homem ()
------------	-----------

Estado Civil	Solteira ()	Casada ()	União Estável ()	Viúva ()
--------------	--------------	------------	-------------------	-----------

Idade	12 a 16 anos ()	17 a 18 anos ()	19 a 24 anos ()	25 a 29 anos ()
	30 a 39 anos ()	40 a 49 anos ()	50 a 59 anos ()	60 a 69 anos ()
				70 anos ou + ()

Escolaridade	Ensino Fund. Incompleto ()	Ensino Fund. Completo ()	Ensino Médio Incompleto ()	Ensino Médio Completo ()
	Ensino Superior Incompleto ()	Ensino Superior Completo ()	Especialização ()	Mestrado ()
				Doutorado ()

Trabalha?	Sim ()	Não ()
-----------	---------	---------

Área em que trabalha?	
-----------------------	--

Renda mensal individual (entrevistado)?	R\$
---	-----

Renda Familiar?	R\$
-----------------	-----

Total de membros na família que residem na sua Casa
--

Homens ()	Mulheres ()	Homens menores de 18 anos ()	Mulheres menores de 18 anos ()
------------	--------------	-------------------------------	---------------------------------

Quantos veículos a família tem?	Moto ()	Carro ()	Caminhão ()
---------------------------------	----------	-----------	--------------

Tem acesso a Internet em casa?	Via Rádio ()	Via Cabo ()	Via Celular ()
--------------------------------	---------------	--------------	-----------------

Condição do Domicílio?	Próprio ()	Alugado ()	Cedido ()	Financiado ()	Outra Condição ()
------------------------	-------------	-------------	------------	----------------	--------------------

Forma Abastecimento Água?	Rede Geral ()	Poço ou Nascente, na propriedade ()	Outra ()
---------------------------	----------------	--------------------------------------	-----------

Escoamento do Esgoto?	Rede Geral ()	Fossa Séptica ()
Fossa Rudimentar ()	Vala ()	Rio ()

Destino do Lixo?	Coletado Serviço Limpeza ()	Caçamba ()	Queimado ()
Enterrado ()	Jogado Terreno Baldio ()	Jogado no Rio ()	Outro ()

Comportamentos de Deslocamento da Pessoa Entrevistada

Motivo da viagem?	Particular ()	Acompanhante ()	Trabalho ()	Médico ()
--------------------------	----------------	------------------	--------------	------------

Dentista ()	Compras ()	Pagar Contas ()	Visita Família ()	Prefeitura ()
--------------	-------------	------------------	--------------------	----------------

Qual linha de transporte coletivo utiliza para chegar até a praça?	
Qual horário de saída no seu ponto de origem do ônibus?	
Qual o valor gasto na passagem?	
Origem da Viagem	

Anta Gorda ()	Areia da Piedade ()	Bairro Macaco ()	Bairro Mono ()	Bairro Retiro ()	Bairro do Belos ()
Bairro do Macuco ()	Bairro dos Cardosos ()	Bairro dos Rosas ()	Balsa Velha ()	Barra do Teixeira ()	Barra Bonita do Ciriaco ()
Barra Bonita dos Santos ()	Barra Linda ()	Barra da Bomba ()	Barra das Estrelas ()	Barra do Lageadinho ()	Barra do Lageado ()
Barreiro do Turvo ()	Barro Vermelho ()	Bica da Pedra ()	Bocaina ()	Boi Perdido ()	Bom Sucesso ()
Bomba ()	Cabeceira do Ribeirão do Veado ()	Canha ()	Casa Branca ()	Córrego Seco ()	Fazenda Ponta Grossa ()
Freguesia ()	Guaraipos ()	Ilha Rasa ()	Ilha do Turvo ()	Itupava ()	Jaguaritica ()
Km 40 ()	Km 60 ()	Lageadinho ()	Lageado Grande ()	Lageado da Barra Bonita ()	Limeira ()
Matias ()	Mato Preto ()	Morro Grande ()	Pedra Lousa ()	Pinhal Grande ()	Pinhalzinho ()
Pinheiro Seco ()	Pocinha ()	Ponta Grossa Acima ()	Pulador ()	Quarteirão de Baixo ()	Quarteirão de Cima ()
Quarteirão dos Orfãos ()	Quilombola ()	Ranchinho ()	Ribeirão Bonito do Chapéu ()	Ribeirão Bonito do Turvo I ()	Ribeirão Bonito do Turvo II ()
Ribeirão das Pedras ()	Ribeirão do João Gordo ()	Ribeirão do Meio ()	Ribeirão do Scheffer ()	Ribeirão do Veado ()	Rocha ()
Salto do Guaraipo ()	Serra ()	São Sebastião ()	Taquara ()	Teixeira ()	Terceiro da Bomba ()
Terézio ()	Tigre ()	Tigrinho ()	Três Barras ()	Vila Porfírio ()	Volta Grande ()

Quantas vezes por semana se desloca para a Praça Central / Cidade?	Água Morna ()	Água Sumida ()
---	----------------	-----------------

Esporadicamente ()	1 vez ()	2 vezes ()	3 vezes ()	4 vezes ()	5 vezes ou mais ()
---------------------	-----------	-------------	-------------	-------------	---------------------

Utiliza outros meios de transporte no deslocamento para a Praça Central / Cidade?	Não ()	Sim ()
--	---------	---------

Apêndice 02 – Questionário dos motoristas das Linhas de Transporte Coletivo. Cerro Azul. Paraná



QUESTIONÁRIO
MOBILIDADE COTIDIANA CAMPO-CIDADE E DINÂMICAS DE CONECTIVIDADE
ESPACIAIS DO MUNICÍPIO DE CERRO AZUL, PARANÁ

MOTORISTAS DO TRANSPORTE COLETIVO

Data: ____/____/2022

Características Socioeconômicas

Mulher ()	Homem ()
------------	-----------

Estado Civil	Solteira ()	Casada ()	União Estável ()	Viúva ()
---------------------	--------------	------------	-------------------	-----------

Idade	12 a 16 anos ()	17 a 18 anos ()	19 a 24 anos ()	25 a 29 anos ()
30 a 39 anos ()	40 a 49 anos ()	50 a 59 anos ()	60 a 69 anos ()	70 anos ou + ()

Escolaridade	Ensino Fund. Incompleto ()	Ensino Fund. Completo ()	Ensino Médio Incompleto ()	Ensino Médio Completo ()
Ensino Superior Incompleto ()	Ensino Superior Completo ()	Especialização ()	Mestrado ()	Doutorado ()

Renda mensal individual (entrevistado)?	R\$
--	-----

Renda Familiar?	R\$
------------------------	-----

Local de Residência?	
-----------------------------	--

Total de membros na família que residem na sua Casa
--

Homens ()	Mulheres ()	Homens menores de 18 anos ()	Mulheres menores de 18 anos ()
------------	--------------	-------------------------------	---------------------------------

Quantos veículos a família tem?	Moto ()	Carro ()	Caminhão ()
--	----------	-----------	--------------

Tem acesso a Internet em casa?	Via Rádio ()	Via Cabo ()	Via Celular ()
---------------------------------------	---------------	--------------	-----------------

Condição do Domicílio?	Próprio ()	Alugado ()	Cedido ()	Financiado ()	Outra Condição ()
-------------------------------	-------------	-------------	------------	----------------	--------------------

Forma Abastecimento Água?	Rede Geral ()	Poço ou Nascente, na propriedade ()	Outra ()
----------------------------------	----------------	--------------------------------------	-----------

Escoamento do Esgoto?	Rede Geral ()	Fossa Séptica ()
Fossa Rudimentar ()	Vala ()	Rio ()

Destino do Lixo?	Coletado Serviço Limpeza ()	Caçamba ()	Queimado ()
Enterrado ()	Jogado Terreno Baldio ()	Jogado no Rio ()	Outro ()

Informações sobre a Linha do Transporte

Responsável por qual linha?	
É proprietário do ônibus?	
Presta serviço para alguém?	
Quem?	
Qual é o seu local de saída?	
Qual é o seu horário de saída?	

Em quais Comunidades Rurais você tem embarque de passageiros?

Você tem um horário aproximado de parada em cada Comunidade Rural acima citada?

Total aproximado de passageiros que transporta em cada viagem?

Anotações de Campo

