



UNIVERSIDADE
ESTADUAL DE LONDRINA

CLEVERSON GONÇALVES

**O EMPOBRECIMENTO NO TERRITÓRIO MILENAR DA
SERRA DA PITANGA:
UMA REDE LOGÍSTICO-RODOVIÁRIA QUE REFLETE OS
BAIXOS ÍNDICES SOCIOECONÔMICOS DA REGIÃO
IMEDIATA DE PITANGA (RIP)**

CLEVERSON GONÇALVES

**O EMPOBRECIMENTO NO TERRITÓRIO MILENAR DA
SERRA DA PITANGA:
UMA REDE LOGÍSTICO-RODOVIÁRIA QUE REFLETE OS
BAIXOS ÍNDICES SOCIOECONÔMICOS DA REGIÃO
IMEDIATA DE PITANGA (RIP)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina, como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Nilson Cesar Fraga

Londrina
2022

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UEL

G635e Gonçalves, Cleverson .

O empobrecimento no território milenar da Serra da Pitanga: : uma rede logístico-rodoviária que reflete os baixos índices socioeconômicos da Região Imediata de Pitanga (RIP) / Cleverson Gonçalves. - Londrina, 2022.
201 f. : il.

Orientador: Nilson Cesar Fraga.

Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual de Londrina, Centro de Ciências Exatas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2022.
Inclui bibliografia.

1. Geografia Regional; Serra da Pitanga (PR); Rede Logístico-Rodoviária; Pobreza - Tese. I. Fraga, Nilson Cesar . II. Universidade Estadual de Londrina. Centro de Ciências Exatas. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

CLEVERSON GONÇALVES

**O EMPOBRECIMENTO NO TERRITÓRIO MILENAR DA
SERRA DA PITANGA:
UMA REDE LOGÍSTICO-RODOVIÁRIA QUE REFLETE OS
BAIXOS ÍNDICES SOCIOECONÔMICOS DA REGIÃO
IMEDIATA DE PITANGA (RIP)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina, como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Geografia.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Dr. Nilson Cesar Fraga
Universidade Estadual de Londrina – UEL

Fernando Luiz Araújo Sobrinho
Universidade de Brasília - UnB

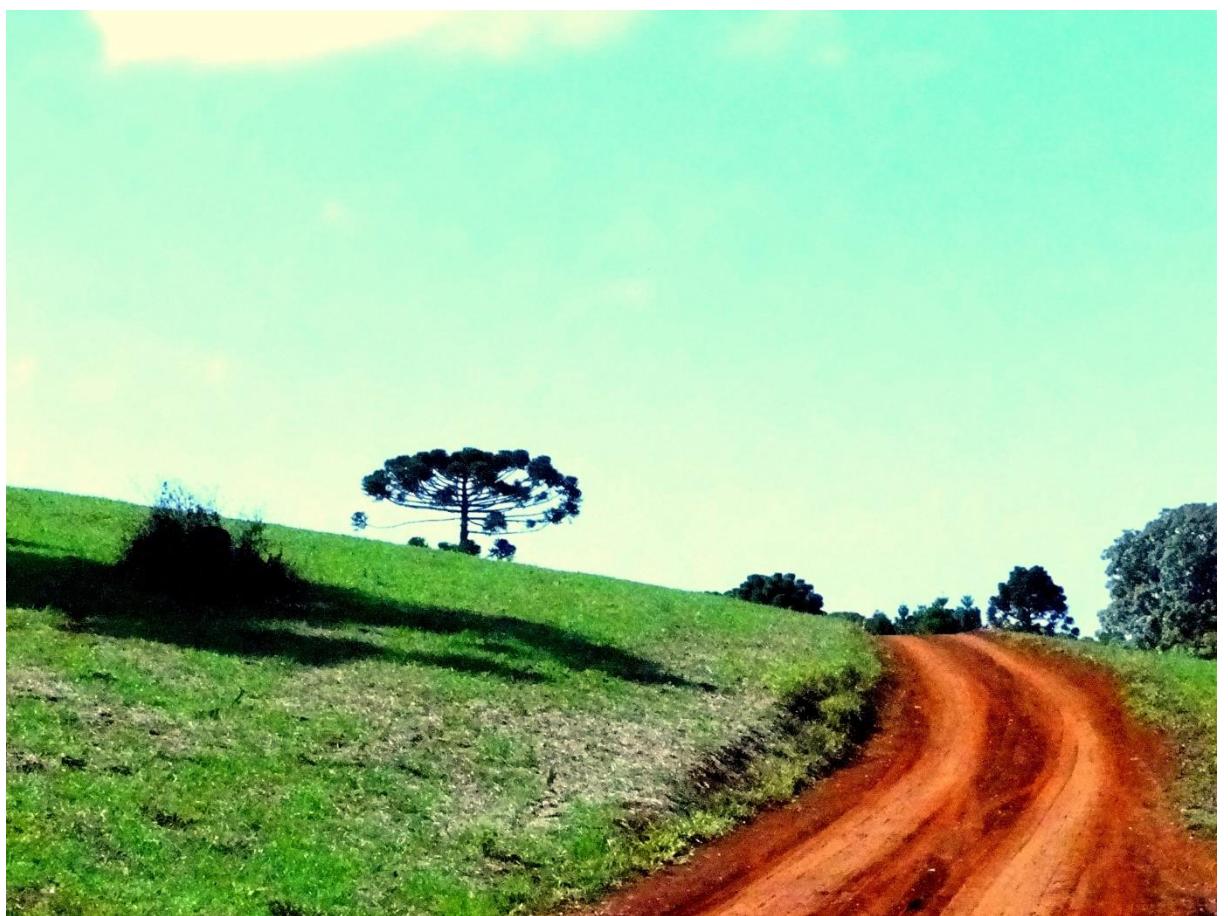
Janaina Zito Losada
Universidade Federal do Sul da Bahia - UFSB

Vanessa Maria Ludka
Universidade Estadual do Norte do Paraná -
UENP

Sandra Maria Almeida Cordeiro
Universidade Estadual de Londrina – UEL

Londrina, 30 de março de 2022.

Dedico este trabalho
a minha família,
pelo apoio e inspiração.



Os peabiru são antigos caminhos utilizados pelos povos de Abya Yala desde muito antes da chegada dos europeus, ligavam o litoral ao interior do continente.

AGRADECIMENTOS



Calçadão da UEL, neste 08 de março de 2022, minha rede mais próxima, desde 2015.

A construção dessa tese só foi possível devido à uma rede de apoio de pessoas que contribuíram diretamente ou indiretamente nesse caminhar, a essas pessoas agradeço:

Primeiro lugar, ao meu orientador, Professor Doutor Nilson Cesar Fraga, que sempre me apoiou e foi mais que um orientador, foi um amigo nos momentos mais difíceis, além de ser uma inspiração enquanto pesquisador, sempre se doando ao máximo à ciência.

Agradeço também ao meu companheiro Lucas Zimerman, que nunca desistiu de mim, até nos momentos em que eu já tinha desistido de tudo. Aqui também cabe o agradecimento aos meus animaizinhos, Ágata, Mendoim e Pipoca, eles sempre estiveram do meu lado durante à escrita, sobretudo durante o auge da pandemia.

Também à minha família, em especial aos meus pais, Adir Gonçalves e Marli Ferreira Gonçalves, que sempre investiram na minha educação, assim como meus irmãos, Alessandra Gonçalves, Cleiton Emanuel Gonçalves e Jonatas Cleber Gonçalves.

A todos os meus amigos que sempre me incentivaram e me deram apoio, em especial ao meu amigo Michael Wellington Sene, que me acompanha nas trilhas da Geografia desde o primeiro ano de graduação na Universidade Estadual do Centro-Oeste (Unicentro).

À psicóloga Lara Balera, uma profissional profundamente competente, que não só me ajudou durante as crises, mas como me ajudou a melhorar enquanto pessoa, também, à psiquiatra Denise Cardoso, sem ela eu não teria condições de concluir esse doutoramento.

Aos professores do Programa de Pós-graduação em Geografia (PPGeo – UEL), em especial a Professora Doutora Jeani Delgado Paschoal Moura, que foi uma professora que me mostrou outras possibilidades para além da sala de aula enquanto docente de Geografia.

Agradeço aos meus amigos e colegas do Laboratório de Geografia, Território, Meio Ambiente e Conflito (GEOTMAC), em especial à Professora Doutora Cristina Gross, à professora Doutoranda Naibi Souza Jayme, ao professor Mestre Mateus Galvão Cavatorta, à professora Mestra Thiara Gonçalves Campanha, ao professor Doutor Émerson Dias de Oliveira, ao Professor Doutor Dean Gomes de Oliveira e a estudante de Iniciação Científica Victória Jandira Bueno, assim como a secretária acadêmica Edna Pereira da Silva.

Aos professores Doutor Fernando Luiz Araújo Sobrinho (UnB) e a Doutora Vanessa Maria Ludka (UENP) que durante o exame de qualificação colaboraram no processo de construção e revisão da tese, assim como ao Grupo de Pesquisa GEOFOME - Geografia da Fome, Território, Campo-Cidade e Desenvolvimento da Universidade Estadual do Norte do Paraná, campus Cornélio Procópio, que contribuíram com a disponibilização de dados sobre a região, especialmente para as bolsistas de Iniciação Científica Leandra Eduarda Fabri Rezende e Ana Julia Oliveira de Mello.

Agradeço aos membros da banca de defesa desta pesquisa, aos que participaram do exame de qualificação, já mencionados, assim como à professora Doutora Janaina Zito Losada (UFSB) e à professora Doutora Sandra Maria Almeida Cordeiro (UEL).

A CAPES, que financiou a pesquisa.



Barra Bonita, entre Pitanga e Mato Rico, trabalho de campo, 15 dezembro 2021.

Que há de mais absurdo que o progresso,
já que o homem, como está provado pelos
fatos de todos os dias, é sempre igual e
semelhante ao homem, isto é, sempre em
estado selvagem.

Charles Baudelaire

Há três tipos de déspotas:
O que tiraniza o corpo: O Príncipe;
O que tiraniza a alma: O Papa;
E o que tiraniza o corpo e a alma: O Povo.

Oscar Wilde

GONÇALVES, CLEVERSON. O Empobrecimento no território milenar da Serra da Pitanga: uma rede logístico-rodoviária que reflete os baixos índices socioeconômicos da região imediata de pitanga (RIP). 2022. 200 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2022.

RESUMO

A Região Imediata de Pitanga (RIP) na sua formação socioespacial vem sendo negligenciada pelo estado paranaense, desde sua gênese formadora, mas principalmente, após o emprego de suas terras pelo uso capitalista. Essa região sempre esteve às margens de investimento federais e estaduais, e seus municípios não possuem condições de gerar infraestrutura que impacte local e regionalmente. Essa área já foi território de soberania indígena e cabocla e sempre esteve no centro de conexões entre diferentes povos e regiões, isso a partir do milenar Caminho do Peabiru e suas ramificações, porém, com o advento da migração de colonos europeus, sobretudo eslavos, essa região perde a significância de conectividade intrarregional/continental, e a partir disso sua rede viária se manteve sem investimentos por mais de um século, gerando uma ínfima produção, por conta disso, os baixos investimentos para um adequado escoamento regional. Somente a partir do final do século XX é que a RIP passa a conviver com algumas obras de implantação rodoviária, readquirindo e fortalecendo a parca conectividade com outras regiões, apenas nas décadas de 1980 e 1990. Porém, esses investimentos serviram apenas para o escoamento da produção do agronegócio que se instalava nas regiões circunvizinhas. Entretanto, tal conectividade está longe de ser a ideal, pois todas as rodovias da região são classificadas como ruins ou péssimas. Tal classificação foi obtida com a Metodologia de Avaliação Geográfica da Qualidade das Rodovias (MAGeoQR) produzida nessa pesquisa, fruto da adaptação da metodologia de avaliação empregada pela Confederação Nacional de Transporte (CNT) para avaliar o sistema rodoviário nacional. Os diagnósticos feitos nas rodovias analisadas, nesta pesquisa, não se diferem dos demais dados socioeconômicos regionais, que também são inferiores à média destes e de outros índices no estado paranaense. A RIP apresenta uma grande quantidade de população empobrecida, assim como tem convivido com uma perda populacional contínua nas últimas décadas. Metodologicamente as informações sócioeconômicas foram obtidas IBGE (SIDRA) e no SAGI, do Ministério da Cidadania, dentre outros órgãos públicos. Os levantamentos históricos que serviram de base para as análises da formação socioespacial foram realizados por meio de pesquisas documentais, principalmente na Hemeroteca Digital, na Biblioteca do DER/PR e nas bibliotecas e museus dos municípios integrantes da RIP. Para proceder à avaliação das rodovias foram feitos 2500 km de trabalho de campo na região de estudo. Esta pesquisa conseguiu demonstrar a má qualidade das rodovias regionais que refletem os baixos índices socioeconômicos lá existentes, mesmo que o sistema rodoviário-logístico não seja determinante para demonstrar o empobrecimento e o subdesenvolvimento registrado na RIP, sobretudo nos últimos 50 anos, eles ampliam um diagnóstico mais preciso na análise regional. Mas estes fatos não eliminam a falta de tais investimentos ao subdesenvolvimento regional. Propositivamente, para superar tal empobrecimento é preciso haver um desenvolvimento endógeno, ou seja, de base local, para e pelos moradores locais, respeitando as questões socioambientais e culturais milenares/seculares da RIP.

Palavras-chave: região imediata de pitanga; rodovias; empobrecimento; região intermediária de Guarapuava; região centro-sul do Paraná.

GONÇALVES, CLEVERSON. Impoverishment in the millenary territory of Serra da Pitanga: a logistics-road network that reflects the low socioeconomic indices of the immediate region of Pitanga (RIP). 2022. 200 p. Thesis (Doctorate in Geography) - State University of Londrina, Londrina, 2022.

ABSTRACT

The Immediate Region of Pitanga (RIP) in its socio-spatial formation has been neglected by the Paraná government since its formation, but principally, after the application of its lands for capitalist use. This region has always been at the margins of federal and state investments, and its cities do not have the conditions to generate infrastructure to impact locally and regionally. This area was once territory of indigenous sovereignty and has always been the center and connection between different people and regions, this after the ancient Peabiru Way and its ramifications, however, with the arrival of Europeans settlers, especially Slavs, this region lost its significance and connectivity inter-regional/continental, and from this point on its road network was left with no investments for over a century, creating very little production, because of this, the low investments for adequate regional production flow. It is only after the end of the XX century that the RIP starts to see a few works of highway implementation, reacquiring and strengthening the scarce connectivity with other regions, only in the decades of 1980 and 1990. However, these investments served only for the flow of agribusiness production that installed itself in the neighbouring regions. Nevertheless, such connectivity is far from being ideal; after all, all of the highways in the regions are classified as bad or horrible. Such classification was obtained with the Methodology of Geographical Assessment of Road Quality (MAGeoQR) created in this research, adapted from the assessment methodology employed by the National Confederation of Transport (CNT) to evaluate the national highway network. The diagnostics made on the analyzed highways, in this research, do not differ from other regional socioeconomic data, which are also lower than the average of these and other indices in the state of Paraná. The RIP has a large amount of impoverished population, as well as it has seen a continuous population loss in recent decades. Methodologically the socio-economic information were obtained from IBGE (SIDRA) and SAGI, from the Ministry of Citizenship, among other public agencies. The historical surveys that served as the basis for the analysis of socio-spatial formation were carried out through documentary research mainly in the Digital Library, in the DER/PR library and in the libraries and museums of the cities that integrate the RIP. To carry out the evaluation of the highways, 2500 km of fieldwork were made in the study region. This research was able to demonstrate the poor quality of regional highways that reflect the low socioeconomic indices in the region, even if the highway-logistics system is not decisive in demonstrating the impoverishment and underdevelopment registered in the RIP, especially in the last 50 years, they extend a more accurate diagnosis in the regional analysis. However, these facts do not eliminate the lack of such investments to regional underdevelopment. Purposefully, to overcome such impoverishment there must be an endogenous development, locally based, for and by the local residents, respecting the millennial/secular socio-environmental and cultural issues of RIP.

Key words: immediate region of pitanga; highways; impoverishment; intermediate region of Guarapuava; central-south region of Paraná.

GONÇALVES, CLEVERSON. **El empobrecimiento en el milenario territorio de la Serra da Pitanga:** una red logístico-vial que refleja los bajos índices socioeconómicos de la región inmediata de Pitanga (RIP). 2022. 200 f. Tesis (Doctorado en Geografía) - Universidad Estatal de Londrina, Londrina, 2022.

RESUMEN

La Región Inmediata de Pitanga (RIP) en su formación socio-espacial ha sido descuidada por el estado de Paraná desde su formación, pero principalmente después de la utilización de sus tierras para fines capitalistas. Esta región siempre ha estado al margen de las inversiones federales y estatales, y sus municipios son incapaces de generar infraestructuras que repercutan a nivel local y regional. Esta área ya ha sido un territorio de soberanía indígena y cabocla y siempre ha estado en el centro de las conexiones entre los diferentes pueblos y regiones, esto a partir del milenario “Caminho do Peabiru” y sus ramificaciones, sin embargo, con la llegada de la migración de los colonos europeos, especialmente los eslavos, esta región pierde la importancia de la conectividad intrarregional/continental, y a partir de esto su red de carreteras se mantuvo sin inversiones durante más de un siglo, generando una producción ínfima, debido a esto, las bajas inversiones para un flujo regional adecuado. Sólo a partir de finales del siglo XX que la RIP comenzó a experimentar algunas obras de construcción de carreteras, recuperando y reforzando la escasa conectividad con otras regiones sólo en las décadas de 1980 y 1990. Sin embargo, estas inversiones sólo sirvieron para drenar la producción agroindustrial que se instalaba en las regiones circundantes. Sin embargo, esta conectividad dista mucho de ser ideal, ya que todas las carreteras de la región están clasificadas como malas o muy malas. Dicha clasificación se obtuvo con la Metodología de Evaluación Geográfica de la Calidad de las Carreteras (MAGEoQR) elaborada en esta investigación, fruto de la adaptación de la metodología de evaluación empleada por la Confederación Nacional de Transportes (CNT) para evaluar el sistema nacional de carreteras. Los diagnósticos realizados en las carreteras analizadas, en esta investigación, no se diferencian de los demás datos socioeconómicos regionales, que también son inferiores a la media de estos y otros índices en el estado de Paraná. La RIP presenta una gran cantidad de población empobrecida, además de haber vivido una continua pérdida de población en las últimas décadas. Metodológicamente, la información socioeconómica se obtuvo del IBGE (SIDRA) y del SAGI, del Ministerio de la Ciudadanía, entre otros organismos públicos. Los relevamientos históricos que sirvieron de base para los análisis de la formación socio-espacial se realizaron a través de la investigación documental, principalmente en la “Hemeroteca Digital”, en la Biblioteca del DER/PR y en las bibliotecas y museos de los municipios que integran la RIP. Para proceder a la evaluación de las carreteras, se realizaron 2.500 km de trabajo de campo en la región de estudio. Esta investigación pudo demostrar la mala calidad de las carreteras regionales que reflejan los bajos índices socioeconómicos allí existentes, aunque el sistema vial-logístico no es determinante para demostrar el empobrecimiento y subdesarrollo registrado en la RIP, especialmente en los últimos 50 años, amplían un diagnóstico más preciso en el análisis regional. Pero estos hechos no eliminan la falta de tales inversiones al subdesarrollo regional. Proponemos que para superar este empobrecimiento sea necesario un desarrollo endógeno, es

decir, de base local, para y por los residentes locales, respetando las cuestiones socioambientales y culturales milenarias/seculares de la RIP.

Palabras clave: región inmediata de pitanga; carreteras; empobrecimiento; región intermedia de Guarapuava; región centro-sur de Paraná.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 –	Organograma esquemático da pesquisa.....	26
Figura 2 –	Localização da Região Centro do Paraná	27
Figura 3 –	Rede Viária do Paraná - Anel da Integração.....	30
Figura 4 –	Área de domínio da erva mate e povos originários associados (Guarani).....	31
Figura 5 –	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal na RIP - 2010.....	49
Figura 6 –	Municípios com IDH mais baixo do Paraná.....	50
Figura 7 –	Renda média - municípios paranaenses	53
Figura 8 –	Caminho do Peabiru no município de Pitanga.	85
Figura 9 –	Rotas principais do caminho do Peabiru.	86
Figura 10 –	Ramificações do Peabiru.	87
Figura 11 –	Inscrições nas rochas no Recanto do Peabiru, município de Pitanga.	89
Figura 12 –	Flecha demonstrando a direção da via principal do Peabiru.....	90
Figura 13 –	Província de Guairá e suas vilas e reduções jesuíticas	92
Figura 14 –	Recorte de jornal comunicando inícios dos estudos para construção da estrada entre Guarapuava e Pitanga.....	94
Figura 15 –	Comunicado no jornal sobre a quase conclusão da estrada entre Pitanga e Guarapuava.	95
Figura 16 –	Mapa viário do Paraná do ano de 1908.	96
Figura 17 –	Primeira igreja Ucraniana Ortodoxa em Pitanga.	97
Figura 18 –	Carroceiro carregando Erva Mate em Pitanga.	99
Figura 19 –	Carroceiros saem de Mato Rico carregando erva mate.....	100
Figura 20 –	Carro quebrado na estrada entre Pitanga e Guarapuava.	101
Figura 21 –	Criação de porcos em Pitanga.	102
Figura 22 –	Porcos criados pela família Zimerman no município de Pitanga.	103
Figura 23 –	Saída dos porcos no município de Pitanga.	104
Figura 24 –	Máquina niveladora adquirida por Guarapuava na década de 1940.	105
Figura 25 –	Comemoração do primeiro aniversário do município de Pitanga.	106
Figura 26 –	Madeireira no município de Pitanga.	108

Figura 27 – Tora gigante sendo exibida no desfile de 7 de setembro no município de Pitanga.....	109
Figura 28 – Ônibus atolado na estrada entre Pitanga e Guarapuava.	110
Figura 29 – Ônibus presos pelo transbordamento de um rio na estrada entre Pitanga e Guarapuava.	110
Figura 30 – A recém pavimentada PRC 466.....	111
Figura 31 – Trecho de reportagem no Jornal do Brasil sobre a Pauli Petro....	112
Figura 32 – Construção da rodovia 456, no município de Palmital.	113
Figura 33 – Primeiro teste no poço de gás natural em Pitanga.....	116
Figura 34 – Empresa de Óleo e Gás, Barra Bonita, Pitanga, PR.....	119
Figura 35 – PIB da RIP, em reais, 2019.....	125
Figura 36 – Resultado da avaliação rodoviária do Paraná pela CNT.....	143
Figura 37 – Modelo do gráfico para o resultado da avaliação da situação da rodovia estudada.....	149
Figura 38 – Rodovias da RIP onde ocorreram os trabalhos de campo.	150
Figura 39 – Rodovias da RIP onde ocorreram os trabalhos de campo.	151
Figura 40 – Trecho da PRC 466 entre Pitanga e Boa Ventura de São Roque.	154
Figura 41 – Trecho da PRC 487 no município de Nova Tebas.....	156
Figura 42 – Trecho da rodovia 364 no município de Laranjal.	159
Figura 43 – Trecho da PR 460, no município de Pitanga.....	160
Figura 44 – Placa na PR 456 avisando que ela não possui acostamento.....	162
Figura 45 – Trecho da rodovia 456 no município de Santa Maria do Oeste. ..	163
Figura 46 – Trecho da PRC 158 no município de Palmital.....	166
Figura 47 – Trecho da PR 845 no município de Nova Tebas.....	168
Figura 48 – Trecho da PR 820 no município de Boa Ventura de São Roque.	169
Figura 49 – Trecho recém asfaltado na PR 239, no município de Pitanga.	170
Figura 50 – Sinalização presente nas beiras da PR 239, no município de Pitanga.....	172
Figura 51 – Ponte localizada na PR 239 no município de Pitanga.....	173
Figura 52 – Síntese da análise regional: pobreza e qualidade rodoviária.	175

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – IDHM dos municípios da Região Imediata de Pitanga.	48
Tabela 2 – Índice de pobreza e pobreza extrema na RI de Pitanga.	52
Tabela 3 – Índice Gini dos municípios da RI de Pitanga.....	54
Tabela 4 – População dos municípios da região imediata de Pitanga no ano de 1991.	115
Tabela 5 – População dos municípios da região imediata de Pitanga no ano de 2000.	117
Tabela 6 – População dos municípios da região imediata de Pitanga no ano de 2010 e estimativa de 2021	117
Tabela 7 – Composição do PIB dos municípios da RIP.....	123
Tabela 8 – Número de propriedades por tamanho na RIP.....	125
Tabela 9 – Pecuária na RIP.	132
Tabela 10 – Produção da silvicultura na RIP	133
Tabela 11 – Tipo e número de indústrias por município da RIP.	134
Tabela 12 – Indústrias de transformação na RIP, tipo e números.	135
Tabela 13 – Número de empresas do setor terciário por municípios da RIP... <td>136</td>	136
Tabela 14 – Número de pessoal empregado segundo o setor na RIP (2021) .	138
Tabela 15 – Renda média dos municípios da RIP.	139
Tabela 16 – Média do número de família que recebem o Bolsa Família por ano.	140
Tabela 17 – Avaliação das condições da rodovia PRC 466.....	152
Tabela 18 – Avaliação das condições da rodovia PRC 487.....	154
Tabela 19 – Avaliação das condições da rodovia PR 364.	157
Tabela 20 – Avaliação das condições da rodovia PR 460.	160
Tabela 21 – Avaliação das condições da rodovia PR 456.	162
Tabela 22 – Avaliação das condições da rodovia PRC 158.....	165
Tabela 23 – Avaliação das condições da rodovia PR 845.	167
Tabela 24 – Avaliação das condições da rodovia PR 820.	167
Tabela 25 – Avaliação das condições da rodovia PR 239.	171
Tabela 26 – Análise final das condições rodoviárias na RIP.....	174

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Formulário empregado como metodologia para avaliação da pavimentação das rodovias estudadas.....	145
Quadro 2 – Formulário empregado como metodologia para avaliação da geometria das rodovias estudadas.....	147
Quadro 3 – Formulário empregado como metodologia para avaliação da sinalização das rodovias estudadas.....	148
Quadro 4 – Variáveis, notas e médias das condições das rodovias estudas..	148
Quadro 5 – Referência de classificação das rodovias.....	149

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Distribuição do PIB por município da RIP.....	124
Gráfico 2 – Distribuição proporcional das propriedades rurais por hectares e quantidade na RIP.....	127
Gráfico 3 – Distribuição proporcional das propriedades rurais por tamanho e área na RIP.....	128
Gráfico 4 – Produção agrícola da RIP (1990 - 2020).....	129
Gráfico 5 – Área plantada e toneladas colhidas de soja (1990 - 2000).	130
Gráfico 6 – Área plantada e toneladas colhidas de milho (1990 - 2000).	131
Gráfico 7 – Área plantada e toneladas colhidas de trigo (1990 - 2000).	131
Gráfico 9 – Avaliação das condições da rodovia PRC 466.....	152
Gráfico 10 – Avaliação das condições da rodovia PRC 487.....	155
Gráfico 11 – Avaliação das condições da rodovia PR 364.	158
Gráfico 12 – Avaliação das condições da rodovia PR 460.	161
Gráfico 13 – Avaliação das condições da rodovia PR 456.	164
Gráfico 14 – Avaliação das condições da rodovia PRC 158.....	165
Gráfico 15 – Avaliação das condições da rodovia PR 845.	167
Gráfico 16 – Avaliação das condições da rodovia PR 820.	168
Gráfico 17 – Avaliação das condições da rodovia PR 239.	171

LISTA DE ABREVIATURAS

AIP	Anel da Integração do Paraná
BM	Banco Mundial
CADÚNICO	Cadastro Único
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
CNT	Confederação Nacional de Transportes
COAMO	Coamo Agroindustrial Cooperativa
DER-PR	Departamento de Estrada de Rodagem do estado do Paraná
DNER	Departamento Nacional de Estrada de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestruturas de Transportes
FIEP	Federação das Indústrias do Estado do Paraná
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de desenvolvimento Humano
IDHM	Índice de desenvolvimento Humano Municipal
IPARDES	Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
IRAP	International Road Assessment Program
PBF	Programa Bolso Família
RIP	Região Imediata de Pitanga
SAGI	Secretaria de Avaliação e Gestão da Informação
SIDRA	Sistema IBGE de Recuperação Automática
MAGeoQR	Metodologia de Avaliação Geográfica da Qualidade das Rodovias
UEL	Universidade Estadual de Londrina
UEM	Universidade Estadual de Maringá
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UNICENTRO	Universidade Estadual do Centro Oeste – Paraná
UNIOESTE	Universidade do Oeste do Paraná

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO: A QUESTÃO DAS VIAS E DO NÃO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL-REGIONAL.....	21
2	REGIÃO, TERRITÓRIO, REDES E DESENVOLVIMENTO	43
2.1	AUSÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO NA PERSPECTIVA REGIONAL- TERRITORIAL	59
2.2	O PODER DO ATRASO ORIGINADOR DO EMPOBRECIMENTO	69
3	FORMAÇÃO SÓCIOESPACIAL DA REGIÃO IMEDIATA DE PITANGA	80
3.1	O PERÍODO NÃO CAPITALISTA: AS VIAS NA REGIÃO DURANTE A SOBERANIA INDÍGENA E CABOCLAS	82
3.2	O PERÍODO CAPITALISTA: A REGIÃO PÓS-MIGRAÇÃO DOS COLONOS	93
4	RODOVIAS E EMPOBRECIMENTO NA ATUALIDADE: REDE RODOVIÁRIA-LOGÍSTICA	121
4.1	ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS DA RIP NO CONTEXTO ATUAL.....	122
4.2	METODOLOGIA DE ANÁLISE GEOGRÁFICA DA QUALIDADE DE RODOVIAS - MAGEOQR	141
4.3	ANÁLISE DA QUALIDADE GEOGRÁFICA DAS RODOVIAS DA RIP	150
5	CONSIDERAÇÕES NÃO-FINAIS: O ATRASO, O EMPORRECIMENTO E O ABANDONO QUE SEGUEM.....	178
	REFERÊNCIAS.....	188



Rodovia PR 456, entre Santa Maria do Oeste e Palmital, trabalho de campo, 15 dezembro 2021.

1 INTRODUÇÃO: A QUESTÃO DAS VIAS E DO NÃO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL-REGIONAL

Todos os estudos de Geografia analisam as variações espaciais e as conexões de fenômenos em integração. Não existe dicotomia ou dualismo. Pelo contrário verifica-se uma graduação ao longo de um *continuum*, desde os estudos que analisam os complexos mais elementares em variação espacial através do mundo, até os que analisam as mais complexas integrações em variação espacial dentro de áreas reduzidas.

Richard Hartshorne (1978, p. 129)

Entender os motivos de uma região ter problemas sociais como o empobrecimento, a pobreza¹, as desigualdades, a falta de emprego, baixos índices de escolaridade e tantos outros elementos é um tanto quanto complexo mesmo para os estudos geográficos, pois se corre riscos analíticos ao se apontar apenas uma causa como sendo a geradora. Assinalar duas, três ou quatro causas para tais problemas será mais assertivo, mas ainda assim não será totalmente completa, deixando sempre a sensação de que algo mais explicaria o nível de desenvolvimento de uma determinada região, ou a falta de desenvolvimento.

No que concerne a região localizada no centro do Paraná, é sabido que ela foi historicamente marginalizada pelo Estado, tanto o nacional quanto o estadual e, também, ficou alijada de estudos científicos mais profundos, assim como careceu da introdução de técnica que lhe permitisse romper o ciclo do subdesenvolvimento, sobretudo se comparada com outras regiões paranaenses. Se faz importante ressaltar que a própria Geografia produziu parcós estudos regionais na região central estadual nas últimas décadas, mesmo estando a região cercada por cursos superiores públicos, a exemplo de Guarapuava, Campo Mourão, Iriti, Londrina, Maringá, Francisco Beltrão, Curitiba, dentre outros, sendo fatores que parecem refletir as próprias condições socioeconômicas vividas regionalmente, ou seja, o abandono e a falta de interesse tanto político quanto científico.

Essa região apresenta características marcadas pelo empobrecimento e pela pobreza, pela desigualdade de renda e pela falta de infraestrutura, fazendo com que a mesma seja reconhecida como um “bolsão de pobreza do Paraná”, pois, ao se comparar com outras regiões do estado, seus dados socioeconômicos são nitidamente inferiores e isso se comprova com alguns estudos voltados para a região,

¹ Segundo o IPEA, considera-se a pessoa em situação de extrema pobreza aquela com renda mensal igual ou menor do que R\$ 70,00 e em condição de pobreza aquelas com renda mensal maior do que R\$ 70,00 e até R\$ 140,00.

mas esses principalmente focados em Pitanga, maior cidade da região, onde dissertações de mestrados como Paula (2015), Manchur (2016), Gonçalves (2017) e Zinke (2019) demonstram parte de um perfil regional, apontando para a questão da concentração de terras e de riqueza – e consequente empobrecimento regional. Porém, até este momento, ainda não havia um estudo que abarcasse as questões das infraestruturas viárias da região, com exceção da dissertação de mestrado de Druciaki (2009), que aborda a desarticulação de Guarapuava com as principais cidades do Norte paranaense, e por consequência, em determinados momentos trazendo algumas análises sobre a região deste trabalho de pesquisa que busca caracterizar e interligar os elementos infraestruturais, sobretudo os rodoviário-logísticos com demais índices socioeconômicos regionais.

Contradicoratoriamente, essa região sempre foi ponto de conexão e integração, pois por suas vias, algumas milenares, passavam os povos originários, depois os espanhóis e portugueses e, posteriormente, os caboclos. Somente com a utilização capitalista da região que se tem início a passagem, ou circulação, de grupos de colonos-migrantes e de suas mercadorias, geralmente por meio de trunfos naturais extraídos do solo regional, uma situação que não deixa de ocorrer até os dias atuais, misturando os produtos locais/regionais com outros de diversos cantos do mundo. Tais fatores demonstram que a região nunca esteve isolada, que sempre fora ponto de passagem e geradora de conexões socioeconômicas, mas, ao mesmo tempo, sempre foi profundamente carente em investimentos que lhes garantissem ser incorporada ao nível de desenvolvimento registrado em outras regiões paranaenses.

Com o passar dos anos, sobretudo nas últimas décadas, a região recebeu certo investimento rodoviário, não que estas fossem pensadas para o desenvolvimento interno regional, geralmente são estradas que ligam as cidades importantes do estado do Paraná e passam, necessariamente, pelos municípios estudados nesta pesquisa. Tanto que, atualmente a região é cortada por diversas artérias rodoviárias de relevante importância, porém nenhuma é duplicada ou apresenta excelentes condições infraestruturais e de tráfego, e algumas ainda não foram asfaltadas.

Aliás, a região está desintegrada do chamado Anel de Integração Rodoviário do Paraná, implantado nos anos de 1990 e que interliga as principais regiões econômicas estaduais, sem passar pela região central paranaense, onde se encontra Pitanga, cidade polo de uma grande área de municípios empobrecidos.

Muitos estudiosos costumam chamar essa região de Centro do Paraná, assim como o autor desta pesquisa, pois geograficamente a região o é, mas historicamente está longe do centro dos grandes investimentos no estado, havendo de tempos em tempos, alguns investimentos localizados, isso ocorre geralmente em períodos de proximidades de eleições. Na sequência, a região segue quase que completamente abandonada. Por que isso ocorre? Por que a população dessa região não tem o direito de usufruir da qualidade de vida que outras regiões proporcionam? Essa baixa qualidade de vida tem relação com a ausência ou más qualidades das infraestruturas viárias da região, ou outros fatores explicariam essa situação? Ou, ainda, seria fruto de um conjunto complexo de abandono de políticas públicas estaduais, isso desde a emancipação política do Paraná, em 1853?

Aliás, cabe aqui outro questionamento: a falta de infraestrutura, sobretudo rodoviário-logística é corresponsável pelo empobrecimento regional ou é o empobrecimento regional que não atrai investimentos em tal infraestrutura? Em ambas as hipóteses se observa a própria contradição, pois se a falta de infraestrutura impede o desenvolvimento regional, por que o estado não promove ações que atraiam investimento e, assim, possibilite o desenvolvimento socioeconômico? Mas, mesmo com o desenvolvimento socioeconômico, o empobrecimento e a pobreza seriam diminuídos para níveis aceitáveis dentro da lógica capitalista vivida atualmente, tanto no estado quanto no Brasil?

Mesmo a região se caracterizando desde longo tempo como um importante nó entre as redes viárias regionais, sobretudo a partir do momento em que ela começou a ser utilizada para a obtenção de lucro e acumulação de capital em poucas mãos, principalmente daquele advindo da agricultura capitalista estadual, só passou a conviver com investimentos no desenvolvimento das infraestruturas para o escoamento dos bens produzidos em outras regiões, próximas até, e que se obrigam trafegar pelo miolo central estadual, tendo este como um dos papéis de importância a Região Imediata de Pitanga (RIP)², a de passagem de riquezas, não se caracterizando como entreposto de importância infraestrutural de fixação de investimentos vultuosos – os investimentos ficam fora, pela RIP passa a riqueza das regiões circunvizinhas.

² Entre 1989 e 2017, o IBGE adotou as Mesorregiões e Microrregiões como a divisão geográfica do país. Com a revisão da divisão regional brasileira, em 2017, esses recortes foram substituídos pelas regiões geográficas intermediárias e imediatas.

Dessa forma, esse trabalho tem como foco apresentar que as infraestruturas rodoviário-logísticas da RIP, desde a sua utilização capitalista, não estiveram a serviço das populações regionais, e sim das elites que buscavam escoar sua produção e gerar ainda mais acumulação de Capital, sendo que a maior parte deste Capital se encontra nas regiões circunvizinhas, a exemplo de Londrina, Maringá e Campo Mourão, que usam tais caminhos no sentido Norte-Sul, ou mesmo de Guarapuava, que os usa no sentido Sul-Norte. Ao mesmo tempo, e contraditoriamente, essa rede logístico-rodoviária modesta e ruim, espelha o empobrecimento regional no conjunto de diversos índices socioeconômicos apresentado pelos municípios da RIP escolhida como objeto de análise para essa pesquisa.

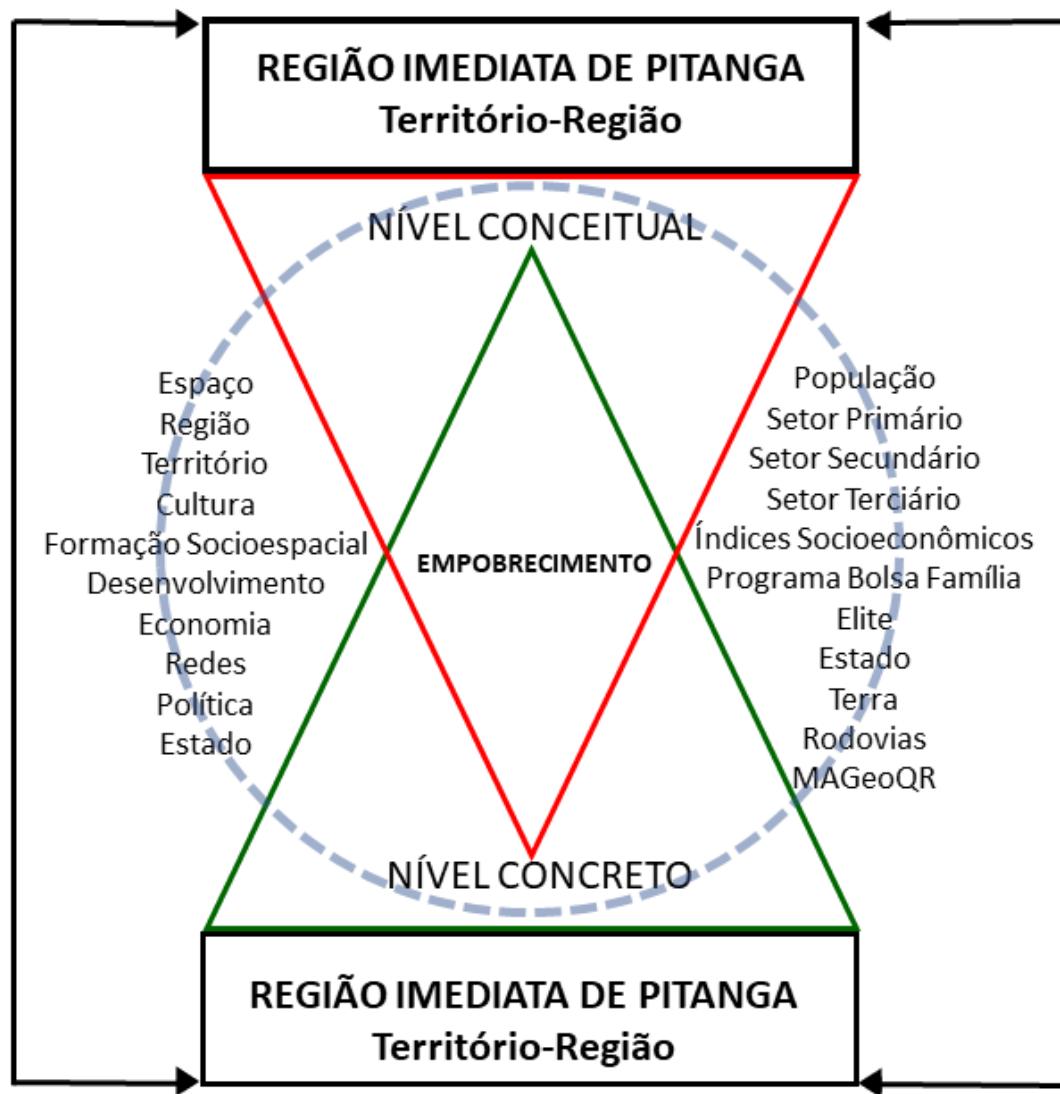
Como objetivo, esta pesquisa busca comprovar que a rede logístico rodoviária da Região Imediata de Pitanga reflete os baixos índices de desenvolvimento socioeconômico regional. Para comprovar a premissa em questão o presente trabalho foi dividido em dois níveis analíticos, um conceitual atinente à ciência Geográfica, e outro concreto baseado na formação sócioespacial regional, ou seja, o mundo vivido pela população da RIP.

A Figura 1 representa o organograma da construção desta pesquisa, sendo que o nível conceitual partiu do Espaço intercalando discussões a partir da luz conceitual que envolve a Região, o Território, a Cultura, a Política, a Economia, a Rede, o Desenvolvimento, o Estado, e a Formação Sócioespacial, incluindo conceitualmente a Pobreza, pois esta espelha o resultado da pesquisa.

O nível concreto envolveu os elementos que explicam a RIP a partir de suas rodovias, do IDH, do Gini, do PIB, da população, da agropecuária, da indústria, do comércio, do serviço, da terra, do PBF, da elite e do Estado como agente promotor de políticas públicas, muitas das quais, insignificantes para o próprio desenvolvimento regional.

Estes dois níveis analíticos comprovaram um empobrecimento contínuo da RIP.

Figura 1 – Organograma esquemático da pesquisa.



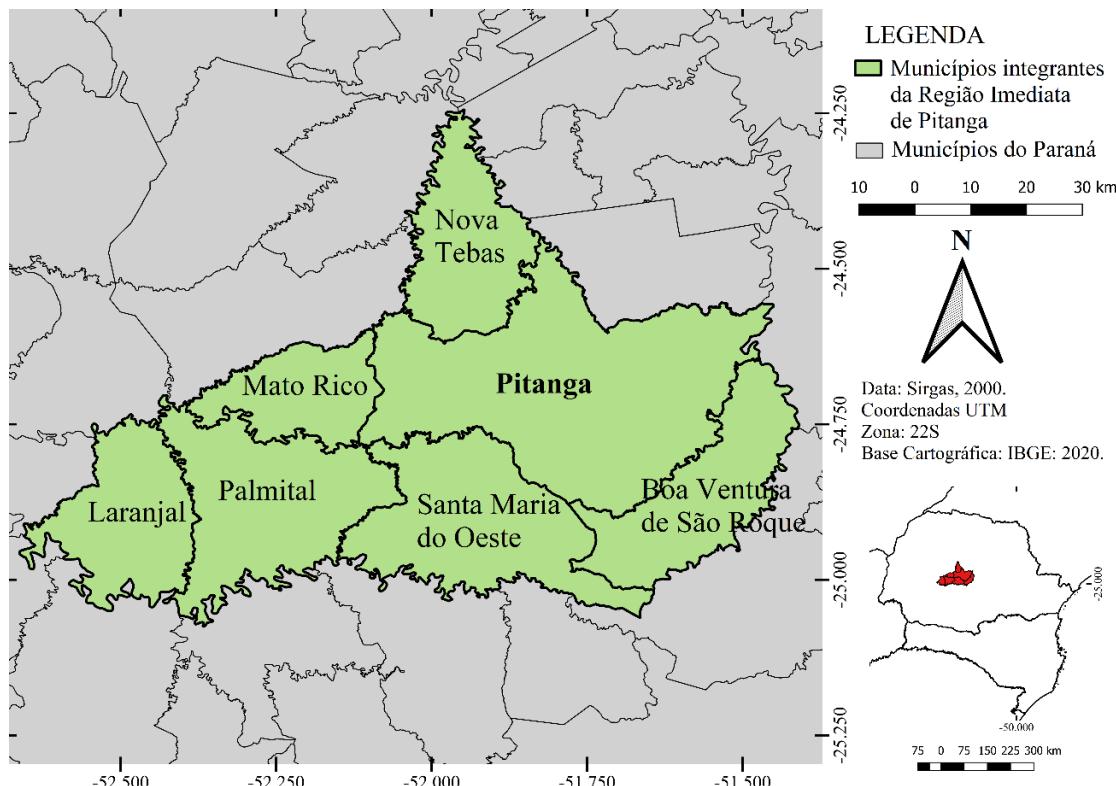
Fonte: o próprio autor.

O Organograma em tela, faz o entrelaçamento entre os níveis conceituais e concretos analisados nesta pesquisa, cujo objetivo era comprovar o empobrecimento regional a partir de uma lógica do território-região que representa a RIP em si como base concreta da vida das pessoas que à habitam. Mas mesmo no nível conceitual do território-região permitiram unificar as duas categorias de análise Geográfica, que possuem imbricações científicas e que deram suporte e resposta ao desafio do cruzamento de tantos dados e informações que traçaram uma radiografia territorial-regional da RIP.

A área estudada tem como base a RIP, proposta pela Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) congregando sete municípios, a Figura 2 apresenta a localização da região, sendo composta pelos municípios de Boa Ventura de São

Roque, Laranjal, Mato Rico, Nova Tebas, Palmital, Pitanga e Santa Maria do Oeste, todos eles com alto índice de pobreza e processo histórico de empobrecimento nas suas formações socioespaciais. Nesta pesquisa a região receberá a sigla de RIP, correspondendo as letras iniciais da nomenclatura proposta pelo IBGE, que, coincidentemente, é a sigla para *Requiescat in pace* expressão em latim que significa "descanse em paz", em português. Isto ainda corrobora com a dinâmica populacional apresentada pelo IBGE que demonstra esta região vem perdendo população em todos os municípios nas últimas três décadas.

Figura 2 – Localização da Região Centro do Paraná.



Fonte: o próprio autor.

Se faz importante destacar que se optou por essa regionalização devido ao fato de os dados socioeconômicos do IBGE utilizarem essa mesma base regional, permitindo, desta forma, uma análise mais profunda e precisa das condições socioeconômicas da região em questão. Esse trabalho possui dois recortes temporais, um analisando a implantação lenta da rede logístico-rodoviária regional, a partir da primeira via de circulação identificada e utilizada milenarmente na região, ou seja, o Caminho do Peabiru, com mais de 8 mil anos de registro como caminho histórico dos

povos originários e que seria a base de avanço sobre o território a partir da reocupação territorial com a chegada de colonizadores portugueses e espanhóis.

A partir deste caminho milenar, é estudado o avanço da ocupação humana até o advento das rodovias tidas como modernas, sendo que este segundo recorte analítico se deu com maior profundidade entre os anos 2000 até 2021, que se pautou nas análises envolvendo as obras de construções e manutenção das vias da região, além de traçar estudos aprofundados sobre as condições de circulação atrelada ao nível de desenvolvimento regional por meio da criação de uma metodologia própria de análise rodoviária proposta nesta pesquisa, apresentada e empregada na avaliação da rede logístico-rodoviária no capítulo 4 desta pesquisa, denominada Metodologia de Avaliação Geográfica da Qualidade das Rodovias (MAGeoQR).

Na RIP estão implantadas nove rodovias intermunicipais³, muitas das quais passam pela região interligando localidades socioeconômicas importantes do estado, umas poucas fazem a ligação entre os municípios da região com rodovias que permitem entrar e sair da RIP e escoar a produção, geralmente agrícola. Estas rodovias foram avaliadas a partir da metodologia criada para esta pesquisa, cuja qualidade demasiado ruim, está apresentada neste trabalho, sendo elas:

1. PRC 466 – Saindo de Guarapuava e indo até Jandaia do Sul, passando pelos municípios de Pitanga e Boa Ventura de São Roque;
2. PRC 487 (Estrada Boiadeira) – Sai de Ipiranga (Próxima a Ponta Grossa) e vai até o município de Naviraí (MS), essa rodovia passa pelos municípios de Pitanga e Nova Tebas;

³ A nomenclatura das Rodovias Estaduais é definida pela justaposição do prefixo PR a três algarismos. O primeiro algarismo indica a categoria da rodovia, de acordo com as definições abaixo: 0 (zero): Radiais - são as rodovias que partem da Capital do Estado para qualquer direção, promovendo a ligação de importantes pontos do Estado. 1 (um): Longitudinais - são as rodovias que se orientam na direção-geral Norte-Sul [...]. 2 (dois): Transversais - são as rodovias que se orientam na direção-geral Leste-Oeste. [...] 3 (três): Diagonais - são as rodovias que se orientam nas direções-gerais Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste. 4, 5, 6 (quatro, cinco e seis): Ligações - são as rodovias que seguem em qualquer direção, não se enquadrando nas categorias precedentes e ligando pontos importantes de interesse estadual. [...] Para qualquer categoria de rodovia, os dois últimos algarismos poderão variar de 0 (zero) a 99 (noventa e nove). Rodovias Estaduais Coincidentes sua nomenclatura é definida pela justaposição do prefixo PRC aos mesmos três algarismos da rodovia federal planejada com diretriz coincidente. Acessos Estaduais: Os Acessos Estaduais são identificados pelo prefixo PR seguido de hífen e de número entre 800 e 999. (DER, 2017).

3. PR 460 – Passando pelo município de Pitanga, conecta a PRC 466 com a PRC 487;
4. PR 456 – Conecta Pitanga à Santa Maria do Oeste indo até Palmital;
5. PR: 364 – Sai de Guarapuava até Campina da Lagoa, se fundindo com a PRC 158 de Marquinho até Palmital, Conecta Laranjal até a PRC 158 no município de Palmital, entre Laranjal e Campina da Lagoa a rodovia não é pavimentada;
6. PR 845 – Conecta a sede de Nova Tebas até a PRC 487;
7. PR 820 – Conecta a sede de Boa Ventura de São Roque até a PRC 466;
8. PRC 158 – Atravessa o Brasil de Norte ao Sul, é pavimentada entre Marquinho e Palmital, entretanto entre Palmital, Mato Rico e Roncador a estrada é sem pavimento, depois de Roncador volta a ter pavimentação.
9. PR 239 – Conecta Mato Rico até o trevo das rodovias PRC 466 e PR 460 na área urbana de Pitanga.

As rodovias apresentadas e analisadas garantem uma mínima e necessária capacidade de circulação de pessoas, riqueza e produção na RIP e sempre esteve à margem dos grandes investimentos infraestruturais rodoviários do estado. Como exemplo da pouca importância dada a elas, por exemplo, na década de 1990, o governo do Paraná criou o chamado Anel da Integração do Paraná, que consistiu em uma malha de 2.493 Km, uma rede viária que conectaria todas as regiões economicamente importantes do Paraná, sendo que nenhuma porção desta malha passou, e ainda não passa, pela região, como pode ser observado na Figura 3, com destaque para Pitanga, ao centro.

Figura 3 – Rede Viária do Paraná - Anel da Integração.



Fonte: DER (2017).

Dessa forma a região deixou de receber investimentos no sistema rodoviário e, consequentemente, não conseguiu ser incorporada as áreas de alto desenvolvimento e produção industrial e agroindustrial paranaense, mesmo que nos últimos anos vêm-se falando, sobretudo em discursos políticos e nas mídias estaduais, sobre a melhoria das condições das rodovias da região, sendo citada, inclusive, a probabilidade de passar as PRC 466, PR 460 e PRC 487, para a iniciativa privada, incluindo nelas, o serviço de pedágios por meio de suas concessões, a RIP ainda vive distante dos interesses do Capital que acabou gerando o AIP, cujas rodovias foram colocadas em concessão a três décadas.

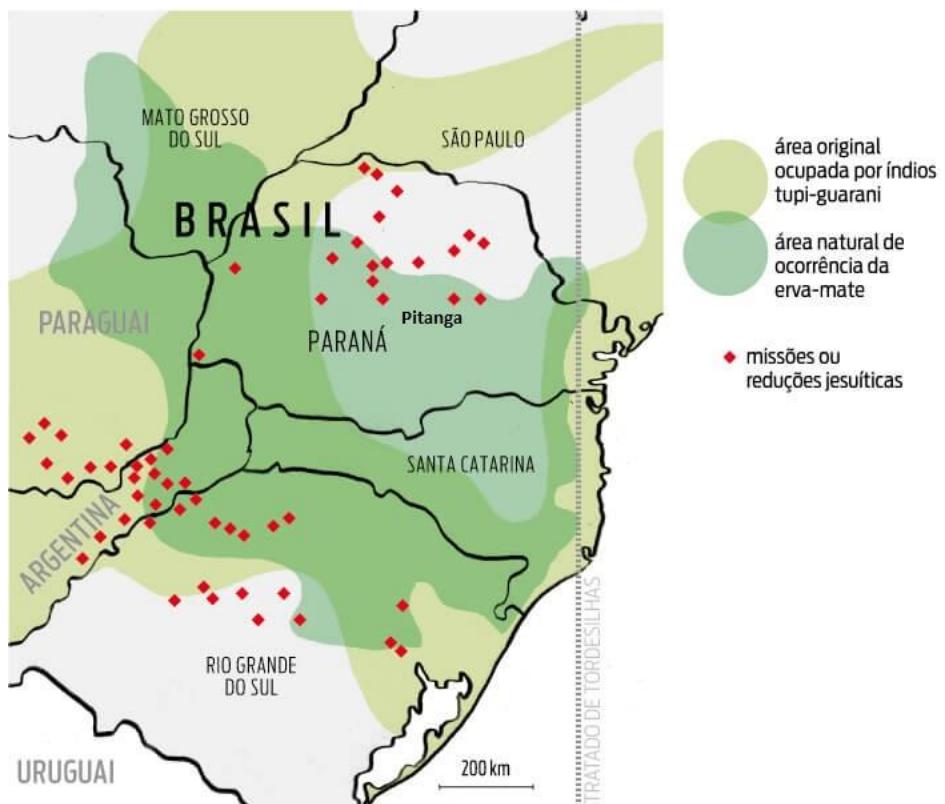
Na região, historicamente os investimentos em infraestruturas rodoviárias foram usados para o escoamento dos produtos primários, primeiramente, para a extração da erva mate e da madeira das araucárias, vegetação preponderante encontrada na região e que representou um grande ciclo econômico marcado pelo Capital e pelo mercado externo.

Foi a base física regional que se caracterizou como elemento de fixação humana e das relações de produção e consumo, quase sempre ligada ao mercado

externo e, da mesma forma, ao Capital que vinha de centros mais importantes, tendo na vegetação da Floresta Ombrófila Mista, seu alicerce.

Segundo o IBGE (1992) as principais vegetações encontradas em regiões presentes nessa classificação são a *Araucaria angustifolia* (Araucária do Paraná ou Pinheiro Brasileiro), *Ilex paraguariensis* (Erva Mate), *Ocotea porosa* (Imbuia) e a *Ocotea pulchella* (Canela), sendo essas muito exploradas economicamente no passado, nos ciclos econômicos madeireiros que marcaram a região, assim como o da própria erva mate. A erva mate teve uma associação e difusão durante o domínio jesuítico, sobretudo pelos tupi-guarani, nos séculos XVI e início do século XVII, como parte da história sulista, incluindo o Paraná. Isso se deu desde a chegada dos europeus, oficialmente a partir de 1500, se estendendo até 1632, época em que as reduções jesuíticas foram destruídas pelos bandeirantes paulistas. Na figura 4, é possível observar a mancha de predomínio da cultura da erva mate, com destaque para a localização de Pitanga, ao centro.

Figura 4 – Área de domínio da erva mate e povos originários associados (Guarani).



Fonte: Gazeta do Povo (2022).

Entender a RIP a partir do meio físico (biogeográfico) se faz salutar e é importante constatar que a floresta regional era apresenta por uma subclassificação de montana e altomontana, ambas aparecem nos municípios de Pitanga e Santa Maria. Nos demais municípios da região eles são classificados apenas como montana, fator que por muitos anos acabou sendo atrelado ao subdesenvolvimento regional, pela impossibilidade de mecanização das terras, mas tais fatores foram refutados, pois nas últimas décadas, a região convive com farta mecanização na produção da agricultura capitalista.

Esse trabalho se pauta na análise das rodovias devido ser o principal, se não único, modal de transporte utilizado na região, o aeroporto e a ferrovia mais próximos estão em Guarapuava, 88 km da sede do município de Pitanga, por exemplo. Mas há que se considerar que Guarapuava apresenta uma série de problemas infraestruturais, pois mesmo sendo sede de importante empresas agroindustriais e sendo cortada por ferrovia, seu aeroporto não possui um nível comercial de relevância, a exemplo dos de Londrina, Maringá ou Curitiba, que ficam bem distante da RIP, ampliando, assim, o isolamento regional, rompido apenas com a passagem de algumas rodovias que interligam regiões geoeconômicas estaduais no contesto nacional e sul-americano.

Na ciência geográfica, ao abordar o tema rodoviário, logo desperta a questão do rodoviarismo da metade do século XX, mesmo que a questão seja secular ou milenar quando se olha para o território e nele se observa uma nuance de caminhos, picadas, estradas etc. na própria construção daquilo que é o território nacional atual, as rodovias são algo ainda bem recente, nisso se tem recentemente que:

quando pensamos sobre o rodoviarismo nos vêm à mente, mais forte e imediatamente, os anos 1950, Brasília, as montadoras de automóveis e o governo JK. De fato, durante o governo Juscelino Kubitschek (1955-1960) foi implementada uma articulada política de atração das indústrias automobilísticas estrangeiras, com a criação do GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística – em 1956. Mas se fortaleceu, igualmente, uma outra tendência no setor de transportes: a do desmonte das ferrovias. A política rodoviária/automobilística veio acompanhada de uma progressiva desativação de ramais e de estradas de ferro. Tal diretriz foi executada durante a ditadura civil-militar (1964-1984), em que as chamadas ferrovias estratégicas foram priorizadas para transporte de grãos e de minérios, enquanto se extinguiram mais de 10 mil quilômetros de trilhos de ramais do interior, notadamente de passageiros (ANDRADE DE PAULA, 2010, p. 1).

Essa questão do rodoviarismo acontece, além de todo *lobby* industrial, também na busca pela integração nacional, ocorre na busca pela modernização do país, já que as rodovias eram, e são ainda, sinônimo de desenvolvimento. Tal fato relaciona-se com o desenvolvimento das rodovias no Paraná, pois no mesmo período houve um grande avanço rodoviário no estado, isso atrelado às ondas econômicas, que motivaram o avanço da implantação das rodovias, muitas das quais, até a atualidade, sendo fruto do período entre os anos de 1950/1970, buscando alcançar o objetivo de circulação de produtos e pessoas sobre o território.

Apesar da quantidade sensivelmente menor de estradas federais, elas são muito importantes para o escoamento das exportações paranaenses, fazendo parte da logística de transportes fundamentadas no planejamento estratégico brasileiro no conceito de “eixos de desenvolvimento” – surgido de uma evolução natural da visão antiga, mais estática, dos “polos desenvolvimentistas”, sobre os quais o Brasil, nos idos das décadas de 1960 e 1970, buscou calcar seu crescimento econômico (MELO; MOURA, 1990).

Conforme Peixoto (1977), em 1964, tínhamos cerca de 12 mil km de rodovias federais pavimentadas; dez anos depois, já possuímos 41.447 km. A rede rodoviária federal evoluiu de 27.900 km para 70 mil km, no mesmo período.

Uma pesquisa rodoviária no Brasil, realizada no ano 2010, pela Confederação Nacional do Transporte – CNT (CNT, 2010), concluiu que o país tem 76.393 km de rodovias de gestão pública, sendo que algumas delas estão sob concessão.

Os planos rodoviários da União e dos estados foram devidamente entrosados, ficando a cargo do governo federal as grandes linhas troncais e sob a responsabilidade dos estados as rodovias para a realização da alimentação dos eixos principais.

Pode-se aventar, a priori, que a gênese da formação de um sistema de vias de circulação pelo território brasileiro tem início com as picadas abertas pelos primeiros colonizadores que adentraram a partir da costa, aqui desconsiderando todas as trilhas existentes e utilizadas pelos indígenas que já habitavam essas terras. Dando-se um salto no tempo, a história do (ou de um possível) sistema rodoviário perpassa pelos caminhos carroçáveis que ligavam (sem gerar interligação) cidades, vilas e outros recantos brasileiros desde o século XVI. A inauguração da estrada União Indústria, em Minas Gerais, em 1861, trouxe mudanças à história do rodoviarismo nacional (MONTEIRO FILHO, 1953).

Entretanto, mesmo depois da União Industrial e até depois da criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, em 1937, essa história continuava sem ter muito que dizer – ou seja, quase nada ligava nada a lugar nenhum.

A primeira lei a conceder auxílio federal para construção de estradas foi aprovada em 1905. Mas só a partir de 1920 um órgão público, a Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, passou a cuidar da implementação de rodovias. Ainda assim, apenas no Nordeste, e sem ter uma finalidade especificamente rodoviária (ANDRADE, 1988). Nessa época, São Paulo criou, em 1926, a Diretoria de Estradas de Rodagem, que resultaria, em 1934, no Departamento de Estradas de Rodagem, o primeiro órgão rodoviário brasileiro com autonomia técnica e administrativa (MONTEIRO FILHO, 1953).

Um ano depois de São Paulo criar a sua Inspetoria, em 1927, o governo federal fundou a Comissão de Estradas de Rodagem Federais – mais tarde DNER; com um "fundo especial" de financiamento, obtido a partir de sobretaxas nos impostos sobre gasolina, veículos e acessórios, a Comissão chegou a construir importantes obras para a época, como a Rio-Petrópolis e a parte fluminense da primeira ligação entre Rio de Janeiro e São Paulo – isso mais de quatrocentos anos depois do processo de ocupação oficial e efetivo do território nacional, o que nos remete à possibilidade de aventar a debilidade e o atraso que gerou sobre a formação socioespacial nacional (ANEOR, 1992).

Em 1931, foi extinta a Comissão e, em 1932, o Fundo Especial passou a ser incorporado ao Orçamento da União. Em 1933, um grupo de trabalho passou a elaborar o Projeto de Lei que criaria o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Criaria porque, quando realmente fundado, em 1937, o DNER não possuía as características preconizadas pelo grupo de trabalho: não era uma autarquia, não detinha recursos próprios, e suas atividades eram desvinculadas dos sistemas rodoviários estadual e municipal.

Como resultado da política rodoviária adotada até então, o Brasil chegava aos meados da década de 1940 com modestos 423 km de rodovias pavimentadas, entre federais e estaduais, mostrando que o sistema de comunicações relegado no âmbito federal não poderia se sustentar e garantir investimentos em estradas pelo território brasileiro. Assim, em 27 de dezembro de 1945, o então ministro da Viação e Obras Públicas, Maurício Joppert da Silva, levava à sanção do presidente José Linhares o Decreto-lei 8.463, que conferia autonomia técnica e financeira ao DNER. Era a Lei

Joppert, a *Lei Áurea do rodoviarismo brasileiro*, que criava também o Fundo Rodoviário Nacional (DNER, 1999).

Como consequência da Lei Joppert, em 1950 o Brasil já contava com 968 km de malha rodoviária pavimentada, o dobro do verificado em 1945. Outro advento da Lei Joppert foi a descentralização administrativa do DNER, com a criação dos Distritos Rodoviários Federais. O país começou então a ver explodir o rodoviarismo nas décadas seguintes e, ao final dos anos 60, com exceção de Manaus e Belém, todas as capitais estavam interligadas por estradas federais (PEIXOTO, 1977).

Na década de 70, o DNER (atual Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT) continuou com as grandes obras rodoviárias, mas então para garantir a unidade e soberania nacional, por meio das interligações regionais. Assim, nasceram a Transamazônica, a Belém-Brasília, a construção da Ponte Presidente Costa e Silva (Rio-Niterói), entre tantas outras obras. O Brasil chegava, em 1980, com 47 mil km de rodovias federais pavimentadas (PEIXOTO, 1977), um número considerável, visto que menos de cinquenta anos antes, o sistema praticamente inexistia.

Nos anos de 1980, a atuação do DNER continuaria marcante, como se pôde observar na pavimentação da ligação entre Porto Velho e Rio Branco DNER (1986). Mas, no final da década, em 1988, o Fundo Nacional Rodoviário seria definitivamente extinto, ao contrário de sua suspensão pelo período de três anos, em 1982. Mesmo com os incentivos criados nos anos seguintes, como o Selo Pedágio, em 1989, e o Imposto do Petróleo, em 1991, os recursos foram caindo gradativamente. Para se ter uma ideia da situação em questão, em 1970, cerca de US\$ 2,3 bilhões eram destinados às rodovias federais; já em 1998, havia apenas US\$ 1,2 bilhões (DNER, 1999).

Neste contexto, as rodovias e o rodoviarismo na RIP se tornam o cerne das análises aqui propostas, pois eles envolvem uma gama de outros elementos constituintes do território-região estudado, ou seja, incluindo os baixos índices de desenvolvimento humano registrados nos sete municípios aqui tratados, cujo empobrecimento reflete a falta de investimentos densos de implantação e manutenção da rede logístico-rodoviária regional.

Considerando as profundas relações sociedade e natureza para se entender e analisar a RIP, ou mesmo suas relações socioambientais e culturais que buscam compreender os baixos níveis de desenvolvimento humano e sua correlação com os

baixos investimentos em infraestruturas, sobretudos as logístico-rodoviárias, esta pesquisa se baseia conceitualmente na perspectiva da análise do território, da região, do desenvolvimento e das redes, sem desconsiderar a logística e o território como elemento basilar da dinâmica regional estudada, que será tratada no segundo capítulo desta pesquisa.

No que concerne aos aspectos metodológicos, a presente pesquisa adequa-se com melhores resultados no que envolve o Materialismo Histórico Dialético, pois este vem como um método onde possibilita as análises históricas, buscando por meio da raiz dos problemas sociais, as suas causas e possíveis soluções, ou mesmo apenas realizando análises acerca de seus objetos, mesmo que neste caso, o cerne do debate envolva a rede logístico-rodoviária que espelha as contradições territoriais que marcam o empobrecimento vivenciado na RIP.

O método de análise vem como principal sustentador da pesquisa, onde norteia as bases para a direção de suas linhas interpretativas, enquanto o analítico envolve toda a questão filosófica por detrás do pesquisador, seu posicionamento político e suas críticas acerca do mundo. Dessa forma, necessita de sua total compreensão para não realizar uma pesquisa incoerente, mesmo considerando as contradições vivenciadas pela lógica capitalista intrinsecamente marcante no território-região de pesquisa.

Entretanto não deve confundir o método de análise com o de pesquisa, pois esse último refere-se as técnicas envolvidas na pesquisa, e essas não dependem da forma analítica para ser aplicadas, podem ser utilizadas em todas as pesquisas, desde que corresponda ao desejado pelo pesquisador, fatos que ocorrem nesse trabalho que perpassa por um processo avaliativo das condições logístico-rodoviárias da área pesquisada.

Moraes e Costa explicam alguns elementos sobre o método de interpretação:

Cabe explicitar a compreensão que se tem sobre o significado atribuído aos termos “método” e “metodologia”, inicialmente, aponta-se a diferença entre Método de interpretação e método de pesquisa, cuja não distinção é fonte de graves equívocos. O Primeiro diz respeito à concepção de mundo do pesquisador, sua visão da realidade, da ciência, do movimento. É a sistematização das formas de ver o real, a representação lógica e racional do entendimento que se tem do mundo e da vida. O método de interpretação refere-se assim a postura filosófica, ao posicionamento quando as questões lógicas e, por que não dizer, a ideologia e à posição política do cientista. (...) é a

aplicação de um sistema filosófico ao trabalho da ciência (MORAES; COSTA, 1984, p. 26-27).

O método interpretativo se faz importante para esta pesquisa, ele surge como o principal ponto a ser desenvolvido pelo pesquisador, pois antes de mais nada, ele é a base filosófica da pesquisa, e grande parte dos pesquisadores se confundem ao afirmar que buscam neutralidade em suas análises, contudo, esquecem que a busca pela neutralidade é uma opção de método interpretativo, e dessa forma sua concepção filosófica estará nítida. Outro ponto que necessita de atenção são os métodos de pesquisa, Moraes e Costa abordam o tema e referem que:

O método de pesquisa refere-se ao conjunto de técnicas utilizadas em determinado estudo. Relaciona-se assim, mais aos problemas operacionais da pesquisa que aos seus fundamentos filosóficos. Pode-se dizer que a utilização de um método de pesquisa não implica diretamente no posicionamento político ou concepções existenciais do pesquisador, resultando muito mais das demandas do objeto tratando e dos recursos técnicos de que dispõe (MORAES; COSTA, 1984, p. 27).

Os métodos de pesquisa, são mais simples de compreender, se dão por técnicas e ferramentas que vem a serviço do pesquisador para alcançar um determinado resultado, assim como no método interpretativo, o método de pesquisa também gera confusões no momento de empregar determinada técnica nas pesquisas científicas, parte dos pesquisadores que desenvolvem trabalhos com cunho qualitativo deixam de usar técnicas quantitativas por puro preconceito e com receio de taxações de suas pesquisas, mas muitas vezes elas se fazem necessária, como no caso dos estudos para se entender a RIP, que precisaram envolver elementos qualitativos e quantitativos.

Moraes e Costa (1984), trazem que as técnicas de análise são um patrimônio comum da ciência e estão em constante aprimoramento. O uso de uma determinada técnica não define as diretrizes interpretativas de uma pesquisa e muito menos o perfil ideológico do pesquisador. Ao utilizar técnicas quantitativas em pesquisas qualitativas não o torna incoerente, e sim, é mais uma técnica que se bem empregada dá força ao trabalho, e claro, cabe ao pesquisador saber empregar a técnica de uma forma coerente e saber analisar e empregar tais dados, cuja quantidade e densidade, exigiram interpretações que perpassaram pelo conjunto de numerosos dados levantados nos bancos de dados públicos, sobretudo federais, para se entender, por exemplo, o empobrecimento da RIP e o espelhamento disso a partir da rede logístico-

rodoviária, está no caso, exigiu a elaboração de uma metodologia própria de análise, como já comentado.

Na pesquisa em desenvolvimento, o método empregado se adequa ao Materialismo Histórico-dialético, isso devido a pesquisa ter por objetivo trabalhar com análises históricas, assim adequando-se no método proposto por Karl Marx, pois para ele qualquer fenômeno só pode ser explicado quando é apreendido em sua gênese e em seu desenvolvimento. Toda pesquisa, assim, tem a sua gênese, buscando as origens do objeto tratado, Prado Junior, ao abordar a questão do método Marxista traz que:

Marx não chegou a desenvolver sistematicamente o seu método. Limitou-se, em princípio, a aplicá-lo. Mas a maneira como o fez, como dele se utiliza, a análise a que procede do capitalismo e a sua teoria econômica daí resultante, constituem exemplo máximo e fornece elementos para traçar, ao menos em linhas gerais, aquilo em que essencialmente constituem seus procedimentos metodológicos. (PRADO JUNIOR, 2001, p. 06).

Dessa forma, Marx logrou êxito em seu método, sendo, ainda, um dos métodos mais empregados em pesquisas científicas das áreas de ciências humanas e sociais aplicadas. O método desenvolvido por Marx, busca por meio de comprovações histórica, a resposta para determinadas coisificações do presente. Desta forma, para ele não existe nenhum conhecimento efetivo do real que não seja histórico, isto é, Marx discute o movimento do conhecimento e não o do real. Trata-se de uma afirmação metodológica e não ontológica. Marx explica que qualquer fenômeno só pode ser entendido quando se aborda a sua gênese e desenvolvimento. (MORAES; COSTA, 1984, p. 45).

O método do Materialismo Histórico-dialético tem tendência para pesquisas qualitativas, isso pois na maior parte das pesquisas não se atentarem exclusivamente com a quantificação de sua análise, ou seja, com a representatividade numérica. A grande maioria das pesquisas marxistas procuram análises de compreensão de seu objeto por meio de dados que apresentem uma possibilidade de apreciação por meio de informações que são obtidas em entrevistas, verificações documentais e outros procedimentos metodológicos que não, necessariamente, necessitam de números para a obtenção de resultados.

Entretanto, os métodos qualitativos e quantitativos não se excluem, segundo Neves (1996, p. 03) pode-se utilizar de técnicas quantitativas para dar maior

confiabilidade e possibilidades ao trabalhar o objeto de pesquisa, cabe ao pesquisador demonstrar o que aquela quantificação representa, ou seja, o que os números obtidos demonstram na realidade da pesquisa, como foi o caso desta pesquisa, que mesmo tratando da formação socioespacial, demandou análise de numerosos dados estatísticos para comprovar o empobrecimento regional contínuo por décadas.

Para as pesquisas procedidas diretamente sobre a situação das rodovias estudadas na região, o método empregado foi adaptado da metodologia utilizada na avaliação anual das rodovias realizada pela CNT, especificamente na usada no ano de 2021. Enquanto os parâmetros da avaliação foram adaptados das normas 008/2003 – PRO e a 009/2003 – PRO ambas do DNIT. Não foi utilizada exatamente a mesma metodologia da CNT devido à falta de equipamentos e de pessoal, mas os principais parâmetros avaliativos seguiram a metodologia apontada, permitindo uma leitura com certa densidade sobre a situação das rodovias estudadas nesta pesquisa. Tal metodologia adaptado para a pesquisa de campo da rede logístico-rodoviária se encontra pormenorizado no capítulo quatro deste trabalho a partir da Metodologia de Avaliação Geográfica da Qualidade das Rodovias (MAGeoQR).

Nesse sentido, os procedimentos metodológicos deste trabalho, num primeiro momento fundamentam-se em pesquisas bibliográficas sobre o tema, além de análises de documentação direta e indireta, estudos de campo para observações da situação da rede logístico-rodoviária existente na região. Como base secundária de obtenção de informação sobre o objeto de análise, são feitas pesquisas documentais que também serviram de base para as comprovações necessárias contidas no objetivo central de análise desta pesquisa.

Na pesquisa proposta, foram realizados levantamentos de documentação indireta, pois, este se caracterizou como o estágio primeiro da análise (revisão de literatura sobre a temática e a área de estudo). Foram alcançados levantamentos em órgão estatais, tais como: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP), Secretarias de Desenvolvimento Estadual, Bibliotecas Públicas existentes nos sete municípios envolvidos na Região Imediata de Pitanga acervos e arquivos públicos estabelecidos na área da pesquisa etc.

A formulação que envolveu a contextualização histórica da ocupação e localização do espaço geográfico e fatores relevantes para o entendimento da RIP se deu por meio de levantamentos em bibliotecas públicas e em acervos dos arquivos públicos, que em virtude da pandemia do SARS-CoV-2, foi realizada por meio de

bancos digitais ou informações encaminhadas pelos órgãos fornecedores de dados, tanto no Paraná, como em nível nacional, além do banco de teses, dissertações e pesquisas dos laboratórios da Universidade Estadual de Londrina (UEL), Universidade Estadual do Centro Oeste (UNICENTRO), Universidade do Oeste do Paraná (UNIOESTE), Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Universidade Federal do Paraná (UFPR), dentre outras. Mas foram, ainda, usadas informações de jornais de circulação estadual e regionais, incluindo os digitais e redes sociais que apresentam informações sobre a região, a exemplo de páginas no Facebook, Instagram etc.

Porém, as informações mais salutares sobre a questão logístico-rodoviária foram coletadas nos bancos de dados da Hemeroteca Digital Brasileira, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná, da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e do Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES), além do já mencionado Instituto Nacional de Geografia e Estatística (IBGE).

No terceiro capítulo foi traçada uma leitura pormenorizada da formação socioespacial regional, desde 8 mil anos atrás, com os primeiros habitantes da região que se tem registro, passando pela formação do Caminho do Peabiru, utilização deste pelos povos originários, europeus e pelos povos caboclos, até a configuração humana regional atual, para tais levantamentos históricos e necessários para se entender a dinâmica logística e composição humana regional, se debruçou sobre a produção científicas atinente a formação regional, em banco de tese e dissertações, além de numerosas artigos produzidos sobre essa questão, em depósitos públicos de universidade, sobretudo as regionais, tais como a UEL, a UEL e a UNICENTRO.

Na consecução do quarto capítulo, foi procedida a análise da qualidade das rodovias da região, estabelecendo índices de qualidade a partir da mencionada MAGeoQR, tais como, qualidade da pavimentação, dos acostamentos e das sinalizações das nove rodovias da rede da RIP. Da mesma forma, foi procedida a análise quantitativa do plano geral da situação logístico-rodoviária regional.

No mesmo capítulo se deu a análise de material produzido e divulgado na mídia e redes sociais que abordaram a construção e manutenção das rodovias regionais. Da mesma forma, foi trazido um diagnóstico sobre as questões socioeconômicas com índices de GINI, IDH-M, Bolsa Família, Produção Agroindustrial, distribuição, ocupação e produção da terra, dentre outros fatores que

apontam a região como um bolsão de pobreza no Paraná e, o empobrecimento contínuo na RIP. Para responder estes elementos fundamentais para o entendimento, ou para uma radiografia profunda das questões socioeconômicas regionais, foram tratadas informações socioeconômicas obtidas IBGE (SIDRA) e no SAGI, do Ministério da Cidadania, dentre outros órgãos públicos.

A RIP, no decorrer das últimas décadas vive uma condição de permanente empobrecimento, sobremaneira pela falta de articulação com instituições públicas federais, estaduais e municipais que gerassem ações integradoras para buscar solução para os problemas regionais. A região carece de recursos de toda ordem que permitam a realização de projetos e programas direcionados para o desenvolvimento da região, aproveitando ao máximo o potencial existente, envolvendo os setores públicos e privados que atuem na RIP e mesmo fora dela.

É preciso planejar e promover a produção que tenha lastro local/regional para que se possa melhor o nível de vida da população, elaborando e incentivando a coordenação de projetos que perpassem pelas infraestruturas existentes, além do melhoramento delas, assim como sua ampliação. Isso envolve, ainda, projetos de saneamento, melhoria habitacional, agricultura, transporte, comunicação, educação, saúde, assistência técnica às entidades e associações/grupos comunitários etc., voltados às condições e necessidades regionais.

Por fim, esta pesquisa perpassa pelo sentido da identidade regional e, também territorial, mas sua análise se dá a partir de uma região geográfica estabelecida pelo próprio Estado, a partir de um dos seus órgãos, como já mencionado, pelo IBGE – a RIP, ou a Região Imediata de Pitanga é, antes de tudo, um recorte regional estatal, estabelecido, ainda, por critérios que advém da formação intelectual-científica da Geografia nacional. Assim, a RIP não é uma criação para esta pesquisa, ela existe de fato, isso em todos os sentidos.

Acerca da Região, a geográfica, importante finalizar a abertura deste estudo com a contribuição de Servilha (2015), mesmo que essa discussão seja retomada e aprofundada no marco teórico desta pesquisa, sobremaneira quando ele demonstra que,

o debate acerca do conceito de região está presente em diversas áreas do saber, podendo ser abordado de diferentes, certas vezes complementares, formas. Ao que tange as perspectivas geográficas, o conceito de região historicamente se relaciona à compreensão acerca das diferenciações entre áreas, partes diferenciadas de um

todo do espaço geográfico. A compreensão acerca dos processos que delimitam fronteiras no espaço nos obriga a análise de semelhanças e diferenças, segundo duas questões, entendidas aqui como centrais. Semelhanças e diferenças são categorias carregadas de subjetividade, cujas delimitações não podem prescindir do olhar de um observador. Independentemente do método utilizado para encontrarmos diferenças e semelhanças e, por conseguinte, delimitarmos as partes de um todo, diferentes pontos de vista produzirão diferentes regiões.

A exemplo dos estudos de Servilha (2012) sobre o Vale do Jequitinhonha, em sua ressignificação sobre a identificação regional, onde o atraso e a miséria se tornaram as maiores marcas históricas, a Região Imediata de Pitanga, ou mais amplamente a região do Centro-Sul paranaense, se apresenta historicamente dentro de tal contexto – atraso e miséria na construção social, tanto lá em Minas Gerais quanto no Paraná, essas contradições sobre as regiões são marcas da formação socioespacial nacional, cujas mazelas recaíram e recaem sobre as populações.

São regiões, áreas, territórios e/ou localidades dotadas de enorme diversidade cujas realidades socioespaciais, socioculturais, socioeconômicas e socioterritoriais aparecem como homogêneas e sempre representadas pela repetição imagética construída a partir de notícias que exploram a fome, os índices de pobreza e os problemas infraestruturais – de onde pouca notícia boa é veiculada ao público, sobretudo o de fora.

A RIP conviveu e convive com poucos projetos para tirá-la do empobrecimento histórico, os poucos que são desenvolvidos na região, apenas fortalecem o vínculo de que fragmentos regionais de interesse para o Capital merecem investimentos. É uma região sugada, explorada e deprimida, e que sempre recebeu muito pouco do que pode oferecer e do que já ofereceu enquanto riqueza. Há uma certa aceitação comportamental de senso comum que relativiza a pobreza regional como algo natural - sempre foi assim, por que seria diferente agora e no futuro?

A manutenção deste *status quo* regional é, também, estratégica, pois ela garante que as forças políticas regionais se perpetuem ao manter o nível de desenvolvimento que garanta a pobreza instalada e o próprio empobrecimento, isso é estratégico dentro da lógica de domínio das elites do poder e do atraso – isso é quase que o próprio espírito brasileiro e a RIP fazem parte deste contexto.



Barra Bonita, entre Pitanga e Mato Rico, trabalho de campo, 15 dezembro 2021.

2 REGIÃO, TERRITÓRIO, REDES E DESENVOLVIMENTO

[...] não pensamos que a região haja desaparecido. O que esmaeceu foi nossa capacidade de reinterpretar e de conhecer o espaço e suas divisões e recortes atuais, desafiando-nos a exercer plenamente aquela tarefa permanente dos intelectuais, isto é, a atualização dos conceitos.

Milton Santos (1994).

As discussões acerca dos conceitos de território, região, redes e desenvolvimento estão no núcleo central da Geografia, é comum encontrar trabalhos que abordem tais debates, sobre os mais diversos vieses analíticos e espaciais. Nesse subcapítulo, são feitas as discussões teóricas sobre tais conceitos e mesmo categorias necessárias para analisar o objeto da pesquisa, assim como as relações desses com as materialidades e imaterialidades que formam a região estudada.

Preteritamente, o papel do espaço, hoje indissociável em suas perspectivas “natural” e “social”, pode ser interpretado tanto como “rugosidades” (SANTOS, 1978, p. 138) quando “as rugosidades são espaço construído, o tempo histórico que se transformou em paisagem, incorporado ao espaço” ou “constrangimentos” (GUATTARI, 1985, p. 323), quando este utiliza o termo para designar a interferência de elementos territoriais, seja de ordem “natural” (como uma montanha ou rio), seja de ordem social (“as pregas da subjetividade capitalística”) na problemática, por exemplo, do planejamento urbano; que redirecionam os processos sociais e econômicos, quanto como referenciais inseridos na vida cotidiana e que perpassam pelas identidades coletivas.

Em uma “Era” em que uma “geo-finança” (GOLDFINGER, 1986) volatiliza os espaços na mobilidade pretensamente ilimitada do capital, a diferenciação espacial nem por isso perde seu sentido. Quando hierarquiza seus núcleos decisórios em escala mundial, a “geo-finança” encobre toda uma dinâmica micropolítica, inserida na desigualdade do próprio sistema, onde por maior que seja amabilidade social e econômica, a reterritorialização lhe será sempre indissociável, abrindo aí necessidades de um retrabalhar os espaços sociais.

O desenvolvimento é um ‘pressuposto’ necessariamente socioespacial, ou seja, “da sociedade e do espaço: tão tola quanto a crença de se transformar substantivamente as relações sociais apenas por meio de intervenções do espaço (“fetichismo espacial tipificado por certos urbanistas) é a negligência para com o fato de qual a mudança social demanda concomitantemente (mesmo que isso nem sempre ocorra) a mudança da organização espacial que ampara as velhas relações sociais”

(SOUZA, 1996, p. 11). Estas colocações nos remetem a (SANTOS, 1994, p. 115), quando este coloca que “o espaço pode ser definido como resultado de uma interação permanente entre, de um lado, o trabalho acumulado na forma de infraestrutura e máquinas que se superpõem à natureza e, de outro lado, o trabalho presente, distribuído sobre essas formas provenientes do passado”.

Ao se observar Guattari e Rolnik (1986), quando colocam que a noção de território é entendida num sentido muito amplo, podendo ser relativa tanto a um espaço vivido, quanto a um sistema percebido no seio do qual um sujeito que se sente “em casa” o território é sinônimo de apropriação, de subjetivação fechada sobre sim mesma. Estas colocações remetem ao mundo atual, unido por uma nova centralidade dos focos hegemônicos de uma política econômica imposta pelo capitalismo mundial, é visto cada vez mais surgir com força, um novo momento de reflexão destes temas: da política, da cultura, das atividades econômicas, atrelados à questão espacial de centralidade e uniformização em sua relação com a diversidade e o desejo de autonomia.

O tema sugere uma estimulante reflexão na medida de seus níveis de concretude, abstração, delimitação e amplitude, ou seja, a discussão sobre o espaço diz respeito, também, à realidade do cotidiano social, portanto historicamente construída, assim como, a uma reflexão no seu sentido filosófico - dentro da realidade.

Como já mencionado, os municípios estudados pertencem a Região Imediata de Pitanga, essa tendo como base a classificação regional de rede urbana do IBGE, entretanto não se considera aqui, a região apenas como recorte espacial para a pesquisa, mas sim, enquanto algo real, onde os municípios que a compõem apresentam características semelhantes, estas, que vão dos aspectos naturais, de gênese, cultura, economia e desenvolvimento social.

Dessa forma, a região também se dá enquanto território, formada por meio de suas características - uma unicidade, é isso que gera diversos elos de relações de poder sobre o espaço geográfico em que tal região está assentada. Assim, região e território estão profundamente conectados. Por conta disso, segue-se a defesa de Haesbaert (2009, p. 630-631), que propõem uma perspectiva integrada ao abordar os conceitos de região e território:

Denominamos perspectivas integradoras entre os conceitos de território e região aquelas em que não só ocorre uma separação clara entre os dois conceitos como também não se incorre na diluição dos

conceitos um no interior do outro. Pode até ocorrer que um seja concebido como estando “no interior” do outro, mas não a ponto de diluí-lo e sim vê-los, de alguma forma, também, “integrados”.

Além do mais, ao se entender que uma das características da região é que ela é considerada pobre, ou subdesenvolvida se consideradas outras regiões geoeconômicas do Paraná, abre-se a possibilidade da busca em conjunto de desenvolvimento para esses municípios, fortalecendo assim a unicidade regional, compreendendo que a busca pelo desenvolvimento real não se dará de forma isolada, mas sim, em conjunto.

Concorda-se com Lencione (2014, p. 197) ao mencionar que a noção de região é fundamental na análise espacial. O que não mais se sustenta hoje em dia é a ideia de região nos moldes clássicos. Hoje a região é um conceito fundamental para pesquisas geográficas, mas utilizando-a como uma categoria real, como algo concreto, não apenas ficando no abstrato de uma categoria analítica, Gomes (1990) vem no mesmo sentido ao afirmar que:

A região é um conceito que funda uma reflexão política de base territorial, se ela coloca em jogo comunidades de interesses identificadas a uma certa área e, finalmente, se ela é sempre uma discussão entre os limites da autonomia face a um poder central, parece que estes elementos devem fazer parte desta nova definição em lugar de assumirmos de imediato uma solidariedade total com o senso comum que, neste caso da região, pode obscurecer um dado essencial: o fundamento político, de controle e gestão de um território (GOMES, 1990, p.73).

Sim, a unicidade formada pela região também desenvolve relações de poder, não somente na política partidária ou na economia, mas por meio de suas peculiaridades, as relações de poder estão sobre a formação do espaço geográfico, sobre todo trabalho e tempo exercido na construção da região, portanto a construção das características regionais também é uma construção territorial. Santos (2002, p.10) traz que:

O território não é apenas o conjunto dos sistemas naturais e de sistemas de coisas superpostas. O território tem que ser entendido como o território usado, não o território em si. O território usado é o chão mais a identidade. A identidade é o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence. O território é o fundamento do trabalho, o lugar da residência, das trocas materiais e espirituais e do exercício da vida.

Milton Santos (2002) ao afirmar isso demonstra que o território é o chão mais a identidade, o que é isso além de características regionais? Por exemplo, a relação entre chão e identidade vai para além da cultura, abarca também as características econômicas, políticas e sociais, e mesmo ambientais, ou seja, traz uma unicidade de características que compreendem um determinado espaço. Claro, aqui compreendendo que em uma região pode haver diversos territórios e em um território pode haver diversas regiões, vem daí o conceito defendido por Hasbaert (1994) de multiterritorialidades, ou porque não também de multirregiões (?), já que um único local pode estar dentro de diversos territórios e de diversas regiões. São complexidades do imbricamento e das tramas de complexidade que envolvem a própria lógica do espaço geográfico.

Com base nesses entendimentos, a partir de agora se analisa as principais questões sobre o desenvolvimento regional, assim como o papel desempenhado pelas redes viárias na lógica do desenvolvimento, ou mesmo, do desenvolvimentismo.

Ao abordar a questão de desenvolvimento, deve-se deixar claro que existe desenvolvimento e crescimento econômico, e que um não necessariamente acarreta o outro, é só observar o caso de países que apresentam elevados PIB's, mas baixíssima qualidade de vida, ou lembrar da famosa frase do ex-ministro da economia entre 1967 e 1974, Delfim Netto, que durante o “milagre econômico brasileiro” repetia a famosa frase: “primeiro temos de fazer o bolo crescer para depois dividi-lo”; fato que nunca aconteceu, apenas as desigualdades se fortaleceram nesse período.

Mas o que é desenvolvimento? Essa pergunta se demonstra como complexa e polêmica, porém, deve-se debatê-la, pois há diversas concepções do que é desenvolvimento, neste sentido concorda-se com Coriolano (2003, p. 26), mesmo que ela própria seja contraditória ao tratar da temática do desenvolvimento e agir de forma conservadora noutros, quando afirma que:

O desenvolvimento voltado para a escala humana pode ser entendido como aquele que privilegia o ser humano, possibilitando o desabrochar de suas potencialidades, assegurando-lhes subsistência, trabalho, educação e condições de uma vida digna a todos os cidadãos. Ao contrário da economia do ter, baseia-se na economia do ser, que se traduz em um modelo de desenvolvimento centrado no homem, em uma cultura de cooperação e parceria. Entender o desenvolvimento na escala humana significa encontrar os caminhos para viabilizar o desenvolvimento local.

Portanto, o desenvolvimento deve ser para e pelas pessoas, pela qualidade de vida daqueles que ali levam suas vidas. E cabe aos órgãos públicos buscar por meio de políticas públicas tal tipo de desenvolvimento, sem retirar do seu âmago a responsabilidade na busca de uma melhor qualidade de vida para a população, sendo que essa é medida pelo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que leva em consideração a renda média, saúde e educação. Neste sentido, a tabela 1 demonstra a evolução do IDHM dos municípios que integram a região, para que se possa ter uma ideia da condição geral de vida da população da área pesquisada, entre 1991 e 2010, ano do último censo no Brasil.

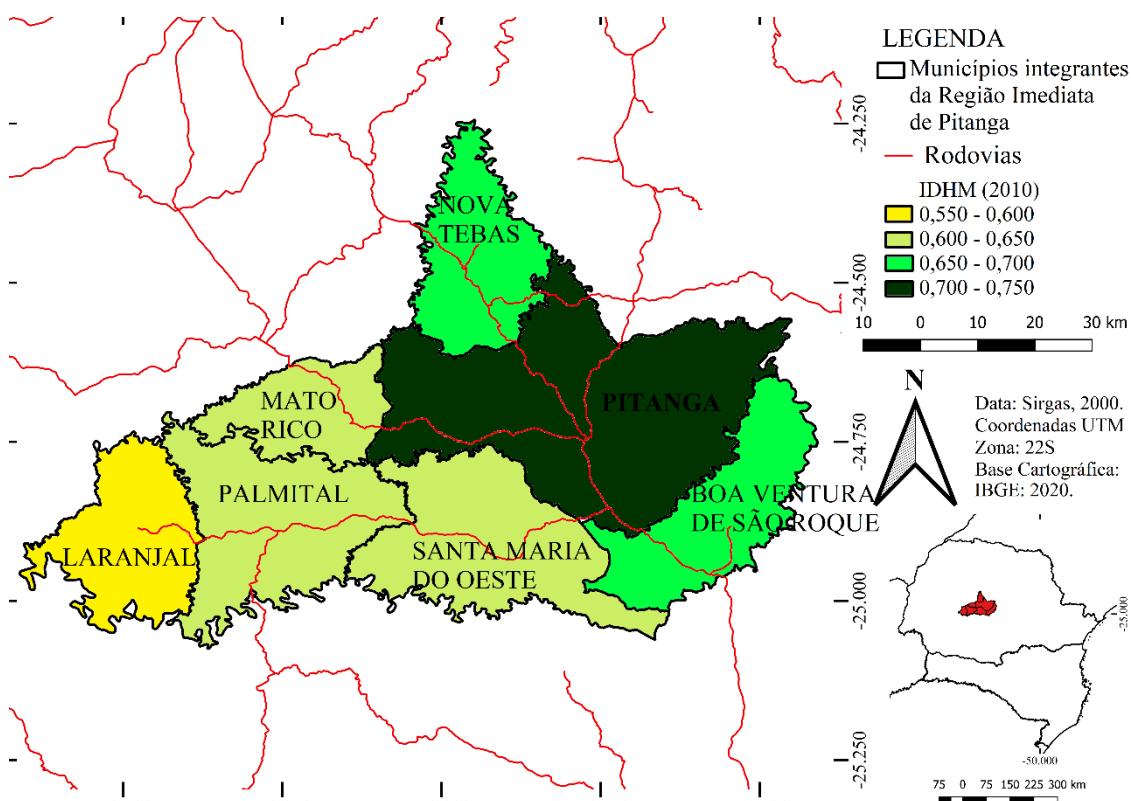
Tabela 1 – IDHM dos municípios da Região Imediata de Pitanga.

Município	IDHM		
	1991	2000	2010
PITANGA	0,381	0,575	0,702
SANTA MARIA DO OESTE	0,282	0,475	0,609
BOA VENTURA DE SÃO ROQUE	0,208	0,515	0,655
NOVA TEBAS	0,280	0,535	0,651
LARANJAL	0,261	0,419	0,585
PALMITAL	0,316	0,509	0,639
MATO RICO	0,239	0,483	0,632

Fonte: IBGE (1991, 2000 e 2010). Organizado pelo autor (2022).

Comparativamente, segundo o IBGE (2022) o IDHM médio do estado do Paraná, em 1991, era 0,507, em 2000, de 0,650 e, em 2010, de 0,749, portanto todos os municípios da Região Imediata de Pitanga estão abaixo do IDHM médio estadual. Entretanto é perceptível uma certa melhoria nos dados dos sete municípios estudados, os principais fatores de mudança desse quadro são os investimentos estatais na região. A Figura 5 traz a representação cartográfica demonstrando o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) dos municípios que compõem a RIP, a partir dos dados do último censo completo realizado no país, ainda nos governos do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Figura 5 – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal na RIP - 2010.

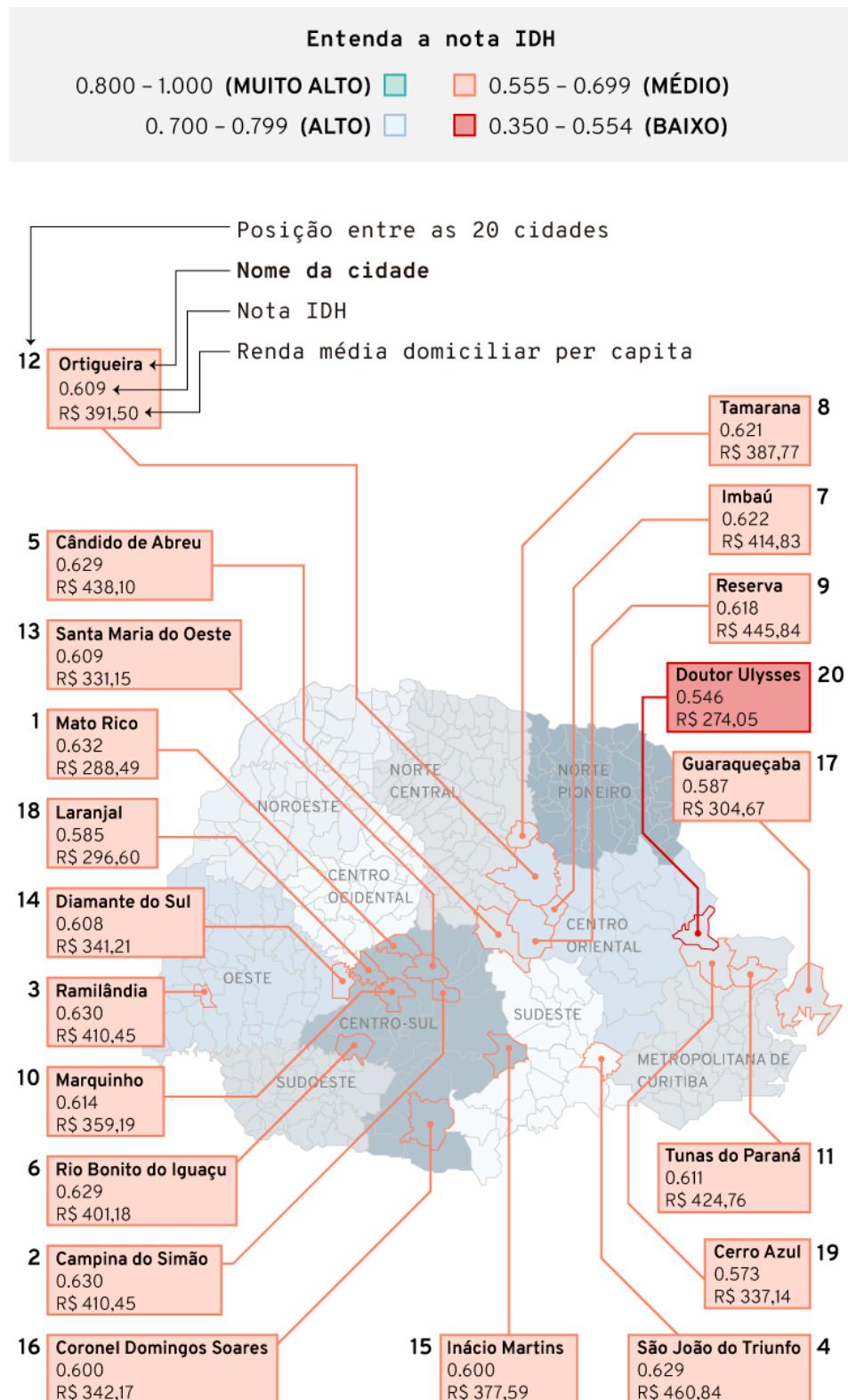


Fonte: IPARDES (2010)

Ao se analisar a Figura 4, facilmente se percebe que na RIP a maior parte dos municípios possuem baixo IDH-M, na realidade, forma parte do corredor de pobreza, vindo do Norte Central até a região Sul, perto de União da Vitória e Palmas, ao se pensar a perspectiva estadual e a localização da RIP.

Já, a Figura 6 traz um esquema cartográfico sobre o IDH estadual, dando destaque para os municípios onde a situação é mais baixa, sendo que boa parte do município estudados se encontram representados. Há que se considerar que esse material foi produzido por um dos jornais mais conservadores do estado, mas que não consegue esconder as mazelas e a pobreza evidente em parte do Paraná, no caso, a *Gazeta do Povo*.

Figura 6 – Municípios com IDH mais baixo do Paraná.



Fonte: Gazeta do Povo (2022).

Observando as informações contidas nas Figura 4 e 5, não se desiste de considerar o papel do Estado assumir a busca pela melhoria na qualidade de vida das

pessoas, além de buscar minimizar ao máximo as desigualdades sociais, essa sendo a principal patologia que atinge a sociedade, sobremaneira aquela verificada na Região Imediata de Pitanga.

Nos últimos séculos da história das sociedades ocidentais, o capitalismo tem predominado como sistema político, econômico e social, e como o cerne do capitalismo é a exploração do trabalho, a desigualdade social não é apenas resultado dessa exploração, ela é essencial para a manutenção desse sistema e, não se duvida que isso esteja nitidamente no centro do entendimento da situação vida na região de pesquisa – só isso explica a situação de subdesenvolvimento dos sete municípios pesquisados.

No senso comum, é corriqueiro afirmar que a superação das desigualdades sociais se dará pela socialização da pobreza, mas é o contrário disso, pois a busca pelo rompimento da desigualdade se dá pela socialização da riqueza, essa, que no sistema capitalista é gerada por meio do acúmulo do Capital formado pela exploração da mais valia. Neste sentido, é preciso concordar com Coriolano (2003, p. 39) ao afirmar que:

Pobreza historicamente, refere-se à situação das pessoas que estão abaixo de um determinado padrão econômico, que não têm suas necessidades atendidas. Pobre seria uma pessoa situada abaixo da linha da pobreza, ou seja, que não tem o suficiente para adquirir os bens necessários à sobrevivência adequada. [...] Essa noção de pobreza é ainda irrestrita e limitada porque ser pobre é muito mais do que não ter: é sobretudo, não ser. O não-ter leva também ao não-ser.

Ainda nessa perspectiva, se faz necessário voltar a questão regional, quais seriam os objetivos e as vantagens das classes dominantes em desenvolver determinada região empobrecida? A tabela 2 demonstra aspectos irrefutáveis sobre a pobreza da Região Imediata de Pitanga, com os elevados índices de pobreza e de extrema pobreza nos municípios envolvidos.

Tabela 2 – Índice de pobreza e pobreza extrema na RI de Pitanga.

Município	Índice de Pobreza %			Extremamente Pobres %		
	1991	2000	2010	1991	2000	2010
PITANGA	66,08	40,78	14,41	38,09	17,12	7,70
SANTA MARIA DO OESTE	83,53	54,62	28,21	51,10	28,87	13,56
B. V. DE SÃO ROQUE	74,48	48,93	24,01	41,07	21,37	12,20
NOVA TEBAS	71,90	49,86	22,41	43,80	28,17	13,6
LARANJAL	58,86	41,42	14,73	27,61	19,16	8,20
PALMITAL	75,53	47,21	22,48	51,12	26,17	11,07
MATO RICO	82,10	57,46	31,49	58,6	36,39	15,14

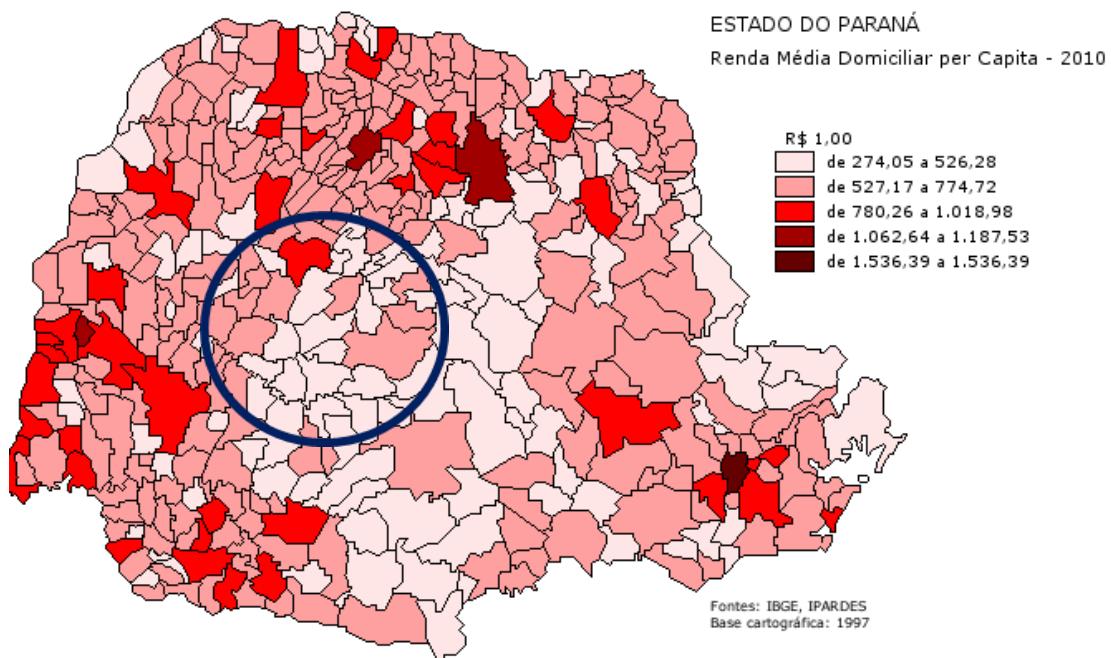
Fonte: IBGE (1991, 2000 e 2010). Organizado pelo autor (2022).

Os índices apontados na Tabela 2 são inquestionáveis, pois das sete cidades, cinco possuem mais de dez por cento da população na extrema pobreza, mesmo que os números tenham sido bastante reduzidos desde os censos de 1991, o primeiro depois da última ditadura civil-militar-empresarial cuja herança foi o empobrecimento da população e o enriquecimento de pequenos grupos empresariais aliados ao regime de exceção.

Nessa análise seriam fundamentais os dados do intercenso 2010/2020, mas lamentavelmente o governo despótico do atual presidente Jair Bolsonaro não conseguiu, ou não desejou, realizar tal censo, que traria dados que poderiam demonstrar que os índices de pobreza teriam diminuído nos governos ditos progressistas do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva e da ex-presidenta Dilma Vana Rousseff. Desta feita, é preciso aguardar o censo de 2022, caso ele ocorra, mesmo com grande atraso, para que se possa ter ciência de tais informações que mostrem com clareza a situação da pobreza e da extrema pobreza na região estudada.

Para exemplificar ainda mais, a Figura 7 (marcada com um círculo) demonstra a renda média dos demais municípios paranaenses e permite verificar a região estudada, inclusive, ao se desconsiderar as cidades polos regionais concentradoras da riqueza estadual, há grande número de municípios do Paraná com renda baixa, demonstrando não haver uniformidade na distribuição da riqueza no estado.

Figura 7 – Renda média - municípios paranaenses



Fonte: IPARDES (2022).

Ao se observar a Figura 6, que traz o mapa da renda média do estado, é perceptível ver que no miolo central paranaense se concentram os municípios com a mais baixa renda, isso inclui praticamente todos os municípios da região estudada.

Por conta disso, se faz necessário reafirmar a questão regional para os municípios que compõem a região Imediata de Pitanga, onde para Correa (2000, p. 25 - 26), nos traz que:

O conceito de região tem sido largamente empregado para fins de ação e controle. Mais precisamente, no decorrer da prática política e econômica de uma sociedade de classes, que por sua própria natureza implica a existência de formas diversas de controle exercido pela classe dominante, utilizam-se o conceito de diferenciação de área e as subsequentes divisões regionais, visando ação e controle sobre territórios militarmente conquistados ou sob a dependência político-administrativa e econômica de uma classe dominante. [...] A ação e controle sobre uma determinada área quer garantir, em última análise, a reprodução da sociedade de classes, com uma dominante, que se localiza fora ou no interior da área submetida à divisão regional. Esta distinção parte da aceitação explícita ou implícita da diferenciação de áreas ao longo da história. A sua ratificação ou retificação se dá a cada momento, conforme os interesses e os conflitos dominantes de cada época. São eles que, por outro lado, levam as unidades territoriais de ação e controle, as regiões, a serem organizadas de modos diferentes.

No mesmo sentido Silva (2009. p. 205) afirma que:

No Brasil, esse processo aparece como um elo que mantém o funcionamento simultâneo de uma ordem tradicional e de uma ordem moderna, nas quais há uma repetição das velhas fórmulas de negociação política, como a patronagem, o coronelismo e o clientelismo aplicados agora, a troca de recursos simbólicos e não mais somente a troca de materiais. O objetivo é o de permitir que as antigas estruturas persistam (e até reproduzam) no interior de “novas”

Então, mais uma vez questiona-se, na visão conservadora dos coronéis regionais, quais seriam os benefícios do desenvolvimento regional de Pitanga? Com a manutenção das estruturas sociais atuais, eles teriam uma multidão de pobres e miseráveis ao seu dispor, para trabalhar no que for e como mão de obra barata, sendo que muitas vezes o trabalho se dá em troca de um rancho/casebre com um quintal para plantar seu próprio alimento, ou a troca do trabalho para receber menos do que o equivalente a uma cesta básica. Situação bastante comum na região, onde milhares de famílias estão entregues a extrema pobreza.

O índice de Gini, apresentado regionalmente para os sete municípios, permite observar a desigualdade regional na Região Imediata de Pitanga, pois mesmo tendo melhorado entre os censos de 1991 e 2010, eles ainda são bastante salutares para uma leitura territorial-regional – a Tabela 3 permite observar o avanço e a situação atual destas municipalidades.

Tabela 3 – Índice Gini dos municípios da RI de Pitanga.

Município	GINI		
	1991	2000	2010
PITANGA	0,6771	0,6349	0,5279
SANTA MARIA DO OESTE	0,5808	0,5168	0,4377
BOA VENTURA DE SÃO ROQUE	...	0,6824	0,5197
NOVA TEBAS	0,4967	0,599	0,5017
LARANJAL	...	0,605	0,4878
PALMITAL	0,603	0,6155	0,5238
MATO RICO	...	0,6158	0,4615

Fonte: IBGE (1991, 2000 e 2010). Organizado pelo autor (2022).

Mas, como promover o desenvolvimento regional se considerar a situação apresentada para a região estudada? Há nas ciências econômicas e sociais duas grandes e distintas propostas, uma baseada na tese de que o desenvolvimento deve

ser promovido pelo Estado e outro promovido pelas mãos invisíveis do mercado. Essa dualidade da gestão da macroeconomia tem gerado diversos debates, principalmente entre acadêmicos e políticos. Tais decisões na macroeconomia são sentidas diretamente na vida regional.

Ao observar as empresas instaladas na região, fora um ou outro grande investimento privado regional, e principalmente em Pitanga, todo investimento realizado é estatal, a região não atrai grandes investidores privados, ora por estar fora das grandes vias, ora por não ter um grande mercado consumidor, ora por não apresentar uma mão de obra especializada. O que se sabe de concreto é que, se o Estado abandonar de vez a região, ela definhará ainda mais, pois os sete municípios são profundamente dependentes dos investimentos estatais para garantir suas infraestruturas mínimas, assim como para sua produção e deslocamento logístico dela.

Impossível acreditar que a política liberal trará o desenvolvimento que a região necessita para romper seus baixos índices de desenvolvimento humano, pois para isso seria necessária uma política pautada no bem-estar social, com investimentos estatais massivos em infraestrutura, na área de ensino, saúde, segurança e demais equipamentos urbanos e rurais, não esquecendo das rodovias regionais.

Keynes (1982) estabelece que uma socialização mais ampla dos investimentos, sendo um meio de assegurar uma situação aproximada de pleno emprego, embora isso não implique a necessidade de excluir ajustes e fórmulas de toda espécie que permitam o Estado cooperar com a iniciativa privada, ainda mais, se se considerar a premissa de Santos (2009) ao afirmar que o Estado deve ser aquele que assume a proteção social de todos os cidadãos/ãs, patrocinando ou regulando fortemente sistemas nacionais de saúde, educação, habitação, previdência e assistência social; normatizando relações de trabalho e salários; e garantindo a renda, em caso de desemprego.

Além disso, o Estado deve garantir a criação e manutenção das redes viárias-logísticas, é dever dele garantir inicialmente a segurança daqueles que trafegam sobre tais caminhos. Mas será que redes viárias-logísticas em melhores condições viriam a colaborar com o desenvolvimento regional? Ou será que o desenvolvimento com geração de trabalho, renda e riqueza exija maiores e mais profundos investimentos para a Região Imediata de Pitanga?

Aqui entende-se que as redes viárias-logísticas são objetos técnicos, constituem-se enquanto redes, e essas são animadas por fluxos. São dinâmicas e ativas, mas não trazem em si mesmas seu princípio dinâmico, que é o movimento social (SANTOS, 1996). Assim comprehende-se que as redes por si só não têm o poder de ser um motor de desenvolvimento, mas sim, quem está por de trás dela. Santos (1996, p. 209) traz que rede é também social e política, pelas pessoas, mensagens, valores que a frequentam. Sem isso, e a despeito da materialidade com que se impõe aos nossos sentidos, a rede é, na verdade, uma mera abstração.

Nos trabalhos contemporâneos, o fator transporte de produtos quase desapareceu nas explicações propostas para compreender as reestruturações do espaço. Exceto para alguns ramos de atividade “pesados”, manipulando grandes volumes de produtos de baixo valor específico, o custo de transporte representa uma reduzida parcela do custo total de produção, tornando-se quase um parâmetro indiferente em matéria de localização, ofuscado por outras preocupações: diversidade e dinamismo dos mercados de trabalho, ligações entre serviços e indústrias, inovação etc.

(...)

A circulação de produtos no espaço é um poderoso revelador das especializações e das interdependências que organizam o território. As trocas alimentam-se das diferenciações espaciais – um espaço homogêneo não geraria nenhum fluxo – e contribuem para fortalecê-las. As diferenças entre zonas afetam tanto a produção quanto o consumo, final ou produtivo. A abertura dos espaços regionais ao seu ambiente imediato ou distante está longe de ser uniforme. Ela depende das estruturas de produção locais, e do peso econômico e demográfico de cada região considerada: uma região economicamente diversificada encontra mais, no interior de seus limites, as provisões que ela necessita e os meios para escoar seus produtos do que uma região muito especializada; e uma tal polivalência frequentemente caracteriza mais uma grande região do que de uma pequena (SAVY, 2019, p. 589).

Mas o que são redes? Na Geografia se entende que Redes Geográficas são os objetos técnicos compreendidos por fixos, fluxos e nós. Segundo Ribeiro (2001, p. 1) a organização espacial se revela, de um lado, a partir de elementos fixos, constituídos como resultado do trabalho social. E, de outro lado, por meio dos fluxos que garantem as interações entre os fixos. Fixos e fluxos originam as redes. Também não se pode esquecer dos nós, que fazem a conexão, a interligação entre diferentes pontos das redes, no caso das rodovias, os nós podem ser trevos, empresas, cidades entre outros. Já fixos são as materialidades, a estrada por si só, já fluxo é tudo o que transita por ela, são os veículos, as mercadorias e as pessoas por exemplo.

Ainda, Santos (1996) afirma que para trabalhar o conceito de rede, devem ser consideradas duas dimensões complementares, onde deve se ponderar nos estudos de rede a sua forma e a sua materialidade. Portanto, ao compreender que as materialidades são os fixos, ou seja, a estrada imóvel, dessa forma, a não criação, ou não manutenção de tais estradas é sim um empecilho para o não desenvolvimento regional.

Seguindo essa premissa, as redes não são atores sociais, elas são um objeto, mas não são neutras, e pelo fato delas serem um suporte de ação social, podem tanto ser empregadas como instrumentos de integração e de exclusão. Para Offner e Pumain (1996), ora a rede é fator de coesão, ela solidariza, ela homogeneíza, ora ela transgrede os territórios, “opondo às malhas institucionais suas lógicas funcionais”.

Buscando uma reflexão de como as redes técnicas se relacionam com o desenvolvimento socioeconômico, ou qual é seu papel estruturante das redes sobre o território. Offner e Pumain (1996) assinalam que a tecnologia não é tudo, a apropriação social permanece determinante. Todavia, a tecnologia não é neutra: ela baliza o campo das possíveis interfaces entre redes e territórios. Da mesma forma, Lima da Silveira (2003, p. 6) demonstra que:

as redes técnicas agem como suporte para tornar aparente tanto as potencialidades como os constrangimentos ao desenvolvimento social e espaço do território, reforça as desigualdades, modifica a economia local, podendo até criar forças econômicas, mas sempre com algum objetivo.

As redes estão nas mãos da elite, isso é notório, e são estes que irão comandar a rede, já ela por si só não tem o poder de alterar padrões sociais, mas esse poder está nas mãos de quem está na gestão da rede, são eles no controle dos fluxos, mesmo que de forma despercebida, estimulam ou contraem a economia atendendo os diferentes interesses do capital.

As infraestruturas viárias da região foram construídas para atender o escoamento da produção local, surgiram durante as ondas econômicas em que a região participou, compreendemos ondas econômicas⁴ ou ciclos econômicos⁵ conforme a afirmação de Ribeiro (1986, p. 18):

⁴ Discussões sobre ciclos econômicos, ou ondas econômicas, podem ser encontradas em trabalhos como de Keynes (1936), Kontradiev (1935) e Schumpeter (1935).

⁵ Preferimos utilizar o conceito de ondas econômicas e não ciclos econômicos, pois o termo ciclo remete que o mesmo processo ocorrerá novamente, já onda não, o processo aconteceu e passou, não necessariamente voltará a ocorrer.

A análise histórica de uma economia dependente tem sido periodizada através de seus ciclos econômicos, conceito associado a uma atividade principal, conduzida por um produto principal, em torno do qual se estrutura o sistema produtivo da sociedade. Determinado ciclo é comandado por um produto que tem valor no mercado externo trazendo, por isso, significativos volumes de capital para a sociedade que o produz, sempre a partir da exploração de recursos da natureza.

As redes da região já surgem com o objetivo do uso capitalista, como já mencionado, ao mesmo tempo que as redes aproximam os locais, ou seja, no caso das rodovias podem acelerar o deslocamento dos fluxos, também podem promover a exclusão, com os investimentos favorecendo as regiões ricas, e segregando parcelas empobrecidas do território, sendo que pela lógica, essas que deveriam receber maiores investimentos para que elas também tenham a possibilidade de desenvolvimento. Um exemplo disso na região estudada são os municípios de Mato Rico e Laranjal, que estão entre os mais pobres do Paraná, e que estão praticamente isoladas das grandes vias estaduais e federais. Assim, seguindo o discurso das “guerras dos locais”, tais municípios dificilmente atrairiam investimentos, pois, a localização geográfica permanece ainda muito seletiva e leva em consideração, dentre outras coisas, a disponibilidade de recursos naturais, mão-de-obra e presença de redes de transporte, energia ou telecomunicações.

Na mesma região, as redes geográficas integram o território de forma desigual, a noção de instantaneidade criada pelos meios de comunicação e de transporte são seletivas espacialmente, Pitanga, por exemplo, é muito mais integrada as redes viárias do que qualquer outro município da região. Por ela passam 5 rodovias pavimentadas, outras, como é o caso de Mato Rico, até o ano de 2021 não havia nenhuma com asfalto.

Porém, as redes também podem ser consideradas instrumentos de poder, pois, na medida em que colaboram no desenvolvimento de determinados locais, inclui ou exclui outros. Nesse sentido, ao se estudar as redes, nunca se deve considerá-las como máximas em sua totalidade, pois elas são resultado de manifestações das coações técnicas, econômicas, políticas e sociais, ao mesmo tempo em que se solidarizam com alguns pontos e os conectam, também excluem outros elementos. Seu estudo deve ser multidisciplinar, baseado nas descobertas realizadas por diferentes disciplinas que interagem entre si.

2.1 AUSÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO NA PERSPECTIVA REGIONAL-TERRITORIAL

Diferente da ideia de crescimento, que sugere principalmente do aumento em quantidade, a de desenvolvimento implica a mudança de qualidade e, também, aumento dos graus de complexidade, integração e coordenação de um sistema. Crescimento exige material e energia. Desenvolvimento produz e se alimenta de interações, informação, dentre outros elementos.

Não é por outra razão que se pode falar em crescimento populacional, mas dizer desenvolvimento intelectual, cultural, político, social. O tema desenvolvimento regional ao longo da história, tem despertado a curiosidade de pesquisadores de diversas áreas do conhecimento, como geógrafos, economistas, antropólogos, sociólogos, que buscam acrescentar a análises de diversos enfoques que enriqueçam a discussão. Mesmo como com muitas discordâncias a partir da definição da palavra “desenvolvimento”, é possível definir os atuais objetivos da palavra da seguinte maneira em um contexto geral:

“(...) o desenvolvimento é um meio para uma finalidade maior que é o homem. Desenvolver o homem é construir condições que possibilitam a evolução das suas potencialidades bio-psíquico-sociais. Para tanto, não podemos delegar a construção deste conceito apenas a um campo de saber ou a uma visão política, nem tampouco a uma dimensão da vida humana. A construção deste conceito requer uma compreensão mais ampla da vida econômica, política, social e cultural da sociedade, o que exige outro olhar, outro sentido, outros valores. Requer uma visão para além da dicotomia entre Ocidente/Oriente, moderno/atrásado, centro/periferia, global/local, humano/não-humano.”

Toda via, essa discussão nem sempre foi democrática e abrangeu todas as áreas. Historicamente, se tem diversos fatores que aos poucos separaram a abordagem econômica pura com o tema do desenvolvimento, e possibilitaram a inserção do conceito de região e, também, território. Entre tais contribuições é possível citar as Teorias Clássicas Espaciais ou de Localização em que os autores tinham como objetivo ajudar as empresas a localizar o melhor local que tivesse menor custo em despesa (transporte de matéria prima e para o consumidor) e o aumento dos lucros como Von Thunen, Weber, Christaller e Losch. Apesar da importância dos avanços teóricos referentes a entender o espaço como fator econômico, tais teorias não se preocupavam de explicar o motivo dessas empresas se aglutinarem em determinadas localidades.

Para isso, surge a análise espacial neoclássica, que tem como principal autor Alfred Marshall. Nessa abordagem se tem a concepção de análise a longo prazo, diferentes dos clássicos. Defendiam em suas teses a concentração de empresas no mesmo lugar pois isso aumentaria a interdependência tecnológica, troca de ideias, criaria mercados especializados e melhorias nas estruturas beneficiadas pelo Estado, tais fatores seriam condicionantes para a criação de uma economia externa. Toda Via, as grandes desvantagens dessa teoria segundo Dellabrida (2010) seria a elevação dos valores de terrenos e salários aumentados pela concorrência.

Ambas das teorias aqui citadas mostram ainda que o desenvolvimento estaria atrelado a inserção de regiões a moldes capitalistas e em que o crescimento econômico seria sinônimo de desenvolvimento, algo que parece se distanciar da região de análise, a RIP. Ao assumir o espaço geográfico relacionado ao econômico, vê-se que tal abordagem precisa ir além de modelos econômicos capitalistas, tendo assim um distanciamento entre os conceitos de crescimento econômico e desenvolvimento como defende Dellabrida (2010; p.38), o que seria interessante para se pensar a região de Pitanga no geral, ou seja a RIP em análise:

“a definição de desenvolvimento, ao ser diferenciado de crescimento econômico, traz implícita a ideia de transformação e de evolução, pelo fato de incorporar a noção de mudanças de estruturas econômicas, sociais, culturais e tecnológicas. No termo crescimento econômico está implícita apenas a ideia de expansão quantitativa.” (p.38)

A partir dessa definição o autor abre uma gama de oportunidades para a compreensão de descobrir o porquê algumas regiões se desenvolvem e outras não, fora apenas da concepção neoliberal, proporcionando uma análise mais complexa da realidade do local/regional, podendo inclusive ser contra conceito de desenvolvimento dentro do sistema capitalista como propõem alguns autores de cunho socialista.

O geógrafo David Harvey, ao contribuir para o tema, enxerga o desenvolvimento não necessariamente como uma fase a ser alcançada, assim como Rostow postulou na sua teoria etapística, visando o consumo em massa. Mas, sim, como uma condição histórica e geográfica que desencadeia condições diferentes em regiões distintas da Terra, por conta da acumulação desigual do capitalismo global e seu progresso de homogeneização, define-se assim que:

“(...) o globo nunca foi um campo nivelado em que a acumulação capitalista pudesse jogar seu destino. Foi e continua a ser uma superfície intensamente variegada, ecológica, política, social e

culturalmente diferenciada. Os fluxos de capital encontram alguns terrenos mais fáceis de ocupar do que outros em diferentes fases do desenvolvimento. E no contato com o mercado capitalista mundial algumas formações sociais adaptaram-se para se inserir agressivamente nas formas capitalistas de trocas de mercado, ao passo que outras não o fizeram, por uma ampla gama de motivos, o que teve consequências supremamente importantes. A acumulação primitiva ou “original” da parte de algumas classes dirigentes não-capitalistas pode ter ocorrido e ocorreu em diferentes lugares e épocas, ainda que facilitada pelo contato com a rede do mercado, que vai progressivamente tornando o globo uma única unidade econômica. Mas quando e onde ocorre essa acumulação primitiva depende de condições locais, mesmo que os efeitos sejam globais” (HARVEY, 2000; p. 51-52).

A região vista sobre a ótica harveniana se torna integrante de um processo de desenvolvimento e subdesenvolvimento global, e na sua análise deve-se levar em conta todos os processos econômicos em diferentes escalas. O autor ainda defende que o pleno desenvolvimento só ocorrerá com o fim do sistema capitalista, já que nele se estaria fadado ao aumento das desigualdades reproduzidas pelo capital, algo bem perceptível na RIP.

Ainda nessa perspectiva de subdesenvolvimento como processo não etapista do desenvolvimento, temos uma grande contribuição de autores participantes da CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe) como Celso Furtado e Raul Prebisch. Apesar desses autores possuírem um caráter mais reformista que revolucionário, defendiam a análise desenvolvimentista como fruto de um processo histórico construído ao longo dos fatos passados pela humanidade, criticando fortemente as teorias anteriores de cunho liberal discutida em centros acadêmicos:

“a teoria do Desenvolvimento, na forma como é concebida nos grandes centros universitários do mundo ocidental, tem o propósito limitado de “mostrar a natureza das variáveis não-econômicas que determinam, em última instância, a taxa de crescimento da produção de uma economia”. Dada uma estrutura econômica, caberia reconstituir os seus processos fundamentais, de maneira que fosse possível identificar aquelas variáveis exógenas que respondem pelas variações no ritmo do crescimento e pela intensidade deste.” (FURTADO, 1961, p.163-164).

Tem-se, assim, abordagens que começam a fugir de antigos cunhos extremamente “economicistas”, baseados ainda nos economistas clássicos como Adam Smith, David Ricardo e Karl Marx, trazendo a importância da história para as

análises desenvolvimentistas, possibilitando a entrada de outras ciências fora da economia para esse debate.

A Geografia tendo em sua essência a busca pela compreensão dos processos de produção e transformação do espaço geográfico pode ter uma grande contribuição para essa perspectiva holística sobre desenvolvimento, incluindo mesmo categorias como o território, sem desconsiderar a região geográfica. Desta forma, Dellabrida entende que o estudo do desenvolvimento deve também abranger o território:

“O desenvolvimento é um fenômeno no complexo que realiza sempre em territórios específicos. Resulta de dinâmicas socioeconômicas, culturais muitas vezes conflituosas e da manifestação de forças contrárias. Assim, as situações concretas de desenvolvimento se constituem em arranjos temporários que também podem ser chamados de pactos socioterritoriais, repensados temporariamente, considerando mudanças sócias, políticas, culturais e econômicas que venham a ocorrer. Com tais situações são resultantes da disputa de interesses divergentes, a questão do jogo de poder precisa ser considerada” (DELLABRIDA, 2010, p.154-155).

O território sendo um elemento histórico, construído nas relações sociais (HAESBAERT,2011), tem um papel fundamental para entender-se não só como os sistemas econômicos funcionam, mas compreender como as relações de poder, de cultura e de natureza (naturalista) influenciaram na constituição. Servindo, assim, de alicerce para implantação de novos modelos de desenvolvimento, sejam eles vindos a partir de forças endógenas ou exógenas (forças de baixo para cima e de cima para baixo, respectivamente).

Entende-se forças exógenas, a partir do pensamento de Boiser (1996), como forças advindas do sistema internacional, concretizadas a partir de sistemas de dominação e apropriação desigual do poder político, norteadas por uma determinada ideologia. Forças endógenas seriam, pelo contrário, enraizadas a partir de uma região pivotal, definida como menor território organizado, apresentando complexidade sistêmica, cultura e resiliência, como a formação socioespacial da região de Pitanga que será apresentada na sequência deste trabalho. Para o autor:

“(...) o principal problema para toda região que queira acelerar seu crescimento ou dar o salto qualitativo para o desenvolvimento consiste em como romper sua relação de dominação/dependência, para substituí-la por outras modalidades (por exemplo, relações cooperativas)” (BOISER, 1996, p.126).

Tendo identificado essa relação de dominação e dependência, como se observa nas análises feitas a partir da cidade polo de Pitanga em relação a Guarapuava e ao próprio Paraná tradicional (Curitiba, Ponta Grossa etc.), cabe tanto a gestão, quanto a participação popular, configurar um cenário estratégico, superando as adversidades sofridas pelo meio. Para Milton Santos (2011), uma das principais forças a serem consideradas como promotoras de desestabilização na atualidade seria o capital financeiro, o dinheiro que ao longo da história capitalista perdeu território e tornou-se puro como ele explica:

“antes o território continha o dinheiro, que era em parte regulado pelo dinheiro, pelo território usado. Hoje, sob a influência do dinheiro, o conteúdo do território escapa a toda regulamentação interna, trazendo aos agentes um sentimento de instabilidade, essa produção sistemática de medo que é um dos produtos da globalização perversa dentro da qual vivemos, esse medo que paralisa, esse medo que nos convoca a apoiar aquilo em que não cremos apenas pelo receio de perder ainda mais.” (p.19).

A globalização perversa como proposta por Santos atinge todos os dias todas as pessoas na Terra, sendo um fenômeno essencial nas grandes e pequenas escalas geográficas para a análise. Contudo, o território não perde sua importância e valor, já que é diariamente atingido pela chama da “globalização”, assim como as regiões geográficas clássicas ou os territórios-regiões. Qualquer espaço, atingido direta ou indiretamente por essa mesma deve ser subjugado à análise geográfica, tendo como objetivo entender não só o espaço pesquisado, mas sim compreender as diversas formas e contornos territoriais transformadas e produzidas pelo fenômeno (des)globalizante.

Pensar a região e o local (local/regional) é colocar no centro da análise o papel do Estado, os conflitos entre regiões na atração de indústrias, constatação recente nas disputas entre regiões com a chamada “guerra fiscal”, algo que nas análises sobre a RIP demonstraram estar a mesma forda deste contexto atrativo para o Capital desde o fechamento da industrialização tardia paranaense, ocorrida entre os anos de 1970 e 1990 (ARBIX; ZILBOVICIUS, 2006).

Disputa esta que se dá de forma desigual dada a participação diferenciada da sociedade nos partidos políticos, sindicatos, associações da sociedade civil, já que essa sociedade foi construída historicamente, mantendo, portanto, suas especificidades nesse processo de formação socioespacial. Processo esse que define

o Polo de Crescimento, que segundo Perroux, está relacionado à indústria motriz e indústria movida, levando para análise das relações inter-industriais, algo que não se observou no decorrer da história socioeconômica de Pitanga e região imediata (LEMOS, 2006).

A globalização não é apenas financeira, tem projeção nos sistemas de produção, onde as grandes empresas definem sua localização em escala mundial, caso típico do setor automotivo, algo que manteve a RIP sempre distante do processo tardio de industrialização do estado do Paraná, que teve na indústria automobilística o fechamento do seu último ciclo econômico (FURTADO, 1998).

A questão que se coloca hoje é por que a internacionalização das estruturas produtivas por parte das empresas multinacionais não está diminuindo as desigualdades sociais como previam os defensores da internacionalização da economia brasileira nos anos de 1990, quando o Paraná se industrializou (FURTADO, 1998).

Essa realidade determina uma nova relação entre as sociedades e seus espaços geoconômicos, cuja determinação escapa do domínio do espaço regional/nacional, que passam a depender de uma determinação externa que se apropria desse espaço, orientando não apenas a sua produção como o destino de seus habitantes (SANTOS, 2007).

O efeito imediato dessas transformações determinadas pelo capital globalizado vai além das mudanças tecnológicas atingindo o espaço e o homem que deixam de ser local para se tornar mundial (SANTOS, 2007).

Retomando a questão do desenvolvimento econômico para em seguida concluir com o não-desenvolvimento observado na RIP, aprofunda-se alguns aspectos conceituais com Celso Furtado (1956):

“a teoria do desenvolvimento econômico trata de explicar, numa perspectiva macroeconômica, as causas e o mecanismo do aumento persistente da produtividade do fator trabalho e suas repercussões na organização da produção e na forma como se distribui e utiliza o produto social. Essa tarefa explicativa projeta-se em dois planos. O primeiro – onde predominam as formulações abstratas [...]. O segundo – que é o plano histórico.” (p.19).

Ainda mais,

“aqueelas regiões em que, não havendo desocupação de fatores, só é possível aumentar a produtividade (a produção real per capita)

introduzindo novas técnicas. Por outro lado, as regiões cuja produtividade aumenta ou poderia aumentar pela simples implantação das técnicas já conhecidas são consideradas em graus diversos de subdesenvolvimento. O crescimento de uma economia desenvolvida é, portanto, principalmente, um problema de acumulação de novos conhecimentos científicos e de progressos na aplicação tecnológicas desses conhecimentos. O crescimento das economias subdesenvolvidas é, sobretudo, um processo de assimilação de técnicas prevalecentes na época" (p. 90).

Em economias subdesenvolvidas, a exemplo do que se observa na RIP, 80% ou mais da população ativa trabalha para suprir as necessidades básicas da coletividade, cujos dados serão melhor apresentados posteriormente. Segundo as ideias de Furtado (1956), a situação de rápida diversificação do consumo, com renda elevada para esse fim adicionada a concentração de renda em comunidades com baixa produtividade, condiz com situações estáticas de desigualdade e padrões de consumo de grupos sociais. Nessas comunidades primitivas (sic) em que o impulso inicial produtivo vem historicamente de fora, há ciclo de dependência, já não são capazes de desenvolver sua técnica internamente e não há previsão concentração de capital já que os benefícios do exterior se revertem nas mãos de pequenos grupos (p. 93-97), algo que ajuda entender a RIP quando da sua formação socioespacial se desconsidera a inserção na economia regional dos povos originários e, pior, dos caboclos que estavam inseridos na produção econômica pretérita regional sendo, posteriormente, lançados à margem da opulenta elite e burguesia guarapuavano-pitanguense que os/as excluiu dos processos socioeconômicos subsequentes.

Furtado (1956, p. 124) comenta que "o desenvolvimento em seus primeiros estágios é, principalmente, um processo de expansão geográfica do universo econômico":

"o desenvolvimento não é um processo perfeitamente reversível. O retrocesso não traduz um movimento simétrico ao do progresso ou crescimento. Se não levarmos em conta essa assimetria, dificilmente poderemos explicar grande número de casos históricos de interesse do ponto de vista do desenvolvimento da economia moderna" (p.130).

A relação inversão renda territorial é a proporção da renda corrente que se transforma em capacidade produtiva (FURTADO, 1956, p.103), explica tal afirmação: o autor salienta as formas assimétrica que se dá o processo econômico, mostrando o quanto é instável o desenvolvimento de determinado lugar, como se observa nas análises socioeconômicas da RIP. Para isso ele utiliza o exemplo de Roma, que sumiu

após o desaparecimento da população urbana, o que ocasionou a perda de técnicas e acabou configurando um caso de involução de um sistema econômico – tal situação, mesmo em outra escala, a estudada na RIP, onde se observa um perda constante de população nos últimos três censos do IBGE, fator que poderá ocasionar a redução de um desenvolvimento que já é profundamente fraco, podendo acarretar na supressão, inclusive, de possuir um polo regional no futuro, tais fatores são melhores trabalhados na sequencia desta pesquisa.

Aqui se observa que Furtado (1956) claramente evidencia a importância da análise histórica por trás das aplicações das teorias econômicas, identificando assim a estrutura social constituída por trás do pensamento econômico e, que de certa forma, corroboram com as análises socioeconômicas da RIP. “O subdesenvolvimento é, portanto, um processo histórico autônomo, e não uma etapa pela qual tenham, necessariamente, passado as economias que já alcançaram grau superior de desenvolvimento” (FURTADO, 1956, p.180).

“o dinamismo da economia capitalista resulta, em última instância, do papel que nela desempenha a classe empresarial à qual cabe utilizar de forma reprodutiva uma parte substancial da renda em permanente processo de formação” (p.183).

Celso Furtado mostra aqui que o papel da empresa no meio regional não é necessariamente como um agente de desenvolvimento. Muitas vezes a empresa tem um papel apenas de reproduzir interesses capitalistas, pois em muitas ocasiões essas companhias veem de fora e parte do lucro obtido se reverte ao local de origem empresarial, não gerando desenvolvimento local/regional, a exemplo de uma grande cooperativa agroindustrial que apenas usa o território municipal e a maior parte do seu Capital volta e é retroalimentado ao município-sede, ou ao fator meramente exportador:

“nas estruturas subdesenvolvidas de grau inferior, a massa de salários gerada no setor exportador constitui o único elemento dinâmico.” (...) “Nas estruturas subdesenvolvidas mais complexas – onde já existe um núcleo industrial ligado ao mercado interno – podem surgir reações cumulativas, tendentes a provocar transformações estruturais no sistema. O fator dinâmico básico continua a ser a procura externa; a diferença está em que a ação desta é multiplicada internamente. (...) como a expansão do setor externo é acompanhada de melhora na capacidade de importação, o poder competitivo das importações aumenta nessas fases, por geralmente, reduzindo-se a magnitude real do multiplicador interno da renda. A diferença maior ocorre, entretanto, na etapa seguinte da contratação da capacidade de importação, ao declinarem os preços dos produtos exportados” (p.189-190).

Para Furtado (1956, p. 191), a etapa superior do subdesenvolvimento é obtida quando se diversifica o centro industrial e este fica capacitado a abrolhar parte dos equipamentos promovidos pela expansão da capacidade produtiva.

“(...) uma economia, onde a produção industrial já alcançou elevado grau de diversificação e tem uma participação no produto que pouco se distingue da observada em países desenvolvidos, apresente uma estrutura ocupacional tipicamente pré-capitalista e que grande parte de sua população esteja alheia aos benefícios do desenvolvimento.” (p.198).

Desta forma, à luz de Furtado, é possível definir uma estrutura subdesenvolvida como aquela em que a plena utilização do capital disponível não é condição suficiente para a completa absorção da força de trabalho, exemplo do que encontra-se na RIP e, nela, a própria cidade polo sofre com tais mazelas de falta de perspectivas econômicas e perda de mão de obra para outros municípios da região e, mesmo, fora dela, poiso nível de produtividade correspondente à tecnologia que prevalece no setor dinâmico do sistema não dá conta de gerar renda, trabalho e riqueza regional ampliando os níveis de desenvolvimento – com isso, fica claro que a heterogeneidade tecnológica entre setores ou departamentos de uma mesma economia que caracteriza o subdesenvolvimento, conforme apontou o próprio Furtado (1956, p. 195).

A estratégia de polos de crescimento, que parece que se arrastou no decorrer da própria história econômica da RIP, sobretudo em Pitanga, a cidade polo, juntamente como os grandes pacotes de investimentos estatais (big-push) e incentivos fiscais (mecanismos de compensação para as regiões atrasadas) são exemplos claros das estratégias de impulso ao desenvolvimento regional dessa primeira geração de políticas regionais em que a região estudada não recebeu nas últimas décadas (DINIZ; CROCCO, 2006).

Embora essas características aproximem esse modelo da perspectiva keynesiana, alguns outros elementos indicam a existência de características da segunda geração de políticas regionais. Essa segunda geração parte do enfoque da competitividade e, questionando a primeira, acredita que o Estado deve se retirar da economia, permitindo com que os mecanismos de mercado garantam o crescimento sustentado, coisa não observada na RIP, que sempre esteve alheia a tais tipos de

ações socioeconômicas. Essa política está fundamentada principalmente na abertura comercial e financeira e na internacionalização da produção (DINIZ; CROCCO, 2006).

Independente do modelo de política de desenvolvimento regional adotado, as teorias regionais e urbanas, cada uma aprofundando-se em uma questão específica, ressaltam a importâncias das variáveis investimento, tecnologia (inovação) e infraestrutura (transportes, energia, saneamento, habitação etc.) para o desenvolvimento regional, todos estes fatores colocados pelo modelo nunca foram introduzidos na RIP.

Redes de circulação e comunicação contribuem para modelar o quadro espaço-temporal que é todo território, a exemplo dos estudos centrais desta pesquisa que apontam para as redes de circulação como parte da explicação do subdesenvolvimento regional.

Do ponto de vista da circulação, toda rede está em perpétua transformação, dependendo da escala privilegiada pelas estratégias – se a grande ou a pequena. No caso específico deste trabalho, cabe ressaltar que a pequena escala é aquela que tenta realizar uma integração territorial e uma continuidade na distribuição das distâncias: controle dos espaços moleculares por oposição aos espaços, com os atores políticos se inspirando, na maioria das vezes, em princípios hierárquicos e centralizadores.

As redes não são somente a exibição do poder, mas ainda feitas à imagem do poder. A informação, composta de mensagens, é comunicada por meios cuja natureza e utilização implica uma certa concepção do espaço e do tempo, para a gestão e o controle dos quais a comunicação é indispensável, conforme argumenta Claude Rasffestin (1980).

Na determinação da localização como conceito que complementa território e espaço, há que se esclarecer que a cidade (como ponto que une e liga as redes) possui dois espaços que se inter-relacionam: o dos objetos em si, produzidos ou não pelo trabalho humano, e o determinado pelos locais onde estes são produzidos e consumidos. É nesse processo que aparece a questão que envolve a localização, como sendo os locais onde os produtos são produzidos e consumidos.

Rogério Haesbaert (2004, p. 40) produz uma síntese de várias noções de território que podem ser agrupadas em três vertentes básicas e fundamentais para o objeto de análise da pesquisa sobre a questão do território da RIP, as quais seriam: a política, referidas as relações espaço-poder ou jurídico-política, quando

institucionalizada no poder político do Estado; a cultural, apontada como culturalista, também podendo ser vista como simbólico-cultural e priorizando a dimensão mais subjetiva; a econômica, muitas vezes economicista, menos difundida, voltada à análise como produto da divisão “territorial” do trabalho.

Tais relações que envolvem o (sub)desenvolvimento, a economia, as redes, a cultura local/regional, o Estado e outras relações objetivas e subjetivas sobre a RIP, demonstram que as condições socioespaciais-econômicas-culturais regionais são marcadas pelo poder do atraso das elites e da burguesia que historicamente concentraram a riqueza regional em suas mãos, alijando parte considerável da sociedade regional e lançando-a ao empobrecimento e miséria, geradores da fome.

2.2 O PODER DO ATRASO ORIGINADOR DO EMPOBRECIMENTO

A RIP possui uma formação socioespacial secular, ou seja, desconsiderando as questões milenares de domínio dos povos originários, a região passou por diversos momentos que marcam sua organização socioterritorial atual. Impossível descrever a RIP, sobretudo o poder do atraso gerador do empobrecimento se ater a obra de José de Souza Martins (1994) sobre o poder do atraso, ensaios de sociologia da história lenta, onde segundo ele, o Brasil se caracteriza como uma sociedade de história lenta marcada pela insistência, pelas concepções, instituições e valores enraizados no passado, mas que permanecem vivos e presentes até os dias atuais.

Tais raízes estão registrada na própria formação socioterritorial (FRAGA, 2019), mais profundamente nas territorialidades encontradas na RIP, que inclusive permitem verificar o clientelismo e a corrupção histórica nacional nesta região, assim como noutras espalhadas pelo país, isso se regista desde a gênese da ocupação. Essa estrutura que marca o comportamento político da população, mesmo do eleitorado, registram a formação política, onde praticamente não há distinção em outras regiões, como se fosse uma grande marca sobre o território nacional.

Tudo isso acaba se resumindo na política do favor como base e fundamento do país, sem permitir uma distinção entre o público e o privado, gerando tramas que se espalham sobre os territórios político-jurídicos, econômicos, socioambientais e culturais. Pensar o poder do atraso para uma região como a RIP ajuda entender mais do que as contradições sobre o espaço geográfico, permitem entender a organização

social danosa que acaba por aniquilar as possibilidades de desenvolvimento de certas regiões.

Seguindo esse perspectiva analítica sobre o poder do atraso que envolve a RIP e seus ínfimo desenvolvimento, tem-se em Jessé Souza (2019) sua leitura sobre a elite do atraso, quando é possível aprofundar essa questão quando ele se refere a naturalização irracional de uma ideia, transformando-a em fato, abordando dois conceitos chaves que conduzem a temática central do livro sobre o culturalismo racista e o patrimonialismo, algo fortemente representado nas relações desta região que de certa forma se materializam no empobrecimento.

Jessé de Souza mostrar, ainda, que esse grupo de poder, que age de modo corporativista, apesar de ser o maior problema é tornado invisível pelos conceitos de patrimonialismo e culturalismo, que ao demonizar o estado e seus artifícios com a crença de que a corrupção política é culpada por todas as moléstias da sociedade, não só cega a dita elite do atraso, como ainda valida os seus negócios avaros como se constituíssem coisa de todo o corpo social (SOUZA, 2017, p.12).

Na concepção do autor, a formação de uma elite toda poderosa que habitaria o Estado nacional, mas não é diferente no estado federado, só vive, de fato, para que não se veja a elite real, que fica “fora do Estado”, embora que a “captura do Estado” seja basilar para seus fins. Isso se caracteriza em uma ideia que imbeciliza, pois desloca e desvirtua toda a gênese do poder real (...) (SOUZA, 2017, p.12). O discurso de combate a corrupção de verdade seria combater a rapina que envolve elite do dinheiro, da riqueza social e da capacidade de compra e de poupança de todos para proveito dos oligopólios e atravessadores financeiros, sendo este um dos mais profundos lastros que marcam essa elite do atraso (SOUZA, 2017, p.12).

Ao se caracterizar a RIP a partir da lógica jesseeana sobre a elite do atraso, na perspectiva patrimonialista e cultural racista, ela não foge a lógica da concepção que pensa o Brasil como um todo, e isso se dá justamente na lógica de esconder e legitimar a atuação hedionda da elite, criminalizando o estado(s) e governos, sobretudo aqueles que se sugiram atenuar a desigualdade social (são acusados de populistas, por exemplo), enquanto ideiam o mercado, como antro de moralidade, livre de interesses escusos e, assim, uma alternativa ao diabólico estado, a qual se necessita passar o mais longe e conceder o ínfimo poder plausível. Uma das marcas mais indeléveis disso, se observa na captura das riquezas que necessitariam ser

subvertidas no bem geral pela elite da rapina, tornando-se passível por meio do discurso regulada no liberalismo conservador tipicamente brasileiro.

Tais fatores que marcam o poder e a elite do atraso repercutem sobre os “territórios (que) são espaços qualificados pela dominação política, são jurisdições (legais, tributárias, militares ou religiosas), são unidades de governo, áreas de exercício de um poder” (MORAES, 2011, p. 75). O caráter político do processo de produção do espaço se faz fundamental de ligação analítica por conta do caráter intimamente ligado à geografia enquanto realidade socioespacial ou formação socioespacial, numa leitura mais marxista da questão. Os territórios produzem uma cartografia de poderes, que têm uma inseparável tensão com a esfera política que excede o jogo da guerra, pois ele não se

[...] mantêm apenas pelo recurso à força e à violência, envolvendo também instâncias de legitimação do domínio e do poder praticados, o que redonda em formas jurídicas de reconhecimento dos direitos de soberania (interna e/ou externamente aos espaços em questão). Nesse sentido o território é também uma construção política, que deve ser reiterada por pactos e disputas sociais. Até por isso, a formação territorial apresenta ainda uma faceta de estrita elaboração ideológica, resultando em constructos discursivos que comandam tanto a consciência dos lugares quanto sua produção material (MORAES, 2000, p. 21-22).

Por conta de tais fatores, se faz necessário entender o território como “um produto socialmente produzido, um resultado histórico da relação de um grupo humano com o espaço que o abriga” (MORAES, 2000, p. 18) e, neste sentido, é necessário entender os alicerces do discurso político local/regional no processo de construção territorial RIP. O que se investiga são as razões da estruturação do discurso de atraso na maneira da elite local/regional interagir com a sociedade paranaense tradicional.

A política estadual dirigida pelos interesses locais, e mesmo regionais, visa consolidar o espaço de jurisdição de Pitanga como centralizador de interesses, desde que se tornara polo de colonização e, hoje, polo regional, movimentando tática dentro dos balizamentos instituídos desde a segunda metade do século XIX. Assim, na gênese da ocupação efetiva por meio de colonos vindos de outras regiões coloniais próximas, a exemplo de Guarapuava, Ponta Grossa e mesmo Curitiba, sempre se observou a necessidade de cautela do espaço de domínio pretendido pelas elites regionais que passavam a ocupar a região da Serra da Pitanga (RIP), estabelecendo,

desde então, o espaço de exercício da prática política da elite local nascente e vinculada aos interesses externos.

Desta forma, é possível afirmar que a RIP é formada a partir de uma elite que chega em busca de reocupação de suas terras, anteriormente ocupadas por caboclo e indígenas, sendo que esses serão paulatinamente empurrados da região, ou mesmo eliminado, a exemplo da Chacina de 1923. Esta elite que chega e se apossa das terras pode ser interpretada com uma elite de poder e do atraso, corroborando com as leituras de José de Souza Martins e Jessé de Souza trazido anteriormente, pois elas trazem consigo a ânsia do domínio e da exploração a qualquer custo – ao chegar à região, já se sente proprietária toda poderosa das terras e dos corpos humanos que habitam preteritamente a região em tela.

Assim, a RIP é reocupada a partir do clientelismo e da oligarquia típica do sertão paranaense, em nada diferindo da oligarquia que já domina todo o Brasil. Estas questões trazem uma aparência de modernidade na medida que avança a colonização e são formadas as vilas e cidades. Mas a dominação política patrimonialista apenas possui um revestimento moderno, pois ela é a representação do poder do atraso a que fora submetido a população nacional, a partir de uma fachada burocrática racional legal – no Brasil, assim como na RIP, tudo é traduzido pela legalidade que alija milhares de pessoas do direito conta dessa dominação patrimonial que se caracteriza como a maior tradição brasileira, contraditoriamente vinculada ao poder político em sua relação com a dominação racional-legal.

Essas oligarquias do poder e do atraso, tão comumente encontradas em todo o território político-jurídico nacional sempre colocaram (e colocam) a seu serviço as instituições da moderna dominação política, subjugando e controlando todo o aparelho do Estado, assim como na escala do estado federal. Isso estabelece laços profundos de corrupção, sendo que essa corrupção está no amago do empobrecimento local/regional, assim como na dificuldade de gerar desenvolvimento, este aqui pensando na perspectiva de geração de trabalho, renda e riqueza que não esteja concentrada nas mãos dessas elites do poder e do atraso.

Mediante tais abordagens que mostram a formação de uma elite concentradora de riqueza e que possui desprezo pela população local/regional na RIP, ela é historicamente responsável nessa relação espaço-tempo geográfico pelo empobrecimento e pela falta de desenvolvimento. A população na RIP é empobrecida em grande parte, alguns municípios estudados apresentam índices alarmantes de

gentes sem condições mínimas de subsistência. Neste sentido, o trabalho na região estudada é pobre, mesmo que ao se considerar o uso de tal termo se está utilizando adjetivos do debate público que designa a situação dos indivíduos que não conseguem, apesar do seu esforço de trabalho, satisfazer suas necessidades básicas de maneira autônoma.

A pobreza do trabalho tão facilmente verificada na RIP e o consequente empobrecimento do trabalhador se faz uma das mais importantes manifestações das contradições do Capitalismo local/regional e este está intimamente relacionado a elite ao poder do atraso, pois afeta profundamente o modo de vida social a partir do seu ambiente natural de estabelecimento e, ou, territorialização. Há que se mencionar que os seres humanos e a natureza em conjunto não escapam da lógica expansionista e dilapidadora do Capital, ampliando o empobrecimento geral da vida em sociedade.

A compreensão da pobreza, ou do empobrecimento, e suas causa evoluiu de uma explicação ligada à insuficiência de renda para algo mais amplo, relacionado à privação, incluindo a negação ao acesso ao emprego, à renda ao consumo. Neste sentido, avançou de uma concepção de carência total ligada à subsistência, para as necessidades básicas, algo que se reveste pela própria lógica de se viver em uma sociedade de consumo no mundo capitalista, onde as necessidades sociais são privadas das pessoas.

Tais fatores desaguam na questão do bem-estar social alcançado pelas sociedades desenvolvidas e se contrapõe a intensa pobreza registrada nos países periféricos, acrescido da desigualdade causada pela precarização do mercado de trabalho e da exclusão que atinge praticamente todos os países do mundo, incluindo aqui, os ditos desenvolvidos. Esses elementos são notórios na RIP, onde parte da população oscila entre a pobreza (empobrecimento) e a profunda pobreza (miséria), conforme dados levantados e comprovado por esta pesquisa.

Em face da existência desta realidade inexorável, a condição de empobrecimento acaba por gerar desagregação familiar, vulnerabilidades étnicas, de gênero, fluxos migratórios em busca de melhores perspectivas de vida, dentre outros fatores, que podem incluir as violências e, no tocante a RIP, há registro nos últimos censo de enorme perda populacional em todos os sete municípios estudados onde é aparente e carência absoluta. Há situações de empobrecimento envolvendo os municípios estudados que apontam condições que vão da pobreza até a indigência.

A RIP é marcada por forte concentração de renda e privação quando se observa a lógica econômica no mundo capitalista e dito globalizado, isso se caracteriza como uma certidão geradora da condição de pobreza, sobremaneira a partir da escassez de renda que se faz causadora dos problemas sociais, envolto, ainda, por outros fatores, tais como desestrutura familiar e psicológica, insuficiente acesso à educação completa e carência de direitos básicos ligados a higiene, a saúde e aos cuidados alimentares. Nessa perspectiva, Sen (2010, p. 120-121), estabelece sua leitura sobre a pobreza:

A pobreza pode ser identificada em termos de privação de capacidades; a abordagem concentra-se em privações que são intrinsecamente importantes (em contraste com a renda baixa, que é importante apenas instrumentalmente). Existem outras influências sobre a privação de capacidades – e, portanto, sobre a pobreza real – além do baixo nível de renda (a renda não é o único instrumento de geração de capacidades). (...) A relação instrumental entre baixa renda e baixa capacidade é variável entre comunidades e até mesmo entre famílias e indivíduos (o impacto da renda sobre as capacidades é contingente e condicional)

Importante neste contexto a clássica obra "O Desenvolvimento como Liberdade" de Amartya Sen (2010) ao analisar o conceito de desenvolvimento, contestando às leituras que ressaltam (e, claro, se limitam) aos aspectos ligados enfaticamente ao crescimento do Produto Interno Bruto, a industrialização e ao avanço tecnológico. O autor considera que o crescimento econômico não deve ser um fim em si próprio, devendo, direcionar-se a melhoria das condições de vida das pessoas, fortalecendo as liberdades - para ele, estas devem ocupar um lugar essencial e de evidência no desenvolvimento, onde as liberdades são, de acordo com esta proposição, um fim e um meio ao mesmo tempo.

As liberdades de escolhas, colocadas por Sen (2010), estabelecem a participação das pessoas na construção dos caminhos de aprimoramento e conquista que levam as sociedades ao bem-estar, assim, o desenvolvimento com liberdade demonstrado pelo autor, se trata de uma ideia-força que apontam para os avanços sociais fundamentados na ampliação da atuação das pessoas e das coletividades. Tais pressuposto parecem estar distantes da realidade vivida na RIP, onde a pobreza, o empobrecimento e o subdesenvolvimento impedem pensar naquelas sociedades com princípios de liberdade, uma vez que tais pressupostos, do empobrecimento,

sobretudo, são as prisões que mantem a população presa ao ciclo interminável de numerosos tipos de mazelas.

A população da RIP alcançou um pouco de liberdade, desta liberdade mencionada por Sen (2010) no período dos governos populares/progressistas do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva e da Presidenta Dilma Vanna Rousseff, quando da política pública do Programa Bolsa Família, dentre outras políticas públicas da época em tela.

Programas como Programa Bolsa Família (PBF) atenuaram essas condições sociais durante o período “progressista” vivido no Brasil entre os anos de 2003 e 2013, sobretudo este, mesmo que ele se estenda até o golpe jurídico-parlamentar de 2018, fazendo desde a eleição do atual presidente do Brasil (2018-2022) uma diminuição do número de famílias atendidas pelo programa, tais números são apresentados nesta pesquisa e permitem observar que a região possui um enorme quantitativo populacional registrado no Cadastro Único (CadÚnico).

Assim, em se considerando uma perspectiva geográfica desta análise, a formação socioespacial explicita tais elementos demonstrados, uma vez que as fragmentações no espaço social são admissíveis de serem abarcadas. As fragmentações - regiões e territórios (riqueza e pobreza na própria contradição formadora espacial) -, elucubram o processo histórico e geográfico das relações que conformam a matriz vinda de suas solidificações, como permite refletir Rasffestin (1993) ao confirmar o papel do espaço como uma condição embrionária para os demais processos.

Tratar o empobrecimento demanda a compreensão teórica da pobreza nas ciências sociais e humanas, pois ela está condicionada pelos momentos históricos e, no caso da RIP, há uma progressão repleta de complexidade advinda das determinações envolvendo a formação socioespacial manifesta na socioterritorialidade local/regional, carregada de contradições e controvérsias, que podem se estender entre a realidade do espaço geográfico da RIP assim como da própria construção conceitual sobre a pobreza. Impossível pensar nestes fatores sem falar nas transformações ocorridas na relação espaço-tempo, que são dinâmicas que mais mantêm permanências espaciais, que poderiam ser as rugosidades.

Os padrões de pobreza variam de região para região, de país para país e, no caso da RIP, de município para município, dependendo, neste caso, das elites de poder e de atraso, conferindo graus menores ou maiores, mesmo que se possa

observar uma dinâmica de unicidade quando se trata de territorialidades dentro do Brasil, apresentando involuções em diversos âmbitos nas realidades institucionais e culturais, comprometendo as condições de vida com aumento da precariedade social e de desigualdades – entre estar abaixo da linha da pobreza como numerosas famílias na RIP, enquanto uma pequena minoria consegue estar acima destas condições deletérias da qualidade de vida.

Tais fatores estão explícitos na formação de uma elite agrária na gênese da reocupação pelas frentes colônicas desde meados do século XIX que teve nas ricas florestas da região a base inicial da organização capitalista excludente. Mas, em questão de anos, abriu-se caminho para que o desenvolvimento conservador da Revolução Verde chagasse até Pitanga e região. O que finalmente atingiria a agricultura camponesa gerando muitas dificuldades de manutenção da vida na terra, sobretudo aquelas que possuíam um número grande de filhos, os quais, não tiveram outra opção senão migrar para a cidade, na região e fora dela. Isso causou uma precarização tanto do trabalho rural, quanto da própria propriedade camponesa, assim como não foi acompanhada por políticas públicas de fixação das famílias no campo e, menos ainda, encontrando alternativas para um desenvolvimento na cidade, que gerasse renda, trabalho e riqueza para essa população expurgada do campo. (PAULA, 2015).

Mediante tais exposições, é pertinente apontar, sem preciosismo, que cientificamente chegou-se a se dimensionar as numerosas situações e estratificações da sociedade atual por meio de conceitos e fenômenos de pobreza e seus indicadores, a saber: Trabalhador Pobre, Pobreza de Existência, Pobreza de Existência Primária, Pobreza de Existência Secundária, Pobreza de Existência Persistente, Taxa de Risco de Pobreza, Taxa (de risco) de Pobreza Monetária, Taxa de Risco de Pobreza Transversal, Taxa de Pobreza Manifesta, Taxa Média de Risco de Pobreza Monetária e Taxa de Pobreza Latente. No fundo, são meios identificatórios entre o que está na média, abaixo ou acima dela, algo eminentemente economicista que, por vezes respondem aos estudos para ações do Estado ou ajudam na camuflagem da realidade vivida por determinados grupos sociais, onde grupos marginalizados dentro do sistema capitalista não podem viver com dignidade por conta da falta de recursos, vivendo, resumidamente, em uma condição de pobreza de existência. Há centenas de famílias nestas condições na RIP e isso tem sido uma construção histórica na formação socioterritorial regional (SOUSA; NOISEUX, 2016).

Há que mencionar, ainda, que é possível fazer a análise a partir do indivíduo pobre que trabalha e que vive em uma família pobre, pois nem sempre o emprego define a retirada de um grupo familiar da condição de empobrecimento. Mas a questão da desigualdade e da pobreza são quase sempre tratadas pelos órgãos que fazem tais avaliações, a partir de indicadores que as características de lançamento de um indivíduo e/ou uma família nesta condição de desigualdade e pobreza.

Estas condições vão desde os baixos salários, passando pelo problema do emprego e da renda. Importante mencionar que o Banco Mundial (BM) estabelece como incidência de indigência e pobreza a parcela da população que vive com US\$ 1,25 ou US\$ 2,0 dólares por dia, permitindo comparações da situação de empobrecimento da população ano a ano. Mas no caso do Brasil, a partir do IBGE, se toma por base a cesta básica de alimentos, com diferentes valores regionais no país, onde a taxa de pobreza é calculada a partir dos que sobrevivem com cerca de $\frac{1}{2}$ salário-mínimo. Na RIP, além de milhares de famílias cadastrada no CadÚnico, a média dos que recebem o Bolsa Família (atualmente chamado de Auxílio Brasil) recebem mensalmente menos de 10% de uma salário-mínimo (SOUSA; NOISEUX, 2016).

As elites do poder e do atraso seguem questionando, sempre, tais auxílios, pois o discurso da meritocracia é uma das suas vozes mais fortes, neste acreditar que qualquer cidadão possa se erguer do profundo empobrecimento e se transformar em um empreendedor da noite para o dia. Esta elite não admite que o Estado auxilie a população empobrecida pelo sistema capitalista dominante, mas vive historicamente da concentração da terra e da riqueza, quase sempre, atrelada a corrupção e aos benefícios transferidos do tesouro nacional para safra, para a produção industrial e, claro, para manter o longínquo discurso de que ela é geradora dos empregos e distribuição da renda, que na realidade está concentrada nela – na elite do poder e do atraso.

No tocante ao tema do Estado e suas relações políticas e dimensão social no Brasil, Silva (2009, p. 1), demonstra que:

ao tratamento dos temas do Estado ou a ele relacionados dá-se o nome de política. O Estado e a política têm em comum a referência ao poder. Não há teoria política que não parta, direta ou indiretamente, de uma definição de poder e de uma análise do fenômeno do poder. Assim, é no poder político, a princípio aquele que tem exclusividade do uso da força, mas não necessariamente a física, que se estabelece

mais eficazmente essa relação. Além de concebido como órgão de produção jurídica, o Estado é uma forma de organização social e não se dissocia da sociedade e das relações sociais subjacentes. A abordagem aqui realizada trata o Estado nesta dimensão social, como ordenamento jurídico da sociedade, residindo aí uma das justificativas para seu estudo pela Geografia e pelas demais ciências que se ocupam não só das relações sociais, mas de sua organização, inclusive espacial.

Este Estado, que é um estado de coisas herdadas desde a gênese da reocupação tanto brasileira quanto da RIP, é marcado por toda uma gama de problemas sociais atribuídos de forma vaga e indefinida que sempre foram chamadas de exclusão, aquilo que José de Souza Martins (1997) chama de “deus-demônio” que tudo explica. Mas que no fundo nada mais é do que um estado parasitário por um sistema de poder patrimonialista baseado no privilégio de alguns poucos que são cidadãos de fato, guiado por uma elite refratária cujos mecanismo do poder do atraso acaba por manter as oligarquias seculares no poder.

Por fim, além das elites de poder aqui tratadas, há as elites do atraso, trazidas por Jessé de Souza (2019) que permite ampliar o debate quanto da relação dos “setores conservadores da classe média, arregimentada pela elite a partir da cantilena do populismo que é a versão acadêmica do ódio aos pobres”, classe que segue distante da elite que a explora, mas que ajuda na manutenção do distanciamento social em relação aos pobres – nada mais são, a classe média e a elite, grupos sociais que nunca se importaram com a corrupção, até porque, a corrupção sempre esteve perto dos seus cofres.

Mesmo que os dois autores basilares para este subcapítulo tenham vindo da sociologia, eles permitiram geografizar a discussão necessária para se entender o papel da elite regional, da RIP, que mantém parcela considerável da população em situação de empobrecimento, sobretudo desde o advento do capitalismo que reterritorializou as relações humanas na área estudada, pois o

o território é compreendido como síntese conflitante de relações, como totalidade concreta do processo que envolve, também, o modo de produção, a distribuição, a circulação, o consumo e suas tensões e interposições na estrutura territorial, sendo elas, as políticas, as ideológicas, as simbólicas, as socioambientais, onde o Estado deveria desempenhar a função basilar de regulação.

Importante ainda afirmar as relações que envolvem as práticas socioespaciais constituem as afinidades geradoras de determinações territoriais que se materializam

nos processos envolvendo o poder, o trabalho e as relações sociais constituídas como forma de reprodução social material da existência humana, e seus processos produtivos são os pontos iniciais das relações que, as vezes são marcadas pela negação ou afirmação das territorialidades e, em muitas ocasiões em direções distintas geram a alienação territorial, fato que permite entender a permanência e, mesmo, piora das condições de vida da população da RIP, cuja alienação territorial pode explicar viver a mesma sobre tais condições socioeconômicas de submissão em relação as elites do poder e do atraso regional.

No processo de construção socioterritorial da RIP, se identifica uma grande correspondência entre a instância mercantil-exportadora onde o Capital mais importante é externo ou produzido para exportar, algo típico do agronegócio mesmo que este não possua dimensões de outros lugares do Paraná ou mesmo de fora do estado, mas isso ajuda na promoção do discurso (e para além do discurso) de atraso regional, como ferramenta política de mobilização de recursos que se concentram em uma pequena elite, nas alianças políticas destas, muitas das quais externas, ou seja, de Guarapuava e até mesmo de Curitiba, onde o diálogo com a sociedade acaba sendo ínfimo por conta da própria alienação territorial existente.

Estes pequenos grupos dominam a riqueza e, também, o aparelho de governo nas múltiplas escalas possíveis de atuação regional. Essa fração do Capital gera uma modernização via desenvolvimento agroprodutor e, em menor escala comercial, mas sempre a caminho da preservação dos interesses da elite da RIP, e assim, permite, na escala do mundo vivido pela população dos sete municípios, enxergar um progresso e um desenvolvimento que passa ao lado do registrado em outras regiões do estado paranaense e, mesmo no nível macrorregional.

Mas tanto o Estado, quanto a elite e, mesmo, a classe média que lhes serve e são parte de um processo histórico-geográfico de exclusão e de empobrecimento da população trabalhadora e de toda a miséria gerada na Região Imediata de Pitanga, são corresponsáveis pelos baixos índices de desenvolvimento da RIP e pela pobreza e extrema pobreza regional, assim como pelo empobrecimento contínuo registrado nos sete municípios.



Onde termina ou começa o asfalto, Mato Rico a Pitanga, 47 km de chão batido, trabalho de campo, 15 dezembro 2021.

3 FORMAÇÃO SÓCIOESPACIAL DA REGIÃO IMEDIATA DE PITANGA

[...] assim como o espaço é a expressão de uma dimensão da sociedade, em sentido amplo, priorizando processos em sua extensão e coexistência\simultaneidade (incorporando aí, obviamente, a própria transformação da natureza), o território se define mais estritamente a partir de uma abordagem sobre o espaço que prioriza ou coloca seu foco, no interior dessa dimensão espacial, n-a “dimensão”, ou melhor, n-as problemáticas de caráter político ou que envolvem a manifestação\realização das relações de poder, em suas múltiplas esferas.

Rogério Haesbaert (2010, p. 166).

Este capítulo tem como objetivo compreender os processos da formação histórica e geográfica da Região Imediata de Pitanga (RIP), assim como das suas infraestruturas viárias, a fim de contextualizar e colaborar no entendimento da sua atual situação.

Parte-se do pressuposto de que não existe sociedade a-geográfica assim como não existe espaço geográfico a-histórico. Assim como todo o espaço geográfico está impregnado de historicidade, a história está, sempre, impregnada de geograficidade (PORTO-GONÇALVES, 2006), portanto, necessita de análises que buscam uma interdisciplinaridade entre a Geografia e História, pois como afirma Moreira (1982), a formação espacial contém sua estrutura e nela está contida, numa relação dialética que nos permite, por meio do conhecimento da estrutura e movimentos da formação espacial, conhecer a estrutura e movimentos da formação econômico-social, e vice-versa.

Comumente a história do Paraná é compreendida e dividida segundo as ondas econômicas⁶, Padis (1981), Wachowicz (1988), Fraga (2002 e 2011) e Fraga e Klueger (2011) analisaram o processo de formação socioeconômico do estado paranaense dividindo-as em “ciclos”, que são: a onda econômica do ouro ou da mineração, a onda econômica da pecuária ou tropeirismo, a onda econômica da erva-mate, onda da madeira e a onda do café. Em trabalhos, tal qual o de Fajardo (2008), ambos analisam a economia rural pautada na soja, trigo e milho, principalmente.

Entretanto, nesta pesquisa optou-se em segmentar a história da região estudada em períodos, pois há redes de locomoção antes mesmo de tais ondas econômicas existirem, e por vez, a região não participou de todos as ondas

⁶ Tradicionalmente ao abordar a história paranaense é usado os termos ciclos econômicos, na nota de rodapé da página 44 explicitamos sobre o assunto.

mencionadas acima, dessa forma, dividiu-se a história regional em período não capitalista e período capitalista.

3.1 O PERÍODO NÃO CAPITALISTA: AS VIAS NA REGIÃO DURANTE A SOBERANIA INDÍGENA E CABOCLAS

Neste subcapítulo será abordado uma breve contextualização sobre os povos indígenas e caboclos da região que antecedem a migração oficial a partir da década de 1920, assim como a relação destes com a formação das primeiras vias regionais.

Mesmo tendo uma grande comunidade indígena e cabocla, há poucos estudos que analisam o período de soberania desses povos na região central do Paraná, muito do material etnográfico que daria informações acerca de como esses povos viviam foram destruídos pelas atividades agrícolas. Entre os principais estudiosos que se dedicaram nos estudos dessas comunidades, temos, no caso dos indígenas, o Professor Dr. Lúcio Tadeu Mota e o Professor Dr. Éder da Silva Novak, ambos da Universidade Estadual de Maringá (UEM), e no caso dos povos caboclos, o professor Dr. Nilson Cesar Fraga, da Universidade Estadual de Londrina (UEL).

Muito do conhecimento de como esses povos viviam é resultado da tradição dos indígenas e dos caboclos (povos originários e tradicionais) em transmitir os saberes de geração a geração, ou informações obtidas por pesquisas científicas que, como já mencionado, essas são raríssimas na região, são poucas pesquisas focadas na história dos indígenas, e menos ainda na história dos povos caboclos. Seguindo a ordem cronológica, primeiro será contextualizado a ligação das vias com os povos indígenas e posteriormente com os caboclos, pois estes abrem os caminhos para as levas de migrantes que chegam a partir de 1920 na região.

Mota e Novak (2008, p. 19) apontam que os povos indígenas habitam as terras do centro do Paraná há mais de 8 mil anos, já Schüler Sobrinho (2000), assim como Fraga (2005, 2009, 2010 e 2012) trazem que os povos caboclos têm origem no ano de 1541.

Estudos indicam que os povos originários de tais terras são os Guarani, os Xetá (do tronco linguístico Tupi) e os Kaingang (do tronco linguístico dos Macro-Jê). Por essa região passa um dos maiores caminhos criado pelos povos originários da América do Sul, o conhecido Caminho do Peabiru, que segundo Maack (1959), esse

caminho é a mais importante estrada transcontinental da América do Sul da época pré-colombiana, apresentando aproximadamente três mil quilômetros de extensão.

Em relação ao nome desse caminho a palavra Peabiru é de origem tupi-Guarani e para ela há uma variedade de traduções: “Caminho forrado”; “Por aqui passa o caminho antigo de ida e volta”; “Caminho sem ervas”; “Caminho que leva ao céu”, entre outras (BOND; FINCO, 2004, p. 07), ainda mais, Colavite (2006, p.20) traz que:

O Caminho de Peabiru, na verdade, recebe várias outras denominações - Caminho da Montanha do Sol, Caminho de São Tomé, Caminho do Mato, Caminho do Sertão e Caminho Velho - adotadas em cada região por onde passou, sendo, portanto, uma nomenclatura específica a cada região, resultante do processo de ocupação.

Entre as teorias da criação desse caminho, a mais difundida é a que foi construída pelos Guarani que habitavam o atual estado paranaense, essa teoria é a mais aceita já que suas aldeias costumavam serem construídas as margens desse caminho, fazendo com que esse, fosse uma espécie de ligação entre diversos povoamentos Guarani espalhados pelo Brasil, Paraguai e Bolívia (BOND, 1996). Além dessa teoria, Bond e Finco (2004, p. 07), trazem outras teorias acerca da formação do Caminho do Peabiru, que são as seguintes:

Caminho dos Incas: nesta hipótese, o Peabiru faria parte de uma rede viária construída pelo império inca, que interligava o que são hoje diversos países sul-americanos como Peru, Bolívia, Equador, Argentina, entre outros. Vários autores como o Barão de Capanema, o historiador Romário Martins e Caldas Tibiriçá levantaram a tese de que os incas tenham aberto o Peabiru, no seu ramo oriental – isto é, o que vinha até o Brasil; (...)

Caminho de São Tomé: existe a lendária versão de que o Caminho teria sido aberto por São Tomé, apóstolo de Cristo. A dita passagem de Tomé pela América foi bastante comentada a partir do século XVI, através de depoimentos dos padres Lozano, Manoel da Nóbrega, Montoya, e da Newe Zeitung Ansz Persillandt. A versão é a de que um homem não-indígena, barbudo, trajando um camisolão – tido como o apóstolo – teria chegado ao Brasil “andando por sobre as águas”, depois abrindo o Caminho rumo ao Paraguai, de onde continuou até os Andes, onde ficou conhecido como Viracocha.

Outra teoria da criação desse caminho é trazida por Chmyz (2004), que ao escavar territórios dos povos Jê percebeu diversos caminhos muito semelhantes ao Caminho do Peabiru, o caminho tinha a mesma função das nossas estradas rurais

que passam ao lado, às 26 vezes até por dentro das cidades. Concluímos, então, que deveria ser algo ligado ao sistema do Caminho de Peabiru." (CHMYZ *apud* GABARDO, 2004, p.20).

Como já mencionado, a teoria mais difundida, e, portanto, mais aceita é a criação desse caminho pelos povos Guarani, entretanto, esse caminho possui mais de 3 mil km de extensão, tendo diversas ramificações, então não é descartado a possibilidade de que diversos povos tenham contribuído na formação desta importante via. Já a teoria que afirma que foi criado por São Tomé é pouco aceita, já que é uma criação religiosa sem fundamentos científicos, além de que, é uma visão eurocêntrica que tradicionalmente renegam ou tentam desconstruir qualquer grande construção realizada pelos povos originários das Américas.

Estudos apontam que em média o caminho tinha oito palmos de largura (mais ou menos 1,40 m) e uma profundidade de 0,40 cm, forrado com gramíneas, as quais amenizavam os efeitos da chuva e impedia a propagação de ervas daninhas (BOND; FINCO, 2004), a Figura 8 retrata o caminho do Peabiru no município de Pitanga.

Figura 8 – Caminho do Peabiru no município de Pitanga.



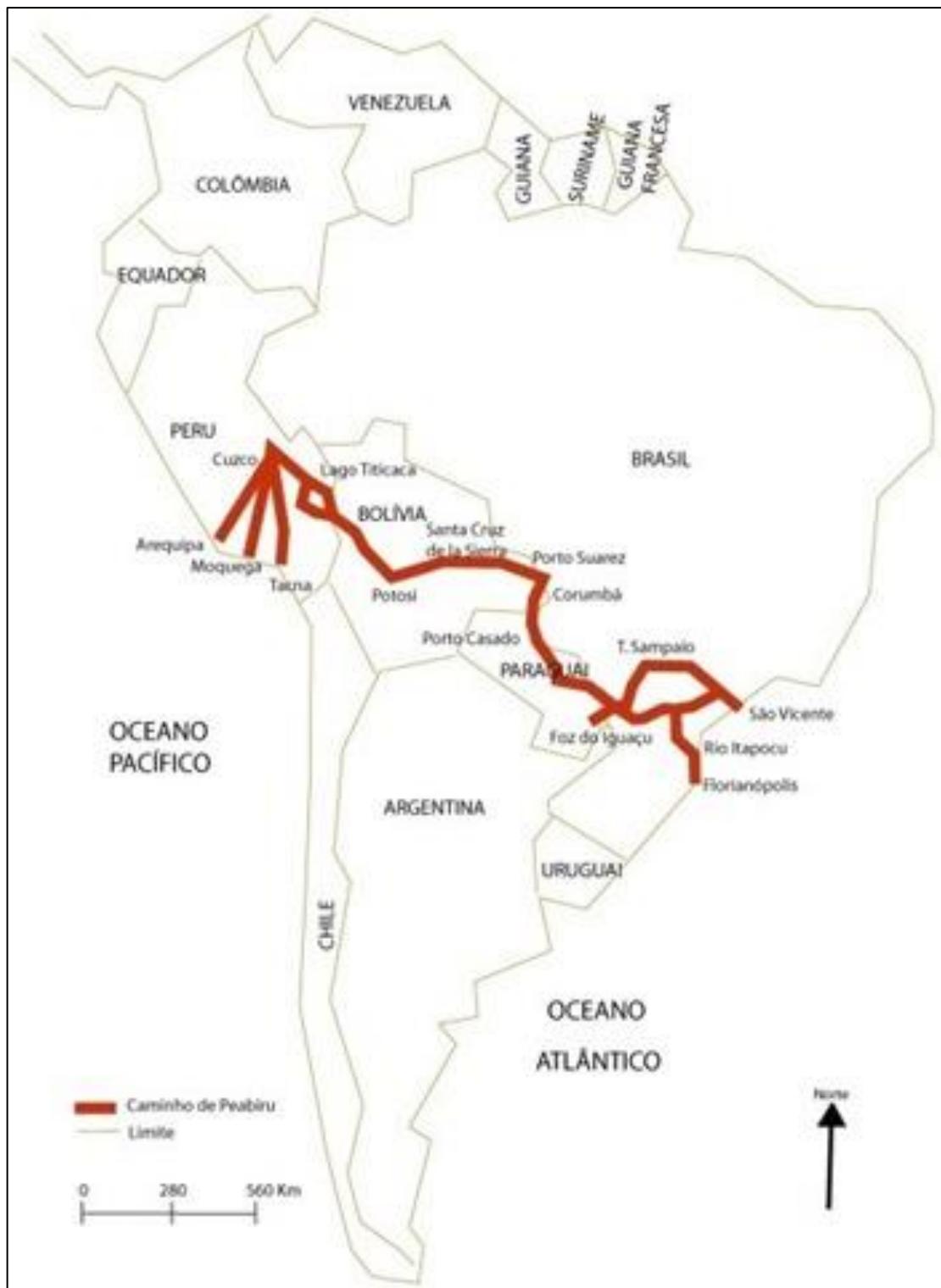
Fonte: Clemente Gaioski, 2004.

Chmyz (2007, p. 18), traz que do caminho de Peabiru, hoje temos poucas evidências, pois era uma marca muito superficial e que desapareceu com o primeiro trabalho agrícola, e a parte mais evidente desse caminho está localizada na área rural de Pitanga, como aponta Essenfelder Borges (2006, p. 06):

A partir das pesquisas de campo foi constatado um jogo de reflexo e anti-reflexo com relação às fontes sobre o Peabiru sendo interpretadas de maneiras bem diferentes, assim como a possibilidade de existência e a rota do caminho. No município de Pitanga, por exemplo, ele aparece com a sua materialidade, em outras localidades pesquisadas o caminho aparece quase virtual, no campo da lenda, da fonte, ou da memória da colonização.

Esse caminho ligava rotas que saíam dos litorais de São Paulo e Santa Catarina, convergindo para o estado do Paraná, na região estudada esse caminho passa pelos municípios de Pitanga, Boa Ventura de São Roque, Santa Maria do Oeste, Palmital e Laranjal, depois disso o caminho vai em direção ao Paraguai, Bolívia e depois segue até o Peru, acabando nas proximidades de Cusco, como pode ser observado na Figura 9.

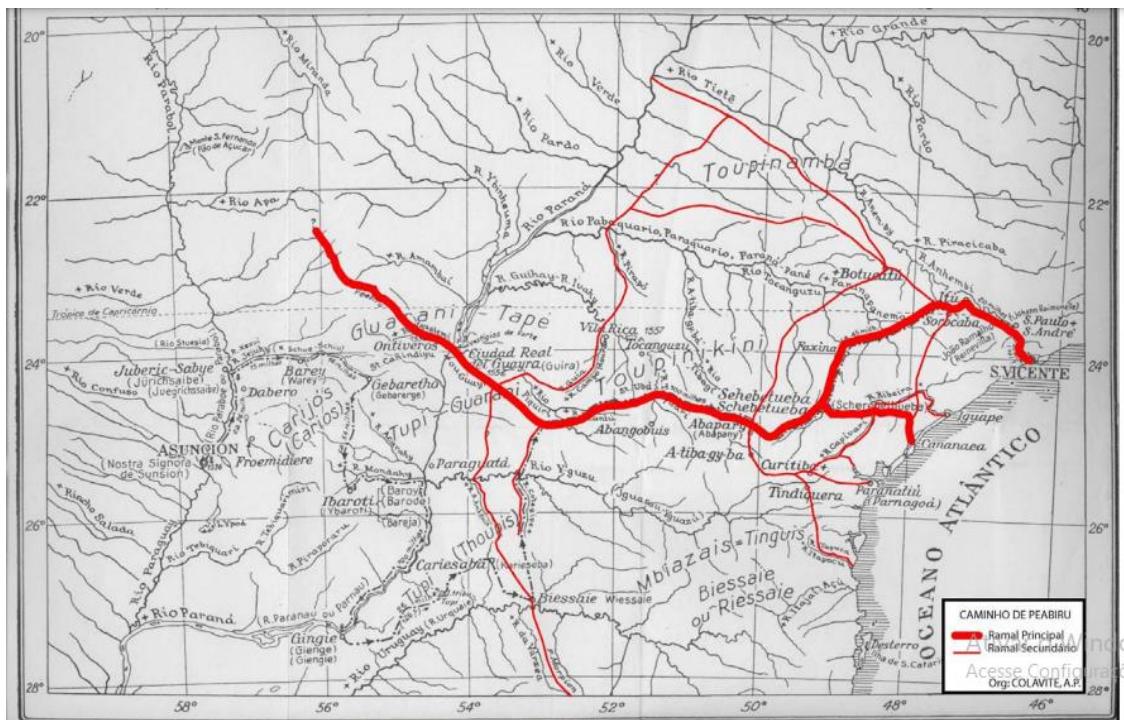
Figura 9 – Rotas principais do caminho do Peabiru.



Fonte: Colavite, 2006.

Essa é a via principal do caminho, entretanto, existiam outras ramificações, conectando-se com outras localidades distintas como pode ser observado na Figura 10.

Figura 10 – Ramificações do Peabiru.



Fonte: Colavite, 2006.

O que se tem certeza, é que diferentes etnias utilizavam tais caminhos, formando assim uma grande rede viária, conectando diversos pontos do continente sul-americano.

Na RIP havia uma grande população indígena, sabe-se isso devido a relatos como do governador do Paraguai Hernandarias de Saavedra que no ano de 1607 relata a Felipe III e insiste na importância da catequização de tribos indígenas do Guairá, por serem muito numerosas em relação à quantidade de espanhóis, pois desta forma se conseguiria conquistar a região sem armas (PARELLADA, 2005), informa que nessa carta relatava que em Villa Rica do Espírito Santo havia uma população de 100 colonos espanhóis, e ao seu redor cerca de 150.000 índios (PARALLADA, 2005).

E por fim, há um importante relato dado à revista *Cadernos da Ilha*, onde cacique da comunidade guarani de Palhoça, Werá Tupã (2004, p.15) afirma que “nossos antepassados, eles usaram esse caminho (o *Tape Aviru*) em busca da *Yvy Marã Ey*, que seria a terra sem mal. Esse caminho levaria a um lugar que, para o seu povo, não seria aqui na Terra. Seria numa outra dimensão.”

Em relação ao caminho do Peabiru e os povos indígenas não há muitas outras informações até o momento que se diferem dessas informadas, a partir de agora.

começaremos a debater sobre os povos caboclos e a relação destes com o mesmo caminho.

A atual região central Paraná já era conhecida pelos espanhóis na segunda década do século de 1500, sendo que estes usavam o caminho do Peabiru como rota para chegar na cidade de Assunção. Mas qual é a relação do caminho do Peabiru com os povos caboclos da região central do Paraná? Na verdade toda, a gênese dos povos caboclos da região estudada ocorre devido aos entrepostos criados pelos espanhóis na beira do caminho do Peabiru.

Estes entrepostos foram criados em 1541, por Núñes Alvar Cabeza de Vaca, que realizou uma expedição utilizando o Caminho do Peabiru, usando a ramificação que sai do litoral de Santa Catarina, passando pelo Paraná com destino à Assunção, esses relatos estão descritos no livro *Naufragios y Comentarios: Com de Cartas*.

Schüler Sobrinho (2000) em uma pesquisa que percorreu cinco países, buscou a origem dos povos caboclos da região da guerra do Contestado, com isso ele identificou que os espanhóis que permaneceram nos entrepostos casaram-se com mulheres indígenas, e os filhos dessa miscigenação são a origem dos caboclos.

Isso é apontado pelos relatos da expedição realizada no ano de 1554, pelos espanhóis Bartolomé Justiano, Juan de Salazar, e pelo português Cipriano de Góes e mais trinta e seis homens, estes saíram de São Vicente em São Paulo e direcionaram-se até os campos de Curitiba, de lá seguiram para Assunção, percorrendo o mesmo caminho que Cabeza de Vaca, ao chegar ao Adelantado informaram que os entrepostos estavam demograficamente crescendo e que quase todos os homens que lá foram deixados há mais de dez anos estavam casados e já tinham muitos filhos. (SCHÜLER SOBRINHO, 2000, p. 189).

Segundo Fraga (2006, p. 122) os habitantes dos sertões de Santa Catarina e Paraná pertenciam a várias raças, dentre as quais mouros, indígenas, negros, que com o tempo foram se miscigenando, criando um novo tipo de homem/mulher, nomeado de caboclo enquanto grupo social (FRAGA, 2002, 2009, 2011, 2015, 2016, 2017 e 2018), ou, ainda, homem da cor do pinhão, essa miscigenação foi além de marcar traços fenotípicos notório, como a *pele com a cor de pinhão*, a miscigenação influenciou a cultura, os modos de vestir e de se alimentar e produzir alimentos.

Essa cultura miscigenada entre a indígena e a europeia difundiu-se pela região, pois o certo é que com o aumento significativo de europeus e miscigenados em todos os entrepostos deixados por Cabeza de Vaca, uma grande parte foi

paulatinamente se infiltrando na selva e povoando uma região rica em caça e em alimentos, despontando, naquela época, o pinhão e as frutas nativas (SCHÜLER SOBRINHO, 2000, p. 199).

No município de Pitanga há inscrições em rochas basálticas, como pode ser observada na Figura 11, esse local é chamado pelos moradores de Recanto do Peabiru, nele há uma cachoeira e diversos símbolos que estão nas margens do caminho do Peabiru e remetem as coordenadas da via principal.

Figura 11 – Inscrições nas rochas no Recanto do Peabiru, município de Pitanga.



Fonte: Fraga, 2021.

Em outra escritura, no mesmo recanto, há a demonstração de uma flecha, mostrando a direção a seguir pelos viajantes que usavam o caminho, como pode ser observado na Figura 12.

Figura 12 – Flecha demonstrando a direção da via principal do Peabiru.



Fonte: Gonçalves, 2021.

Como já mencionado, as culturas indígenas e espanholas foram um dos pilares da cultura cabocla, dessa forma, é muito provável que os caboclos também

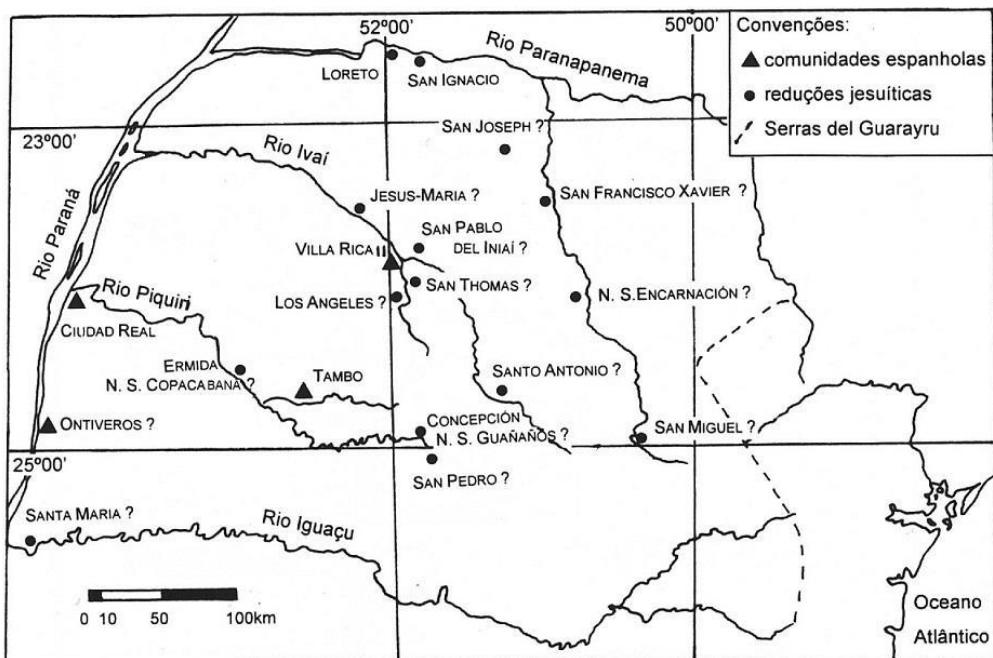
usassem o Peabiru para transitar pela região, afirma-se isso com base na fala de Cardozo (1988, p.39) que traz a rota aberta definitivamente por Alvar Núñez Cabeza de Vaca, desde então foi utilizada para o tráfico de muitas pessoas vindas da Europa com destino a Assunção.

Utilizando o mesmo caminho, no ano de 1570, os espanhóis criaram a Vila Rica do Espírito Santo, localizada nas margens do rio Cantu, próximo de sua foz no rio Piquiri, onde atualmente localiza-se o município de Nova Cantu; a antiga vila tem uma distância aproximada de 25 km da atual sede município de Laranjal, 60 km de Mato Rico e 100 km de Pitanga. Essa vila durou até o ano de 1589.

A segunda Vila Rica do Espírito Santo, surgiu em 1589 por ordem do capitão Guzman que determinou a transferência desta vila para junto da foz do rio Corumbataí com o rio Ivaí, no atual município de Fênix, essa localizada à 90 km de Nova Tebas.

Do mesmo modo que a antiga Vila Rica do Espírito Santo, a nova também está localizada nas proximidades do Peabiru, o que sinaliza que esse caminho continuava sendo usado para o tráfego da região, após a transferência dessa vila, o local passou a ser chamado de Tambo, ou, de Tambo das Minas de Ferro (GONÇALVES, 2017). Segundo Cardozo (1988, p. 18), somente nos arredores da Vila Rica do Espírito Santo existiam mais de duzentos mil indígenas. Como pode ser observado na Figura 13, nas proximidades da atual região central do Paraná havia a presença de outras missões Jesuíticas, sendo que essas usavam as ramificações do Peabiru para locomoverem-se.

Figura 13 – Província de Guairá e suas vilas e reduções jesuíticas



Fonte: Parallada (1997).

As vilas e reduções duraram até a terceira década de 1600 quando foram destruídas pelos Bandeirantes, segundo Parellada (2005), a primeira foi destruída no ano de 1627, e a última destruída foi a Vila Rica de Espírito Santo, em 1632, quando foi sitiada durante três meses pelos Bandeirantes.

Assim, nesse subcapítulo contextualizou-se a relação dos povos indígenas e caboclos com a primeira grande via da região central do Paraná, que foi o Caminho do Peabiru, onde acredita-se que tal caminho foi criado pelos Guarani, mas com diversas ramificações e colaborações de outros povos, como os Jê e posteriormente pelos caboclos, este grupo social que se formou a partir dos indígenas, portugueses, espanhóis e africanos trazidos por estes últimos dois.

Tal caminho era importante para o deslocamento pelo atual estado paranaense, sendo uma das principais vias de ligação entre o Atlântico e a cidade de Assunção, por esse caminho transitavam indígenas, europeus e os povos caboclos.

Na atualidade esse caminho foi praticamente destruído por atividades agrícolas, entretanto, a parte mais bem preservada está localizada no município de Pitanga, onde apresenta-se escrituras nas rochas, demonstrando a direção e as coordenadas do Peabiru.

3.2 O PERÍODO CAPITALISTA: A REGIÃO PÓS-MIGRAÇÃO DOS COLONOS

Desde o surgimento dos povos caboclos até a chegada dos primeiros colonos, não há grandes mudanças na estrutura viária da região, não havia a necessidade para a abertura de estradas, os povos indígenas e caboclos continuavam utilizando o Peabiru e suas ramificações como rotas.

Entretanto, a partir do momento que a região entra na mira dos capitalistas, dá-se início na abertura de diversas estradas, com isso, nesse subcapítulo será contextualizado historicamente os principais fatos relacionados a essa questão, além de apontar como toda criação de infraestrutura após a utilização capitalista desse território está conectado ao escoamento de produtos, mas não para a melhora na qualidade de vida dos moradores locais, mas sim para o Capital e o capitalistas que avançam sobre a região.

Esse subcapítulo será periodizado nas afirmações de Paula (2015) que ao abordar formação econômica da região de Pitanga traz os períodos que compreenderam as ondas econômicas, são eles:

A primeira fase importante de acumulação de capital foi a exploração da erva-mate que durou até a década de 1930, posteriormente as safras de porcos representaram a grande forma de gerar riquezas até a década de 1960, tempos esses de exploração da madeira, que também ganhou destaque, porém avançando e devastando a floresta ombrófila mista. Posteriormente, em 1985 as madeireiras entraram em decadência, foi quando a agricultura “moderna”, advinda da Revolução Verde destacou-se como principal meio de se acumular capital no campo imprimindo a sua lógica desterritorializante (PAULA, 2015, p. 61).

Assim, esse subcapítulo seguirá a mesma tendência, seguindo a ordem cronológica dos acontecimentos, entretanto, para não emaranhar assuntos, mesmo que relacionados, serão abordadas as ondas econômicas de forma separada. Mas aqui deixando explícito que se concorda com Favaro (2014, p. 30) ao afirmar que os ciclos econômicos que marcam a formação do território; é interessante ressaltar que os mesmos não aconteceram isoladamente um do outro, mas sim, a partir de processo quase simultâneo e até mesmo, integrado em alguns casos.

Os primeiros registros de colonos na região são do século XIX, na colônia Thereza Christina, fundada em 1847 pelo médico francês Jean Maurice Faivre, localizada às margens do rio Ivaí, nas proximidades da atual divisa entre os municípios

de Cândido de Abreu e Pitanga. Nessa colônia, no ano de 1858, segundo carta do próprio fundador ao Presidente da Província do Paraná, havia 37 famílias brasileiras e apenas seis francesas (EURICH, 2012, p. 22).

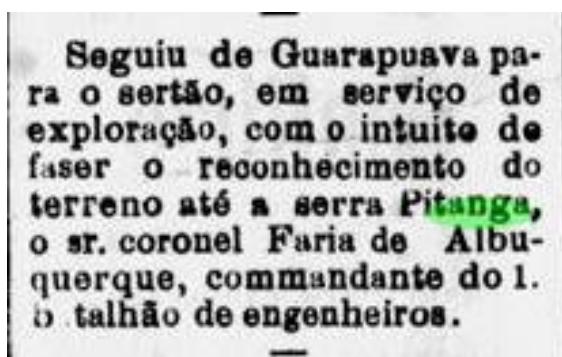
A colônia não durou muito tempo, grande parte dos moradores a abandonaram e se direcionaram para a Serra da Pitanga, isso segundo Eurich (2012, p. 22):

O fracasso da experiência da colônia teria levado inúmeros estrangeiros a Serra da Pitanga. Contudo, a data de fundação da colônia e da chegada dos primeiros povoadores da Serra da Pitanga coincidem, teriam estes desistido do projeto da Colônia Thereza Christina em seu primeiro ano.

No mesmo ano da fundação da colônia Thereza Christina, chegam os primeiros colonos na Serra da Pitanga, são os irmãos Elias do Nascimento e Manoel Martiniano de Freitas que entraram no sertão e se estabeleceram na localidade denominada Tigre (EURICH, 2012, p. 24). Outros colonos chegam em 1897 e se estabelecem na atual localidade do Rio Batista, na divisa entre os municípios de Pitanga e de Santa Maria do Oeste, na atualidade.

Segundo Iurkiv (1999), não há registros de que a Serra da Pitanga tenha sido uma colônia previamente projetada, mas, parece-nos que ela foi mais efetivamente procurada a partir da reacomodação interna de imigrantes europeus instalados no Paraná, mesmo não sendo uma colônia planejada, há incentivo de que a região seja povoada por colonos, entre esses incentivos, há abertura da primeira estrada entre Pitanga e Guarapuava, isso está documentado no jornal Diário da Tarde de 1902, como pode ser observado na Figura 14.

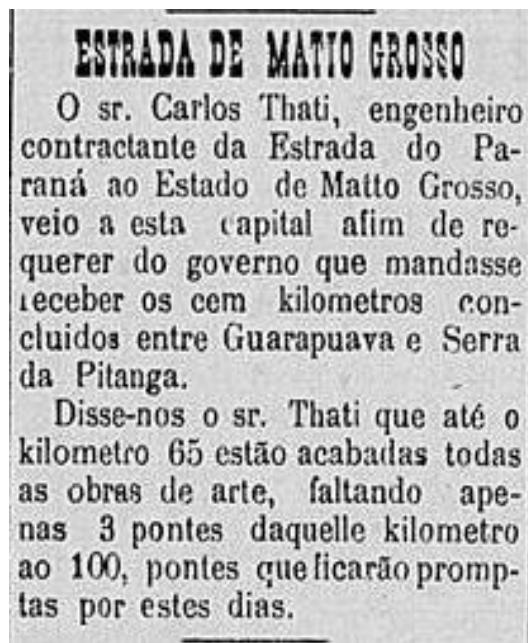
Figura 14 – Recorte de jornal comunicando inícios dos estudos para construção da estrada entre Guarapuava e Pitanga.



Fonte: Diário da Tarde (1902)

Já no ano de 1908, no jornal A Notícia (Figura 15), divulga que o engenheiro responsável pela obra entre Pitanga e Guarapuava estava comunicando que a obra estava praticamente concluída.

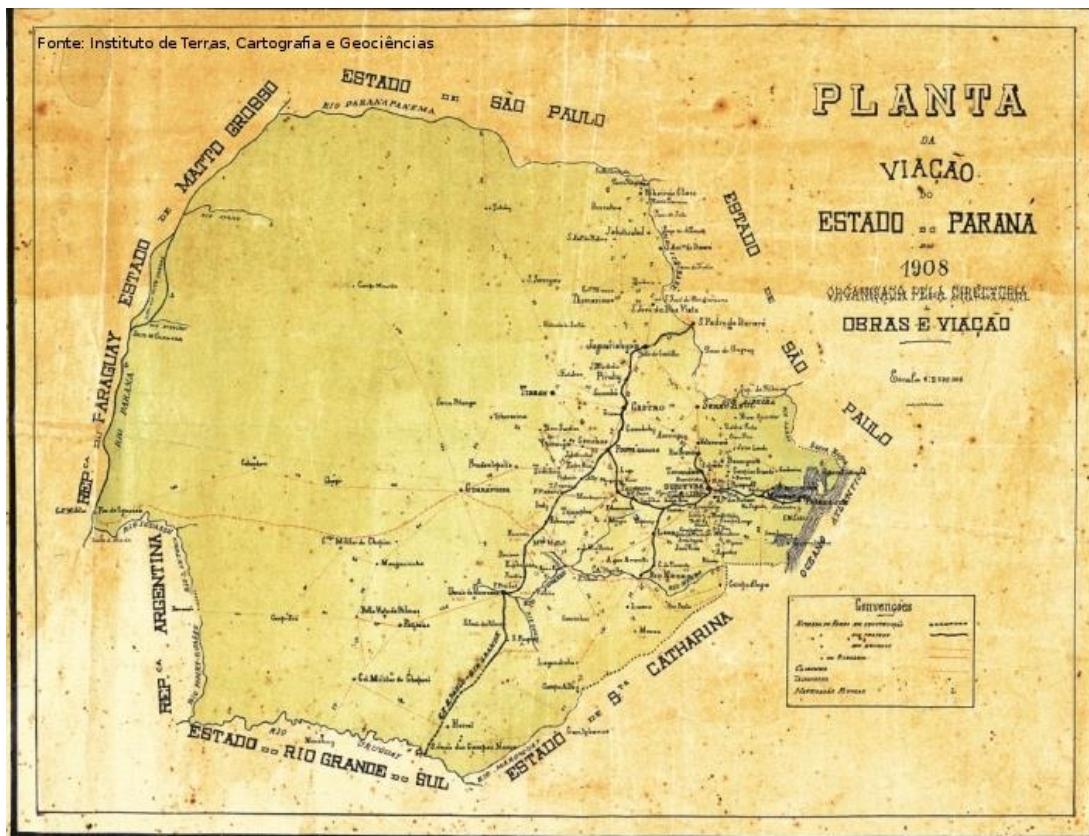
Figura 15 – Comunicado no jornal sobre a quase conclusão da estrada entre Pitanga e Guarapuava.



Fonte: Jornal A Notícia (1908)

Outro documento, constante da Figura 16, traz um mapa viário do estado do Paraná, datado de 1908, mostrando que a estrada que ligava Guarapuava a Serra da Pitanga já estava concluída, e essa seguia de Pitanga até a região de Campo Mourão, e sendo essa a única ligação considerada pelo governo da época.

Figura 16 – Mapa viário do Paraná do ano de 1908.



Fonte: Museu Paranaense (1908)

Assim, as primeiras estradas são abertas com o objetivo de escoar a erva mate retirada da região, mas também para facilitar a chegada dos colonos na região. Dois anos após a conclusão dessa estrada, segundo o IBGE (2021), chegam os primeiros colonos em Santa Maria do Oeste. Tais migrantes vinham na grande maioria do município de Prudentópolis, segundo Iurkiv (1999, p. 18).

Assim pelos dados disponíveis, o contingente mais expressivo da leva de colonização teria sido de imigrante ucranianos e polacos que foram inicialmente estabelecidos na colônia de Prudentópolis, fundada em 1904 e que, posteriormente, em 1914, deslocaram-se à Serra da Pitanga.

Na mesma lógica, Eurich (2014, p. 25) traz que entre 1914 e 1918 houve uma migração de colonos saindo de Prudentópolis em direção à Serra da Pitanga. Tanto que em 1933, já havia a primeira igreja Católica Ucraniana Ortodoxa em Pitanga, como pode ser vista na Figura 17.

Figura 17 – Primeira igreja Ucraniana Ortodoxa em Pitanga.



Fonte: Acervo da Câmara dos Vereadores de Pitanga, 1933.

Tais colonos buscavam terras férteis para cultivar, buscavam novos locais para explorar os ervais. Como já mencionado, as ondas econômicas do Paraná são divididas em onda do ouro, a onda do tropeirismo, onda da erva-mate, onda da madeira, a onda do café e onda da agricultura moderna. Entretanto a região estudada não participou da onda do ouro e nem da onda do café, a primeira atividade econômica de destaque na região de Pitanga foi a produção da erva mate, Cleve (2010, p. 142) nos traz que:

O ingresso de Pitanga, até então parte do imenso território do município de Guarapuava, no chamado ciclo econômico da erva-mate, veio trazer alento, esperança e alguma renda monetária para seus primeiros moradores. Os ervais tanto quanto os pinheirais com os quais coincidiram eram consideradas plantas irmãs, eram tão abundantes nesse tempo, parecendo que não acabaria mais. Sua produção era barata. Bastaria o corte de galhada e da folhagem, o sapeco e o cancheamento de forma rudimentar no próprio local, para sua venda sem maiores formalidades no mercado.

Não há muitas informações sobre o começo da exploração da erva mate na região de Pitanga, já que nesse período a região pertencia à Guarapuava, então toda

informação remete a esse mesmo município, entretanto, sabe-se que a erva mate não gerou riquezas na região de Pitanga, toda riqueza concentrava-se em Curitiba, pois era lá que ela era beneficiada e comercializada, segundo Krüger (2010, p.139), principalmente em relação à exploração da erva-mate e da madeira, afirma que este extrativismo deixara apenas miseráveis – afinal. A região apenas era explorada e sua riqueza carreada para outros centros urbanos do estado.

Os colonos migravam pelo interior do Paraná, não só para a região de Pitanga, isso ocorria devido as propagandas estatais que afirmavam haver um vazio demográfico do interior paranaense, entretanto já haviam povos indígenas nessas terras a cerca de 8 mil anos, e com a invasão de seus territórios, deu-se início a diversos conflitos que culminou com a Chacina da Pitanga, sobre esse acontecimento Gonçalves, Fraga e Cavatorta (2015, p. 02), apontam que:

O mês de abril do ano de 1923 foi decisório para região central do Estado do Paraná, mais especificamente para o município de Pitanga-PR, pois foi nesse mês que ocorreu o maior conflito entre a população da etnia Kaingang e os recém-chegados colonos na então Vila Serra da Pitanga, conflito que culminou a morte de três colonos e de oitenta e cinco indígenas.

Esse fato acelerou o processo de demarcação das terras na região, além de no ano seguinte, 1924, o estado paranaense criar o distrito judiciário de Pitanga. Já em 1929, segundo o IBGE, chegam os primeiros colonos na região de Palmital, dando início formal e de adensamento populacional na região aqui estudada.

O ano seguinte, 1930, segundo o IBGE, chegam os primeiros colonos em Nova Tebas, mas esse ano também é marcado pela decadência da erva mate na economia paranaense, Favaro (2014, p.12) aponta que tal decadência se deu devido:

- a) em 1913, a Argentina iniciou o cultivo da erva mate em seu território;
- b) a primeira Guerra Mundial, que provocou a queda geral das exportações;
- c) a qualidade do produto brasileiro passou a ser inferior;
- d) a comercialização predominante passou a ser do mate não beneficiado;
- e) as políticas estavam voltadas ao café do norte do Paraná, que nascia como uma importante fonte econômica.

Outro fato que também colaborou para a decadência da produção da erva mate era a dificuldade do transporte, o transporte da erva mate era feito por carruagens e carroças puxados por mulas e cavalos, a exemplo da que se pode observar na Figura 18.

Figura 18 – Carroceiro carregando Erva Mate em Pitanga.



Fonte: o próprio autor, (Década de 1930).

A Figura 19 permite observar um comboio de carroções que levavam a erva mate e voltavam com mercadoria de Ponta Grossa e Guarapuava, ao mesmo tempo, é possível, com o volume de carroças, verificar que havia uma grande quantidade de erva sendo retirada da região de Pitanga e, também, um número considerável de pessoal que precisavam dos víveres trazidos dos centros urbanos com maior quantidade de comércio.

Importante, ainda, mencionar que esse cargueiro apresentado na figura vinha do interior de Pitanga, ou seja, de Mato Rico, distante quase 50 km da cidade polo naquele momento e atualmente. Ainda se destaca o fato de que estrada, rodovia, entre Mato Rico e Pitanga não está asfaltada, ou seja, em pleno ano de 2022, a rodovia se encontra em trabalhos de melhoramentos e com início da sua cobertura asfáltica, quase 100 anos desde o início formal da colonização, esse trecho rodoviário agora que está sendo modernizado como ligação local/regional, demonstrando parte das mazelas da Região Imediata de Pitanga.

Figura 19 – Carroceiros saem de Mato Rico carregando erva mate.



Fonte: Acervo da Câmara Municipal de Mato Rico. (Década de 1930).

No mesmo sentido, em relação a dificuldade de transporte, Gomes (1990) demonstra que a escassez dos meios de circulação e de comunicação da região, que contava apenas com alguns caminhos adentrando a densa mata e que podem ser verificados até os dias atuais, como se a região aguardasse cem anos por melhorias na sua rede logístico-rodoviária. A Figura 20 retrata essa situação, ao trazer uma fotografia de 1925, com um automóvel quebrado/danificado pelas condições da estrada entre Guarapuava e a Serra da Pitanga. Por certo, a circulação de carroções carregados de erva mate também, sofriam com as péssimas condições das estradas, com muitos buracos que se intercalavam entre os períodos de chuvas e de estiagens, não muito diferente da situação das rodovias que cortam a região nos dias de hoje.

Figura 20 – Carro quebrado na estrada entre Pitanga e Guarapuava.



Fonte: o próprio autor (ano de 1925).

Favaro (2014, p. 14) concorda com essa premissa, afirmando que a dificuldade de acesso também exigia um deslocamento de transporte por vias de circulação que impediam a taxação de impostos, como é o caso de exportação da erva.

No mesmo período da exploração ervateira, ocorria de forma concomitante as atividades dos porcadeiros, entretanto, tal atividade ganha força apenas na década de 1930, quando os colonos migram da extração da erva mate para a criação dos porcos, Favaro (2014, p. 25) evidencia que na década de 1940 a atividade dos porcadeiros se fortalece ainda mais:

No começo da década de 1940 era o plantio de roças e a engorda de porcos a principal atividade econômica em toda a região, envolvendo principalmente os municípios de Pitanga, Palmital, Laranjal, Campina do Simão, Turvo, Santa Maria do Oeste, Roncador, Boa Ventura de São Roque, Mato Rico e Altamira do Paraná.

A atividade dos porcadeiros consistia na criação de porcos para comercialização, os animais eram criados juntos em grandes chiqueiros abertos, tratados principalmente com a quirera do milho, pinhão, abóbora e outros produtos plantados ou colhidos na propriedade do criador destes animais, na Figura 21, é possível observar uma criação de porcos no município de Pitanga.

Figura 21 – Criação de porcos em Pitanga.

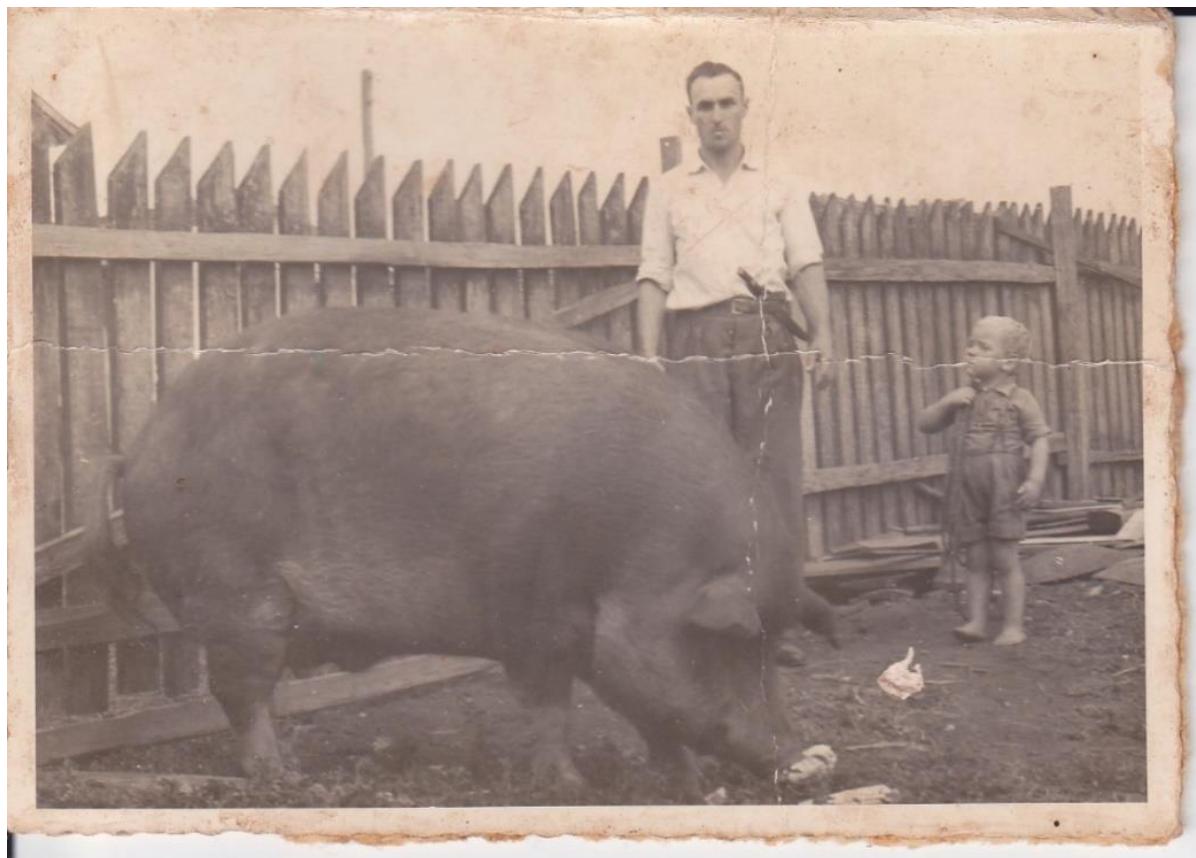


Fonte: o próprio autor (Década de 1940).

Os porcos criados eram mestiços, não de raça, eram e ainda são chamados na região de *criolos*, conforme a memória de moradores da região, tais porcos chegava a pesar entre 300 e 400 kg, como pode ser observado na Figura 22, que traz a dimensão de um destes porcos na escala com o criador e seu filho. Esses porcos

eram levados em varas por centenas de quilômetros até o mercado consumidor e, mesmo, para os frigoríficos.

Figura 22 – Porcos criados pela família Zimerman no município de Pitanga.



Fonte: o próprio autor (Década de 1950).

Depois da engorda, os animais eram levados para o abate em Ponta Grossa, segundo Bach (2009, p. 32):

A criação e comercialização de porcos foi uma atividade econômica de destaque na região centro-sul do Paraná. Ela movimentava a economia da região. Como era tudo sertão, quase não havia lavoura. Toda pessoa que possuía algumas criadeiras e tinha porcos para vender, garantia um bom dinheiro durante o ano. Em cada canto da região centro-sul do estado, grandes estruturas foram se formando, tendo os suínos como principal elemento articulador de negócios. A região de Pitanga durante muito tempo foi considerada a maior fornecedora de porcos para as fábricas de banha e frigoríficos de Ponta Grossa.

Os animais eram levados pelas estradas vicinais e depois pela estrada principal até Guarapuava e, em seguida, até os frigoríficos. Favaro (2014, p. 20) traça um olhar sobre a situação que envolvia as tropas de porcos:

Não existiam, até meados do século XX, estradas e ferrovias que facilitassem a comunicação e o intercâmbio com outras populações e com outra economia que não fosse aquela caracterizada pelas picadas, pelos trajetos das tropas de mula e pelos contatos com os grupos indígenas.

Mesmo com tal dificuldade, segundo Bach (2009), quando os porcos estavam gordos eram tropeados até Ponta Grossa, sendo que as varas de porcos eram bastante volumosas para aquele momento, pois os porcadeiros seguiam com 700, 800, até 1.000 de cada vez. A Figura 23 mostra uma vara de porcos saindo de Pitanga nos anos de 1950.

Figura 23 – Saída dos porcos no município de Pitanga.



Fonte: o próprio autor (Década de 1950).

Na realização dos trabalhos de campo, moradores locais relataram que durante a longa caminhada os porcos eram alimentados por quirera e por vezes pastavam a vegetação do local onde a tropa parava para descansar. Mesmo com essa importante atividade econômica, a região também não se desenvolveu economicamente, isso porque os impostos recolhidos eram destinados principalmente aos municípios de Ponta Grossa e Jaguariaíva. Neste último, existia um grande

frigorífico e uma fábrica de banha das indústrias Matarazzo de São Paulo (BACH, 2010).

Devido a importância da criação de porcos na região, e na necessidade de levar os animais até os frigoríficos, a prefeitura de Guarapuava adquire uma niveladora de estrada no início dos anos de 1940 para fazer a manutenção e manter trafegáveis as estradas que levavam até os criadores. Tal feito está registrado na documentação da câmara dos vereadores da cidade, com a fotografia que retratada este feito para aquela época, na Figura 24.

Figura 24 – Máquina niveladora adquirida por Guarapuava na década de 1940.



Fonte: Câmara dos Vereadores de Guarapuava (Década de 1940).

Com o aumento da população, assim como das atividades econômicas, no ano de 1943, o distrito da Serra da Pitanga é emancipado de Guarapuava, agora com o nome de Pitanga, sendo que este novo município era constituído pelos distritos de Pitanga e de Campo Mourão. Na Figura 25 é possível se verificar os moradores comemorando o primeiro aniversário de emancipação político-administrativa de Pitanga, em 1944.

Tais fatos políticos dão início ao processo de formação socioterritorial da Região Imediata de Pitanga, pois a partir da emancipação deste e, com o melhoramento das condições socioeconômicas das localidades e vilas do interior, as décadas seguintes são marcadas pela ampliação da produção desses lugarejos que, logo iniciam suas movimentações em busca de suas autonomias política, tais como

Palmital, Santa Maria do Oeste etc. que se tornam distritos de Pitanga, já na década seguinte.

Figura 25 – Comemoração do primeiro aniversário do município de Pitanga.



Fonte: Câmara dos vereadores de Pitanga (1944).

Em 1951, os distritos de Palmital e Santa Maria são criados, e em 1957 ocorre a criação dos distritos que viriam a ser os municípios de Boa Ventura de São Roque e de Nova Tebas, no mesmo ano é criado o distrito da Barra Bonita, que por sua vez ainda pertence a Pitanga atualmente. E, de Barra Bonita emancipou-se um dos povoados mais distantes e que ainda não possui ligação asfáltica com Pitanga, sendo hoje o município de Mato Rico. Nessa década o censo demográfico do IBGE demonstrou que o município de Pitanga tinha um total de 54.738 habitantes, sendo que deste, 1008 moravam na sede do município e 56.730 moravam na área rural e distritos.

No ano de 1960 ocorre a emancipação do município de Palmital, período em que entra em declínio as atividades dos porcadeiros na região. No censo demográfico

dessa década registrou-se uma população de 55.916 habitantes no município de Pitanga.

A exploração madeireira estava conectada a atividade dos porcadeiros, ocorrendo concomitantemente, e durante a expansão da criação de porcos, também se acarretou o crescimento da atividade de exploração madeireira, Cleve (2010, p.146) ao relatar que:

O chamado período de safras foi praticado durante todo este tempo com grande desenvoltura em território pitanguense, sendo responsável por enormes desmatamentos para o plantio de lavouras, sobretudo do milho para a engorda de porcos, praticados em grande parte em áreas de terras devolutas, que implicavam, inclusive, na derrubada de pinheiros e de outras madeiras de lei.

As madeiras derrubadas eram então comercializadas, pois havia duas questões envolvidas, uma que era para a abertura de espaço para o plantio de milho para os porcos, e, a outra, para a utilização da madeira enquanto mercadoria. Favaro (2014, p. 28) quantifica a velocidade do crescimento da atividade madeireira na região ao demonstrar que:

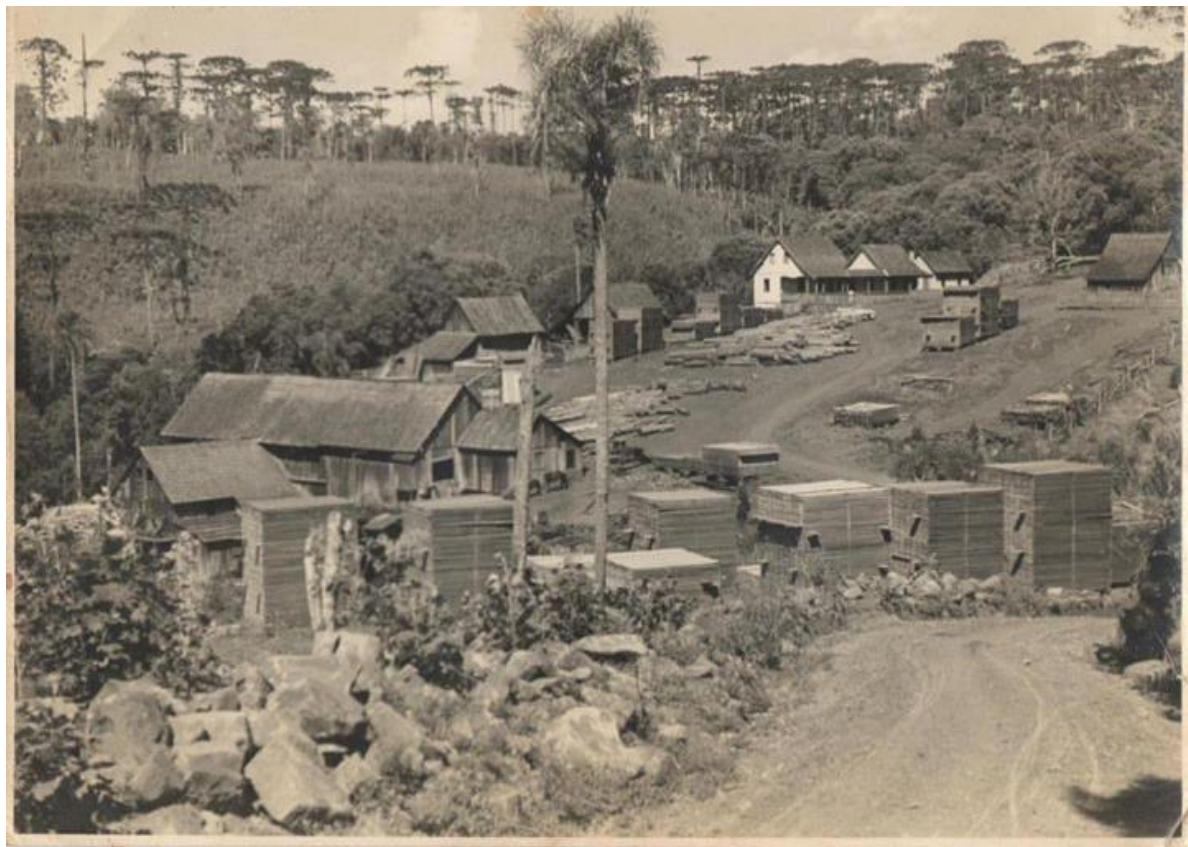
As primeiras unidades madeireiras, predominantemente serrarias, aparecem em Guarapuava a partir de 1935. Num intervalo de 10 anos, estabelecem-se, no município, 30 unidades e, no final de 1974, já somam 356 empresas no ramo das serrarias, beneficiamento, escritório e depósito. Em Pitanga, foram implantadas no mesmo período 117 serrarias.

Esse crescimento da atividade está conectado a questões exteriores, principalmente devido a Primeira Guerra Mundial, com ela houve a necessidade de aumentar a exploração de madeira no mundo, isso abriu perspectivas para a comercialização do Pinheiro do Paraná (*Araucária angustifolia*), pois os preços da madeira subiram no mercado internacional em decorrência do conflito (FRAGA, 2010, p.125). Com isso foram surgindo diversas madeireiras pela região, a Figura 25 mostra uma madeireira no município de Pitanga, na década de 1950.

Importante destacar que a indústria madeireira (Figura 26) é altamente concentradora de riqueza, gerando pouca renda nas comunidades, ou seja, os recursos da produção ficam com o dono da empresa e a população vende a árvore em pé por uma valor muito baixo e, parte da população é empregada na madeireira como mão de obra barata, ao fechar esse ciclo da economia (onda), a madeireira é

fechada e vai para outro local com disponibilidade de árvores, deixando para trás um rastro de destruição ambiental e o empobrecimento das comunidades.

Figura 26 – Madeireira no município de Pitanga.



Fonte: o próprio autor (Década de 1950).

A atividade madeireira foi desde o fim da atividade porcadeira o principal motor da economia da região, entretanto, assim como as demais ondas econômicas, não gerou riqueza para a região, pois a extração da madeira ocorria na região, entretanto os escritórios e os beneficiamentos estavam em Ponta Grossa (FAVARO, 2014, p. 28). Mesmo assim, para os moradores da região a atividade madeireira era motivo de orgulho, é comum encontrar fotografias de caminhões carregando toras de árvores gigantes enfeitando casas, empresas e comércios na Região Imediata de Pitanga, como pode ser observado na Figura 27, que mostra uma tora girante no desfile de 7 de setembro, na década de 1970.

Figura 27 – Tora gigante sendo exibida no desfile de 7 de setembro no município de Pitanga.



Fonte: o próprio autor (Década de 1970).

Mesmo no período entre os anos de 1960 e 1970, as condições das estradas eram péssimas, mesmo de ônibus ou automóvel, pois segundo relatos colhidos nos trabalhos de campo, dependendo das condições do tempo, o trajeto demorava mais de 24 horas, e alguns casos nem poderia ocorrer devido aos atoleiros e inundações dos rios, como pode ser observado nas Figura 28 e 29, que retratam ônibus da Expresso Nordeste na estrada entre Guarapuava e Pitanga.

O melhoramento por meio de asfaltamento das rodovias da RIP é da década de 1980, a região foi uma das últimas a possuir ligações na rede logístico-rodoviária paranaense, fato que em muito explica a situação dos baixos índices socioeconômicos regionais, sendo que a rodovia que liga Pitanga até Mato Rico, está sendo asfaltada enquanto esta pesquisa está sendo desenvolvida.

Figura 28 – Ônibus atolado na estrada entre Pitanga e Guarapuava.



Fonte: o próprio autor (Década de 1960)

Figura 29 – Ônibus presos pelo transbordamento de um rio na estrada entre Pitanga e Guarapuava.



Fonte: o próprio autor (Década de 1960)

A população da Região Imediata de Pitanga teve crescimento no decorrer das décadas de 1950 até 1970, como apontado nos censos do IBGE, tanto que no censo demográfico de 1970, a população do município de Pitanga era de 64.559 habitantes, 5.980 na área urbana, sendo que destes 4.341 viviam na sede do município, 1.236 no distrito de Santa Maria e o restante dos considerados urbanos estavam distribuídos pelos outros distritos, os demais 58.579 habitantes estavam na área rural.

Já o município de Palmital apresentava um total de 29.699 habitantes, sendo que 1.667 estavam na área urbana e 28.032 na área rural.

Em 1979, durante o governo paranaense de Jayme Canet, tem início a pavimentação da rodovia PRC 466 (Figura 30), essa rodovia foi uma das muitas pavimentadas durante seu mandato. “Primeiro a estrada, o resto vem depois” era um bordão que o governador Canet costumava repetir em reuniões com secretários, assessores e prefeitos (GAZETA DO POVO, 2016).

Figura 30 – A recém pavimentada PRC 466.



Fonte: o próprio autor (ano de 1979).

O ápice de uma população pitanguense ocorre no censo demográfico de 1980, registrando no município de Pitanga um total 85.662 habitantes, sendo destes 9.925 urbanos e 75.697 habitantes de áreas rurais, enquanto Palmital contava com um total de 34.587 habitantes, 4.556 urbanos e a área rural com um total de 30.031

Esse período é marcado pelo início da agricultura moderna na região, mas também pelo descobrimento do gás natural no distrito pitanguense da Barra Bonita pela Petrobrás e pela Paulipetro⁷. Segundo Diniz (1985), a Petrobrás realizava pesquisas na região já na década de 1960 e 1970, entretanto foi a Paulipetro, na década de 80, quem investiu nas sondagens - a reportagem do Jornal do Brasil do dia 30 de junho de 1985 aborda essa questão na Figura 31:

Figura 31 – Trecho de reportagem no Jornal do Brasil sobre a Pauli Petro

Material de sobra

No auge de suas atividades, a Paulipetro chegou a ter seis sondas em operação: duas (Rio Vorá e Chapéu de Sol) no município de Pitanga, no Paraná; duas outras (Cantagalo e Rio Segredo) no município de Guarapuava, também no Paraná; e as demais (Cuiabá Paulista) no município de Mirante de Paranapanema, em São Paulo. Todas eram alugadas, entrando a Paulipetro apenas com as brocas e os tubos de revestimento dos poços.

Fonte: Jornal do Brasil (1985).

No ano de 1980 também ocorre a conclusão da pavimentação das rodovias PR 460 e PR 845, todas iniciadas no governo de Canet e concluídas no governo de Ney Braga. Porém, 1986 é marcado pelo declínio da exploração da madeira na região, isso ocorre principalmente devido a quase extinção das árvores, com isso diversas madeireiras encerraram suas atividades, gerando uma grande recessão regional, acrescida do desemprego e da migração de parcela da população. Entretanto cabe ressaltar que foi devido as madeireiras que foram criadas diversas estradas, pois municípios ditos produtores de madeira arcavam com custos de abertura e manutenção de estradas. Favaro (2014) ressalta que nesse período ocorreu a

⁷ Paulipetro (Paulista Petróleo) foi uma empresa estatal do estado de São Paulo que tinha como objetivo extrair petróleo e gás natural na bacia do rio Paraná.

pavimentação das rodovias PRC 487 e PR 456, conforme é possível se verificar na Figura 32.

Figura 32 – Construção da rodovia 456, no município de Palmital.



Fonte: DER (1986)

Como já mencionado, na década de 1980 ocorre a chegada da agricultura moderna na região, ou seja, a dita Revolução Verde adentra o centro do Paraná, mesmo que no início tal processo ocorre de forma mais lenta. Segundo o censo agropecuário de 1985 a microrregião de Pitanga tinha as seguintes características:

Baixa produção de leite por vaca/ano, baixa participação de lavouras permanentes e temporárias, e de pastagens naturais, baixo nível de modernização tecnológica e elevada presença de solos com baixa fertilidade natural (IBGE, 1985).

O ponto de mudança para a modernização da região é a chegada da COAMO - Coamo Agroindustrial Cooperativa, cooperativa criada em campo Mourão, em 1970, que se instalou em Pitanga, em 1979, segundo Alcindo Volski em entrevista à revista COAMO (2009):

A região de Pitanga era conhecida como a “terra dos três éfes”, já que a tecnologia adotada até então no campo era a do “fogo, foice e folga”. “A chegada da Coamo mudou radicalmente essa realidade. Tivemos acesso à tecnologia, como a correção da acidez do solo (VOLSKI, 2009).

Paula (2015) demonstra que em Pitanga a modernização vem logo atrás do fim da exploração da madeira e da substituição da produção do feijão por oleaginosas, principalmente, a soja. Entretanto alguns municípios ainda são marcados pela baixa mecanização do campo, como é o caso de Mato Rico e de Laranjal, onde os reflexos da Revolução Verde esbararam nas dificuldades de acesso e na terra, muitas vezes pouco mecanizáveis.

A década de 1990, e final dos anos de 1980, é marcada pela emancipação de diversos distritos que alcançam sua autonomia político-administrativa, não apenas na região, pois esta foi uma tendência brasileira, sobretudo a partir da Constituição de 1988 que dá aos municípios o papel de ente da federação, segundo Tomio (2002, p 65):

A descentralização política gerada pela Constituição de 1988 determinou a transferência da regulamentação das emancipações da União para os Estados. A autonomia institucional dos Estados, na elaboração da regulamentação e na decisão política, foi o fator preponderante para o ritmo diferenciado na criação de novos municípios

Assim, um ano após a nova constituição, no ano de 1989, ocorre a criação do município de Nova Tebas; no ano de 1990, a de Santa Maria do Oeste; em 1991, a emancipação de Laranjal e, em 1993, o município de Mato Rico, nesse mesmo ano ocorreu e pavimentação da rodovia PR 364. Dois anos depois, em 1995, ocorre a emancipação de Boa Ventura de São Roque. E, em 1997, é marcado no Paraná pela criação do Anel de Integração, mas a região estudada não está integrada a esse anel logístico-rodoviário.

Com essas informações é possível observar que as emancipações dos distritos de Pitanga ocorreram bem tarde, isso denotando haver um crescimento socioeconômico e político lento na escala regional, tanto lento e tardio quanto foi o processo de asfaltamento das rodovias regionais e, claro, a não integração da Região Imediata de Pitanga no Anel da Integração Rodoviária do Paraná.

O censo demográfico de 1991 demonstra a seguinte composição populacional na Região Imediata de Pitanga, na Tabela 4:

Tabela 4 – População dos municípios da região imediata de Pitanga no ano de 1991.

Município	1991		
	Total	População urbana	População rural
Pitanga	37732	15051	22681
Santa Maria do Oeste	13504	1434	12070
Nova Tebas	17587	2148	15439
Palmital	17623	4548	13075

Fonte: IBGE (1991)

A emancipação dos distritos pitanguense é notável na diminuição da sua população se se considerar o censo de 1980, quando o município possuía mais de 85 mil habitantes, estando no censo de 1991 com menos de 38 mil habitantes, recaindo para a condição de município pequeno no conjunto das municipalidades paranaenses, perdendo, desta forma, força política em escala estadual, ampliando seus problemas infraestruturais, ao não ser mais um município de destaque no cenário estadual.

Apenas em 2002 ocorreu a primeira perfuração de um poço de gás natural na localidade de Barra Bonita, em Pitanga, pela Petrobrás, demonstrando, outra vez, a lentidão no processo de investimentos no município e na região. A Figura 33 retrata esse momento tido como histórico para toda a Região Imediata de Pitanga.

Figura 33 – Primeiro teste no poço de gás natural em Pitanga.



Fonte: Câmara dos Vereadores de Pitanga (2002).

Entretanto, mesmo com a abertura do poço, o gás natural nunca foi explorado economicamente. Não houve grandes mudanças na estrutura regional na primeira metade da década de 2000. Para se ampliar esse processo moroso de desenvolvimento regional, apenas em 2006 ocorreu a pavimentação da rodovia PR 820, que dá acesso a sede do município de Boa Ventura de São Roque.

O censo demográfico de 2000, traz informações pormenorizadas de todos os municípios da Região Imediata de Pitanga, lembrando que a maior parte das emancipações ocorreram no intercenso de 1991/2000 e, se destaca o fato de o município de Pitanga ter perdido quase dois mil habitantes, mas que não foi diferente com os demais municípios da região estudada, tais informações são demonstradas na Tabela 5:

Tabela 5 – População dos municípios da região imediata de Pitanga no ano de 2000.

Município	2000		
	Total	População urbana	População rural
Pitanga	35861	18339	17522
Santa Maria do Oeste	13639	3175	10464
Boa Ventura de São Roque	6780	1080	5700
Nova Tebas	9476	3164	6312
Laranjal	7192	1510	5682
Palmital	16958	7170	9788
Mato Rico	4496	652	3844

Fonte: IBGE (2000)

O último censo oficial realizado no Brasil, pelo IBGE é o de 2010, como mencionado anteriormente. Os dados coletados para a Região Imediata de Pitanga demonstram uma perda generalizada de população nos sete municípios estudados, como se observa na Tabela 6:

Tabela 6 – População dos municípios da região imediata de Pitanga no ano de 2010 e estimativa de 2021

Município	2010	Estimativa 2021
Pitanga	32.638	29.686
Santa Maria do Oeste	11.500	9.210
Boa Ventura de São Roque	6.554	6.343
Nova Tebas	7.398	5.252
Laranjal	6.360	5.719
Palmital	14.865	12.755
Mato Rico	3.818	3.142

Fonte: IBGE (2010 e 2021).

Entre os dados oficiais do censo de 2010 e a estimativa lançado pelo IBGE, em 2021, há uma perda considerável de população nos municípios, mas tais perdas já foram registradas no censo de 2000, conforme se observa na Tabela 5. Em 2010 havia uma população total nos sete municípios de 83.133 habitantes, já na estimativa de 2021, a população era de 72.107, gerando uma perda 11.026 habitantes.

Para uma região de menos de 100 mil habitantes, é grave a situação de perda de mais de dez porcento da população geral. Isso demonstra a dificuldade de fixação de população e explicita as mazelas do próprio desenvolvimento regional, notabilizado

na incapacidade de instalação de indústrias e serviços que posam garantir emprego, trabalho e renda para a população. Tudo isso se interconecta com os baixos investimentos, tanto públicos quanto privados na Região Imediata de Pitanga.

Outros fatores são importantes para uma análise geral e mais profunda desta situação, pois há uma concentração histórica da terra nas mãos dos latifundiários e os pequenos produtores rurais que não conseguem produzir na escala capitalista do latifúndio, acabam por abandonar suas terras e migrar para a cidade. O que permite dizer que a Revolução Verde segue seu curso na região expulsando a população do campo, sobretudo aquela que possui menos condições de financiamento e escoamento da produção, pois as vias de acesso as comunidades do interior são piores do que as rodovias regionais, que serão analisadas mais profundamente no capítulo 4.

Se faz importante ressaltar que a última mudança na estrutura viária da região ocorre somente no final da década de 2010, essa marcada pela pavimentação da rodovia PR 239, que é a rodovia que sai de Pitanga em direção a Mato Rico, passando pelo poço de gás natural, num percurso de 47 quilômetros.

Nesse subcapítulo buscou-se evidenciar os principais fatos e momentos de mudanças na Região Imediata de Pitanga, sobretudo a partir da chegada dos colonos e, depois, outros migrantes. Foi possível verificar o início e fim dos principais ondas econômicas ocorridas regionalmente, assim como a importância desses no processo de construção histórica e geográfica da área pesquisa, com destaque para a dinâmica populacional e a profunda dificuldade na formação de uma rede logístico-rodoviária que se arrastou desde a abertura do caminho/estrada entre Guarapuava e Pitanga e, depois, com os parcisos melhoramentos ocorridos na década de 1940, perpassando pela abertura das estradas na onda da indústria madeireira, até o asfaltamento das principais rodovias que apenas aconteceu a partir do final dos anos de 1970, sendo que hoje, em pleno anos de 2022, o último município da região sem acesso asfáltico está recebendo tal cobertura, mas que dos 47 km, pouco mais de 5 km foram pavimentados até as observações realizadas nos trabalhos de campo, ocorridos em novembro de 2021.

Mesmo com um atraso de muitas décadas, o asfaltamento da rodovia entre Pitanga e Mato Rico não é garantia de desenvolvimento na escala local e regional, afinal, no meio do caminho entre estes dois municípios, há um poço de gás natural na localidade de Barra Bonita, ocasionando alguns questionamento salutares nessa parte

da pesquisa: o asfalto se deve a importância de promover a última ligação rodoviária asfaltada entre os municípios da região ou o asfalto se deve ao fato de que nesse caminho há recursos naturais fundamentais para o Capital extra-regional? O estado está asfaltando a rodovia para melhorar as condições de vida da população ou para facilitar a exploração do gás natural? É possível que apenas o tempo trará essa resposta, afinal, faltam ainda ser asfaltados mais de 40 km desta rodovia, sem que se tenha garantias de que esta avançará na direção de Mato Rico depois que chegar até o local de captação do gás natural. E mais, seguindo a lógica do Capital a importância da rodovia recai sobre ele e não sobre as pessoas. A Figura 34 demonstra a empresa e gás, cujo telefone para contato traz o DDD da capital do estado – Curitiba.

Figura 34 – Empresa de Óleo e Gás, Barra Bonita, Pitanga, PR.



Fonte: Trabalho de campo, 15 dezembro 2021.

Mas, para finalizar esse capítulo feito com numerosas informações mais do que seculares, produziu-se uma linha do tempo demonstrando os principais fatos abordados e corridos na Região Imediata de Pitanga.

- 6000 a. C: Surgimento dos primeiros povos indígenas na região central
- Ano 01 d C.
- 1541: Criação dos entrepostos por Cabeça de Vaca
- 1570: Criação da Primeira Vila Rica de Espírito Santo
- 1589: Criação da Segunda Vila Rica do Espírito Santo
- 1632: Destrução da Segunda Vila Rica do Espírito Santo pelos Jesuítas
- 1830: Início da exploração da Erva Mate no Paraná
- 1847: Criação da Colônia Thereza Christina em Cândido de Abreu – Limite com Pitanga e primeiros colonos chegam em Pitanga
- Início da exploração da Erva Mate na região da Serra da Pitanga
- 1902: Abertura da estrada entre Pitanga e Guarapuava
- 1908: Conclusão da estrada entre Pitanga e Guarapuava
- 1910: Primeiros colonos chegam em Santa Maria do Oeste
- 1913: Chacina dos Kaingang
- 1914: Criação do distrito judiciário de Pitanga e onda de migrantes saem de Irati e Prudentópolis e chegam em Pitanga
- 1929: Primeiros colonos em Palmital
- 1930: Decadência da erva mate e início das atividades porcadeiras.
- 1939: Primeiros colonos em Nova Tebas
- 1940: Começo da exploração da madeira
- 1943: Fundação do município de Pitanga
- 1951: Criação dos distritos de Palmital e Santa Maria do Oeste
- 1957: Criação dos distritos de Barra Bonita, Boa Ventura de São Roque e de Nova Tebas
- 1960: Fundação do município de Palmital
- 1979: Pavimentação da rodovia PRC 466.
- 1980: Início da agricultura moderna na região, descobrimento do gás natural na Barra Bonita pela Paulipetro e pavimentação das rodovias PR 460 e PR 845.
- 1984: Pavimentação da rodovia PRC 158;
- 1985: Exploração da madeira entra em declínio
- 1986: Pavimentação das rodovias PRC 487 e PR 456.
- 1989: Fundação do município de Nova Tebas
- 1990: Fundação do município de Santa Maria do Oeste
- 1991: Fundação do município de Laranjal
- 1993: Fundação do município de Mato Rico e pavimentação da rodovia PR 364.
- 1995: Fundação do município de Boa Ventura de São Roque
- 1997: Criação do Anel de Integração no Paraná
- 2002: Perfuração do primeiro poço de gás natural na Barra Bonita.
- 2006: Pavimentação da rodovia PR 820
- 2018: Início da pavimentação da rodovia PR 239.

Construção do Peabiru



Asfaltamento da rodovia entre Pitanga e Mato Rico, trabalho de campo, 15 dezembro 2021.

4 RODOVIAS E EMPREENDIMENTO NA ATUALIDADE: REDE RODOVIÁRIA-LOGÍSTICA

A menor descrição que eu faço de uma parte da terra, também é uma descrição política. Não dá para falar em nada sem falar de política, sobretudo hoje quando os instrumentos de poder se aperfeiçoaram.

Milton Santos

O objetivo desse capítulo é analisar os principais aspectos socioeconômicos da RIP, assim apresentar a metodologia de análise adaptada para avaliação das condições das rodovias, como também trazer os resultados das avaliações das situações das rodovias que cortam a RIP, para com isso confrontar os dados e averiguar a relação entre os baixos índices socioeconômicos da região e a baixa qualidade das rodovias regionais.

Nele, são trazidos dados com profundidade e densidade que ampliam e avançam às análises da formação socioespacial onde se tratou da RIP, tratados no capítulo anterior, desde sua gênese, ou seja, dos povos originários, a formação cabocla, e os períodos marcado pela colonização efetiva de descendentes e emigrantes europeus, sobretudo eslavos, que abriram a região para o capitalismo.

Então aqui, depois das análises mencionadas aprofundam-se os estudos sobre as condições socioeconômicos-culturais-ambientais regionais, traçando um olhar profundo sobre tais condições que mantém a RIP com seu subdesenvolvimento e empobrecimento contínuo da população, casando tais informações com a rede logística rodoviária que corrobora com a leitura sobre o território milenar da Serra da Pitanga, onde a rede em questão reflete os baixos índices socioeconômicos regionais.

Esse capítulo é subdividido primeiramente nas análises dos dados socioeconômicos da região, que explicitam o empobrecimento, em um segundo momento se apresentará a metodologia adaptada e aplicada na avaliação das rodovias regionais e posteriormente se discutirá o resultado da avaliação das rodovias, comprovando que a rede logística rodoviária apenas reflete a situação regional.

4.1 ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS DA RIP NO CONTEXTO ATUAL

Este subcapítulo busca apresentar as atuais condições socioeconômicas da RIP a partir de dados coletados em órgãos públicos, sobretudo federais que permitem

traçar um diagnóstico pormenorizado dos municípios envolvidos, assim como, um panorama geral do conjunto.

Os dados econômicos foram obtidos por meio da plataforma SIDRA, a partir da década de 1990 até o ano de 2021, considerando a prévia censitária do IBGE, assim como demais dados informados anualmente pelas próprias empresas e municípios. Já os dados de cunho social, tais como o CadÚnico e do PBF foram obtidos no SAGI, pertencente ao Ministério da Cidadania.

Essa parte das análises se inicia a partir da compreensão que se tem da RIP a partir da composição do PIB dos municípios, pois permitem um primeiro panorama geral sobre a qualidade de vida e as condições socioeconômicas regionais, apresentados na Tabela 7.

Tabela 7 – Composição do PIB dos municípios da RIP.

Variáveis	Pitanga	Boa V. S. Roque	Palmital	Santa M. Oeste	Laranjal	Mato Rico	Nova Tebas
PIB a preços correntes. (Em reais (R\$) e multiplicado por 1000)	867.238,43	217.786,74	253.353,82	163.617,58	84.533,74	71.831,61	131.256,75
Impostos, líquidos de subsídios, sobre produtos, a preços correntes	69.485,05	29.311,12	16.084,71	10.422,64	3.614,99	2.403,91	7.103,90
PIB per capita	28.612,29	34.098,44	19.234,27	17.016,91	14.445,27	21.953,43	23.235,39
Valor adicionado bruto a preços correntes	797.753,38	188.475,62	237.269,11	153.194,94	80.918,76	69.427,70	124.152,85
Agropecuária	183.842,37	67.665,95	59.728,89	50.303,57	31.161,96	33.029,24	48.492,85
Indústria	73.020,79	22.983,20	17.934,57	11.436,99	2.619,86	2.360,69	6.148,11
Serviços	401.701,47	63.191,80	96.702,08	44.463,00	17.892,06	12.638,57	34.868,86
Administração, defesa, educação e saúde públicas e segurança social	139.188,75	34.634,67	62.903,57	46.991,37	29.244,89	21.399,20	34.643,03

Fonte: IBGE (2022).

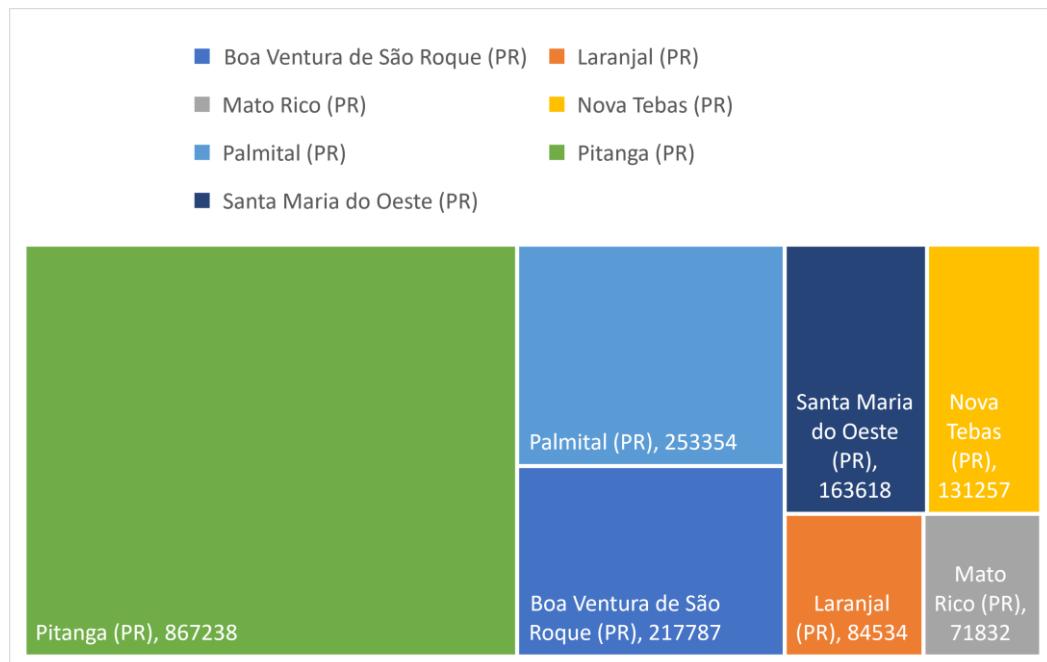
O PIB a preços correntes da RIP, demonstram uma má distribuição, onde Pitanga possui o maior PIB regional, enquanto Mato Rico possui um PIB quase insignificante, ou seja, menos de 10% da cidade polo. Porém, quando se observa o PIB *per capita* os dados mostram que Mato Rico se aproxima ao de Pitanga, porém é Boa Ventura de São Roque apresenta o maior PIB *per capita* da região de análise.

No que concerne o PIB agropecuário, novamente Pitanga se mantém como polo, agora no caso como produtor, sendo que Laranjal possui o menor índice, não muito distante da realidade de Mato Rico. Em relação ao PIB industrial, mesmo que

no conjunto os setes municípios possuem um PIB muito baixo, Pitanga concentra a maior produção industrial enquanto Mato Rico a menor.

O PIB de serviços demonstra ser Pitanga de fato o município polo na RIP, mesmo que no conjunto paranaense e macrorregional ela se caracterize como um município de porte pequeno, na escala regional de análise ele possui 401.701,47 (multiplicado por mil) enquanto a soma dos outros seis municípios não alcançam 270 mil (multiplicado por mil), sendo que o menor de todos é o município de Mato de Rico, com apenas 12.638,57 (multiplicado por mil). O gráfico 1 explicita à análise da distribuição do PIB na RIP.

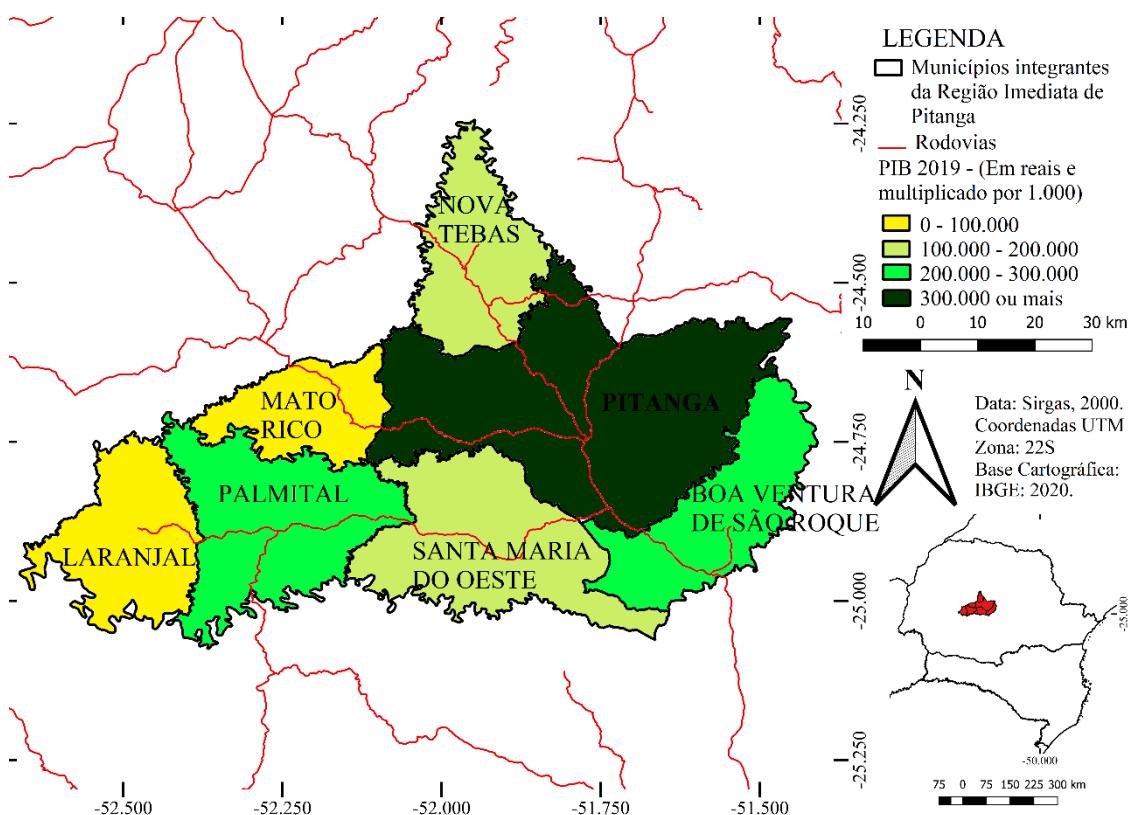
Gráfico 1 – Distribuição do PIB por município da RIP.



Fonte: IBGE (2022)

Cabe mencionar que em 2021 a RIP possui uma população absoluta, segundo as estimativas do IBGE de 72.107 habitantes, sendo que Pitanga possui 29.686 e os demais municípios juntos 42.421 habitantes, isso fortalece a posição de Pitanga como polo tanto de serviços quanto agropecuário e industrial. O gráfico apenas corrobora com a impactante posição de Pitanga na RIP, cuja escala foi procedida em análise, e, da mesma forma, Mato Rico não muito distante da condição de Laranjal apresentam as menores porcentagens da distribuição do PIB entre os municípios, como se pode observar na Figura 35.

Figura 35 – PIB da RIP, em reais, 2019.



Fonte: o próprio autor.

Retomando a questão agropecuária, ligada à posse e a dimensão das propriedades, que impactam diretamente nos outros componentes do PIB regional, a RIP, apresenta concentração de terra, não muito diferente da situação nacional e mesmo paranaense, como pode ser observado na Tabela 8.

Tabela 8 – Número de propriedades por tamanho na RIP.

Tamanho da propriedade	Número	Área
0 - 1 ha	883	384
1 - 5 ha	2035	6312
5 a 10 ha	1531	11868
10 - 50 ha	4252	93853
50 - 100 ha	709	49786
100 - 500 ha	714	154317
500 - 1000 ha	89	62668
1000 - 2500 ha	37	54676
2500 - 10 000 ha	6	21112

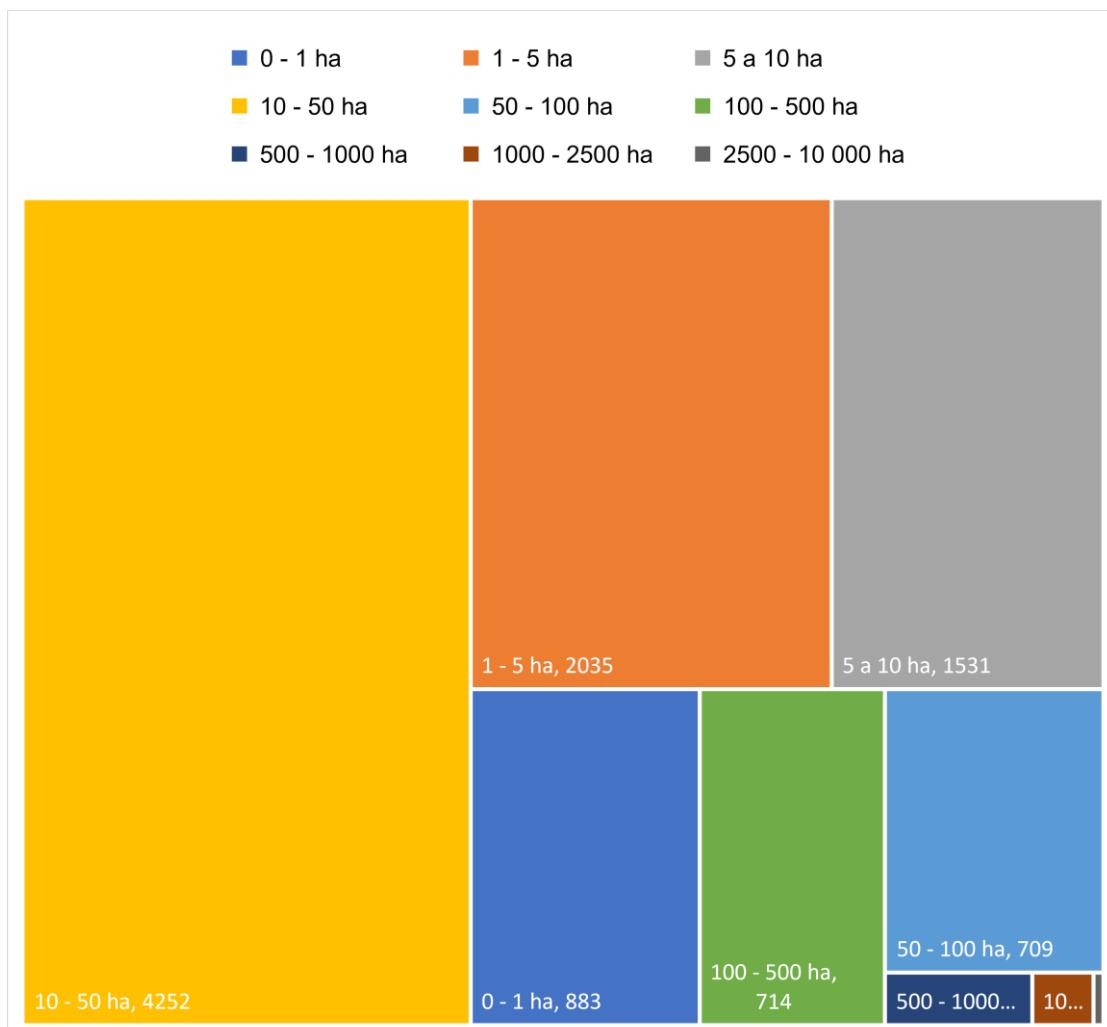
Fonte: IBGE (2022)

A luz da Lei número 8.629/1993, também chamada de Lei Agrária, regulamentou os dispositivos constitucionais atinentes à reforma agrária, previstos no Capítulo III, Título VII, da Constituição Federal de 1988. Ela conceituou, nos incisos II e III do seu Art.4º, a pequena e a média propriedade, caracterizando os imóveis rurais a partir da compreensão da realidade agrária nacional, então, definiu-se a pequena propriedade como sendo o imóvel rural com dimensão de área entre 1 e 4 módulos fiscais, enquanto a média propriedade teria dimensão de área entre 4 e 15 módulos fiscais, acima disso, seria grande. Para a RIP, o módulo fiscal dos 7 municípios é de 20 hectares, portanto, uma média propriedade é de até 300 hectares.

A RIP apresenta uma área ocupada por propriedades entre 1 e 10 hectares, que juntas somam 15 mil hectares ocupadas, portanto, abaixo do módulo fiscal, demonstrando serem propriedades que não alcançam uma produção mínima estabelecida pela própria legislação, gerando renda, trabalho e riqueza por meio da terra. Estas representam quase 4500 propriedades.

Tais números demonstram haver uma alta concentração de terras com poucos proprietários, como podem ser observados nos gráficos 2 e 3, que dispõem sobre a distribuição do tamanho

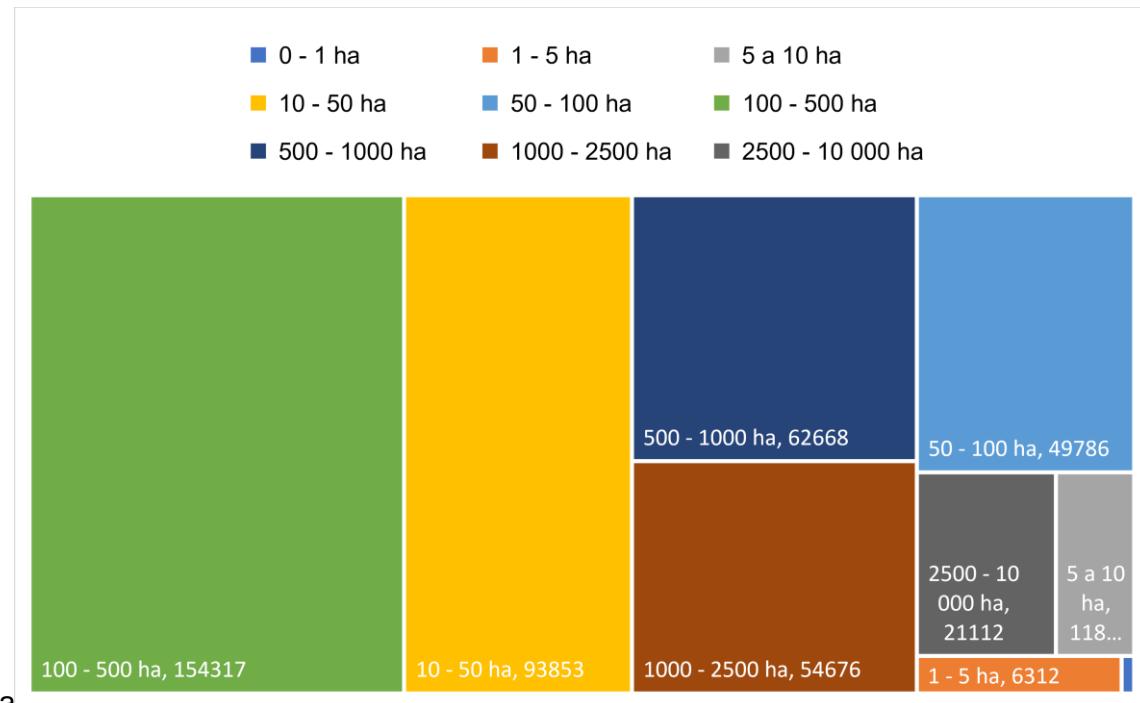
Gráfico 2 – Distribuição proporcional das propriedades rurais por hectares e quantidade na RIP.



Fonte: IBGE (2022)

A contrapartida se dá a partir das propriedades que extrapolam a média propriedade estabelecida por lei, sendo na RIP, 632 propriedades acima de 300 hectares que juntas, somam mais de 290 mil hectares, observados no gráfico 3, onde os tons verde, marrom, azul escuro e cinza escuro ocupam a maior parte do espaço ocupado no gráfico “mapa de árvore”.

Gráfico 3 – Distribuição proporcional das propriedades rurais por tamanho e área na RIP.

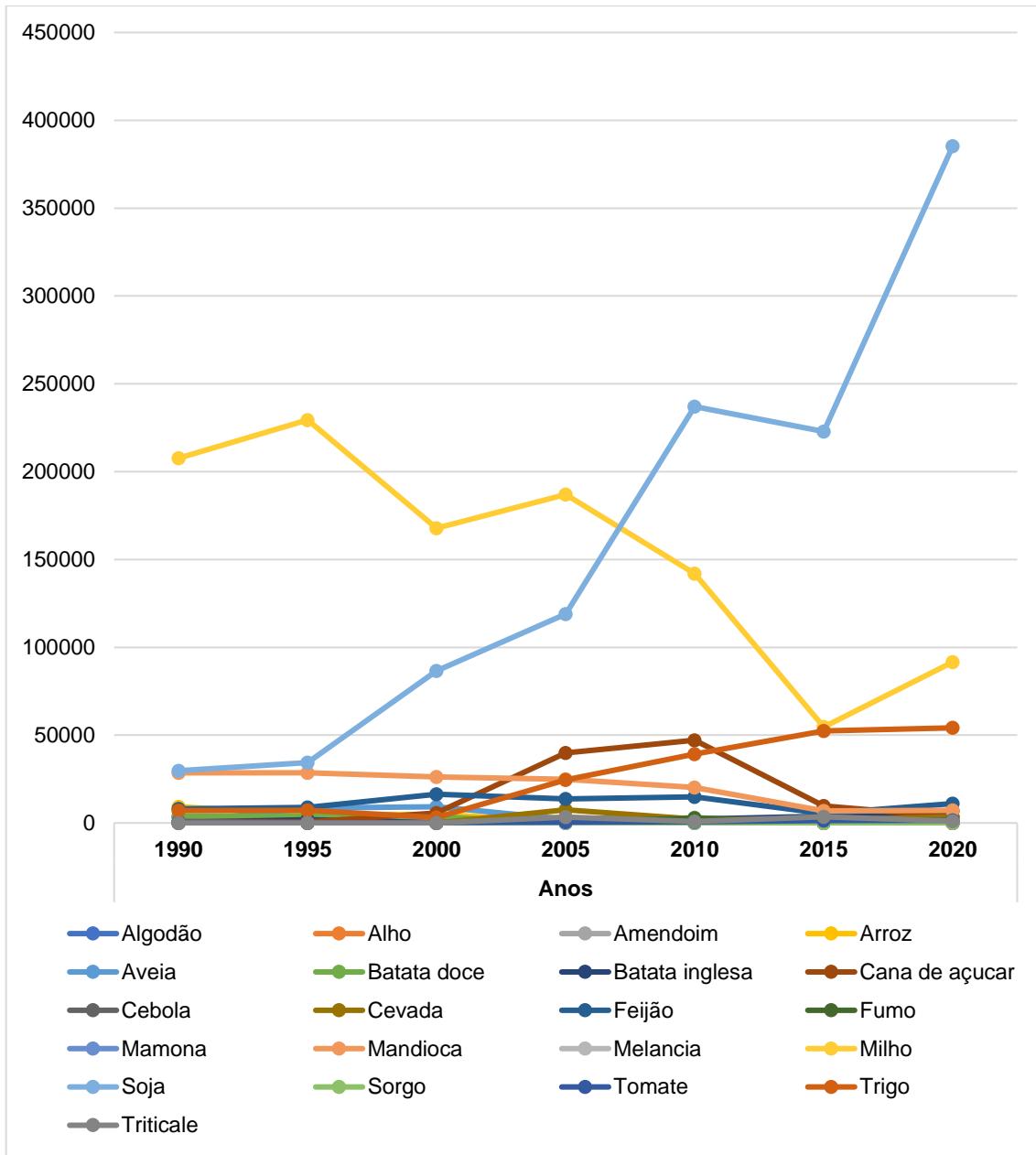


Fonte: IBGE (2022)

A concentração de terras na RIP, assim como um elevado número de propriedades abaixo do mínimo necessário para a sobrevivência caracterizam uma estrutura que corrobora com o empobrecimento regional, que também, são registrados em outros índices que serão apresentados a exemplo da produção agrícola que bem repercute a organização do espaço agrário, passível, de ser verificado no gráfico 4.

A produção agrícola na RIP é bastante diversificada, as análises procedidas entre as décadas de 1990 e 2020, apontam para tal diversidade, mesmo que esta produção diversificada apareça esmagada no gráfico, ela demonstra haver produção de alimentos sobretudo nas pequenas propriedades, enquanto, a partir de 1990, ocorre a introdução do grão de soja na RIP, e, o início do declínio da produção de milho. Entre 2005 e 2010, as terras sobretudos concentradas, ampliaram a produção de soja, e ultrapassando a de milho. A partir desse período, a soja segue crescendo até os últimos dados de 2020 e o milho tem uma breve, mas insignificante recuperação.

Gráfico 4 – Produção agrícola da RIP (1990 - 2020).



Fonte: IBGE (2022)

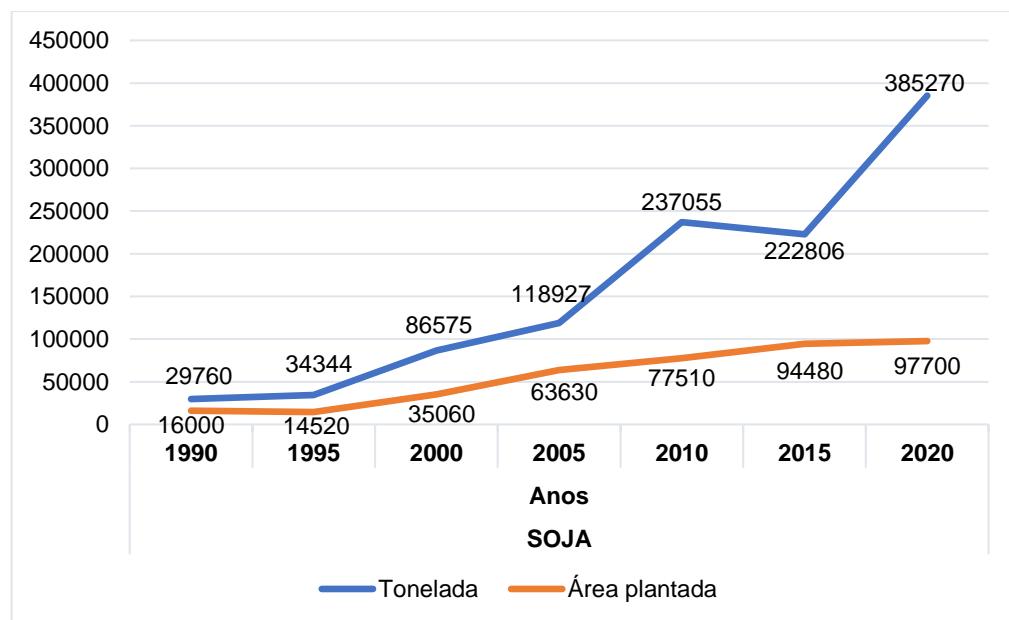
Pode-se reparar nesse gráfico, que a produção de trigo regionalmente sempre foi acanhada, porém, entre 2000 e 2020, há um crescimento contínuo, sendo que em 2015, a produção de trigo, alcança a de milho, mas a de milho consegue se elevar, e a trigo se mantém, mas é incomparável ao crescimento da produção da soja. Nesta análise, não se avalia a questão da dinâmica que envolve o mercado internacional destas *comodities*, apenas se busca entender a dinâmica regional.

Interessante observar que desde a década de 1990, com o advento da soja na RIP, ela passa a ser influenciada pela produção das regiões produtoras que a

envolvem no Paraná, por exemplo, áreas produtoras de soja na região de Londrina, Cascavel, Guarapuava e de Campo Mourão. Como se a RIP fosse obrigada a se render ao agronegócio paranaense, vindo a fazer parte das áreas desse tipo de produção concentrando a terra e rompendo um ciclo, poderia ser interessante o desenvolvimento endógeno regional.

Ao se observar o gráfico 5, ele demonstra que a RIP alcançou uma alta produtividade por área plantada, o que denota um alto investimento de capital na produção de soja.

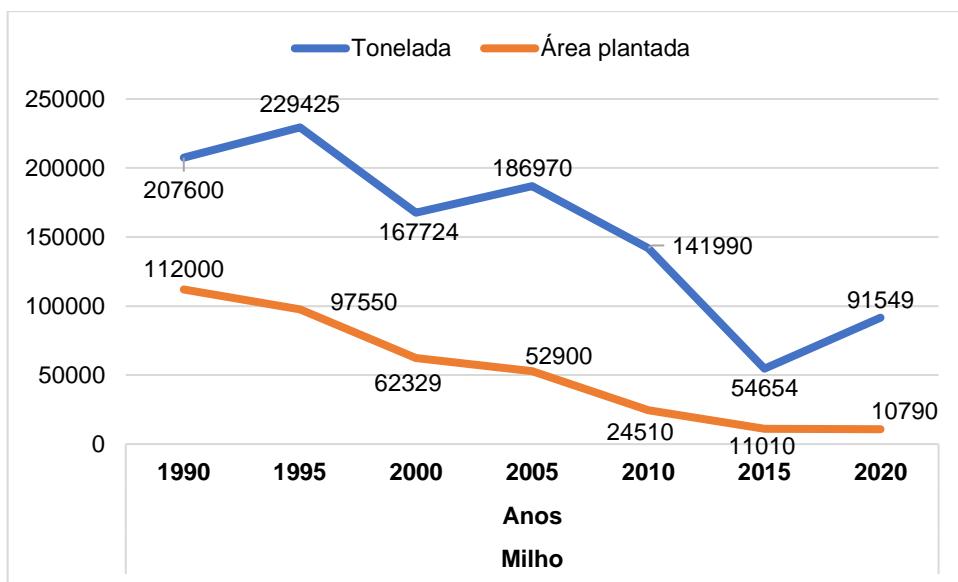
Gráfico 5 – Área plantada e toneladas colhidas de soja (1990 - 2000).



Fonte: IBGE (2022)

Já o gráfico 6, corrobora com a afirmação do investimento financeiro e técnico para a produtividade, das commodities que se apossaram das terras produtivas da RIP, pois o milho seguiu a mesma tendência da soja, porém, a área diminuída, não significou perda na produtividade regional.

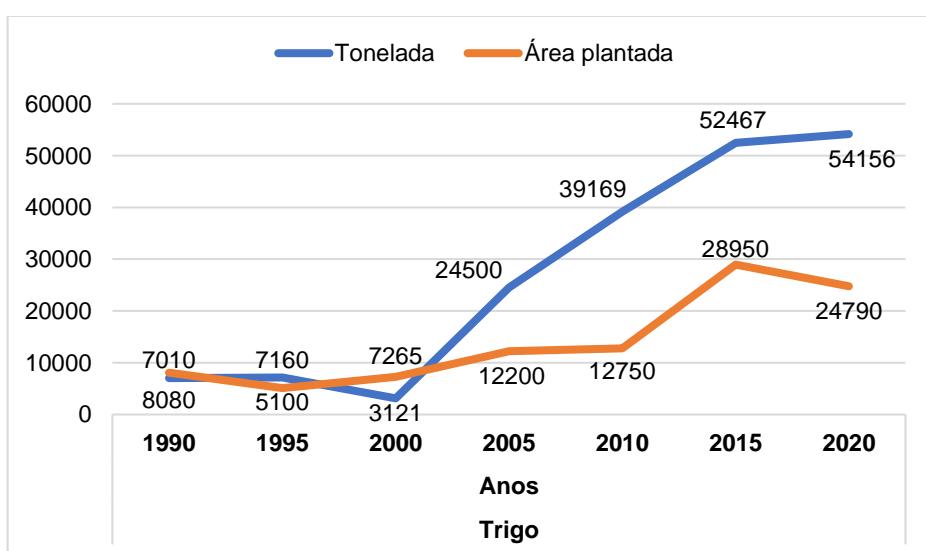
Gráfico 6 – Área plantada e toneladas colhidas de milho (1990 - 2000).



Fonte: IBGE (2022)

O trigo, apresentado no gráfico 7, demonstra uma diferenciação, pois até o ano 2000, a produtividade era baixa, assim como a área plantada. Porém, se teve uma ampliação da área e uma produtividade bastante considerável, quando olhamos para o ano 2000 se tinha uma área de mais de 7 mil hectares com 5 mil toneladas de produção, 20 anos depois, a área plantada alcançou 25 mil hectares e 55 mil toneladas produzidas. O aumento dessa produtividade também está associado ao crescimento de investimento de capital e técnica agrícola, atendendo a própria lógica do papel das *comodities* no campo brasileiro.

Gráfico 7 – Área plantada e toneladas colhidas de trigo (1990 - 2000).



Fonte: IBGE (2022)

A pecuária na RIP, também possui lastro de correlação com a estrutura e ocupação da terra, como se observa na Tabela 9, a região, possui um rebanho bovino considerável, a partir da análise dos dados a partir da década de 1990 e 2020, sendo esse um grande destaque que permite ainda verificar a própria concentração de terra, pois a produção de bovinos estão associadas a propriedades maiores, as vacas leiteiras, leiteiras possuem um papel secundário, mesmo que crescente no período, na outra ponta, está a produção de suínos que foram crescentes entre 1990 e 2005 e que entrou em queda a partir dos dados de 2010, sendo que em 2020 o número de cabeças representava a metade de 1990.

Tabela 9 – Pecuária na RIP.

Variáveis	Anos						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
Bovinos	160500	211070	257310	322233	407152	428300	349428
Vacas leiteiras	11800	16800	17447	28095	53300	66488	56100
Bubalinos	1300	728	1163	1065	454	190	259
Equíneos	11720	10722	22904	15660	13154	11760	8459
Suínos -total	97900	102660	110041	125648	112830	78020	54542
Suínos - Matrizes	..	..	..	..	..	12814	8360
Caprinos	10420	8630	5199	3510	5140	4662	2326
Ovinos	10300	18795	26867	18320	16435	17590	15706
Galináceos - total	561600	557000	465216	564880	382120	355100	265000
Galináceos - galinha	238200	236340	164338	209080	118610	58528	46480
Codornas	..	..	..	..	..	600	600

Fonte: IBGE (2022)

A situação que envolve a perda da produção suína também ocorre com os galináceos, pois a produção é crescente entre 1990 e 2005, e sua queda começa a partir de 2010, sendo que, em 2020, a produção era cerca da metade.

Importante mencionar que no período, que se tem a queda da produção de suínos e galináceos, se tem a ampliação da área de produção de soja, o que significa dizer que partes dos produtores rurais, abandonaram a produção, cujos investimentos são sempre elevados e partiram para a produção de soja, mas também, evidentemente do trigo e do milho.

Um dos elementos basilares que envolvem a economia e o modo de vida regional, está associado a silvicultura, afinal, o pinhão, o carvão, a lenha, a madeira, etc, estão na base na própria formação socioespacial regional, observados desde a

gênese da população indígena e cabocla, e na efetiva fase da migração europeia para as terras da RIP.

A Tabela 10, traz a produção silvicultora das últimas 3 décadas na região. Observa-se que toda produção, vem diminuindo nesse período, ou seja, mesmo a lenha que teve um papel fundamental nos anos 90, hoje é quase insignificante.

Tabela 10 – Produção da silvicultura na RIP

Produtos	Anos						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
Pinhão	28	18	22	1	52	46	47
Carvão vegetal	800	780	358	343	..	..	..
Lenha	589000	566000	82670	77645	1850	15910	13820
Madeira	76000	69800	23160	10670	1180	9810	1140
Nó do pinho	5250	2150	870	310	525	44	161
Árvores abatidas	5	1	4	..	..	..	..
Madeira em tora	13950	4440	6961	..	..	..	270

Pinhão e carvão vegetal em toneladas

Lenha, madeira, nó do pinho, madeira em tora em metros cúbicos.

Árvores abatidas em mil unidades

Fonte: IBGE, 2020.

Da mesma forma, a produção da madeira que conseguiu ter seu auge entre os anos de 1940 e 1980, entrou em decadência a partir dos anos de 1990, sendo que em 2020 é quase que insignificante na escala regional. Isso se deve a exploração inicial da floresta nativa e depois a falta de investimento no plantation de exóticos, a exemplo do *pinus* e dos *eucaliptos*, que possuem grandes áreas produtivas mais próximas das regiões com instalação de indústrias de madeiras, papel, papelão e celulose, a exemplo de Telêmaco Borba, Grande Curitiba e região do Contestado catarinense, assim como planalto Sul desse estado, onde se encontram as grandes plantas industriais desse tipo de indústria no Brasil.

Da mesma forma, a exemplo da pecuária, a silvicultura, por questões de exaustão ambiental, acabou dando espaço para as *comodities* de soja, e também de milho e de trigo.

Dentre os critérios que buscam apontar o empobrecimento na RIP, depois de observar o crescimento da produção das *comodities* nos últimos anos, depara-se com

uma produção industrial muito pequena nos setes municípios que compõem a região de estudo.

A Tabela 11 elenca o tipo e o número de indústrias existentes, sendo que o total regional não chega a 150 indústrias, e destas, a grande maioria se encontra no município polo que é Pitanga, que possui 76 indústrias de transformação.

Tabela 11 – Tipo e número de indústrias por município da RIP.

Variáveis	Pitanga	Boa V. S. Roque	Palmital	Santa M. Oeste	Laranjal	Mato Rico	Nova Tebas
Indústrias extrativas	1	..	..	..	..	..	..
Indústrias de transformação	76	6	12	14	4	..	2
Eletricidade e gás	2	1	1	1	..	..	..
Água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação	1	1	1	..	..	..	..
Construção	3	..	4	..	1		1

Fonte: IBGE, 2022.

O extremo da tipologia e número de indústrias se encontra em Mato Rico, que não apresenta nenhum tipo de indústria instalado no município. Sendo seguido por Nova Tebas com 3 e Laranjal com 5. No que concerne as indústrias de transformação da RIP, conforme se observa na Tabela 12, Pitanga possui 19 indústrias de fabricação de produtos alimentícios e 11 de produtos minerais não metálicos.

Tabela 12 – Indústrias de transformação na RIP, tipo e números.

Variáveis	Pitanga	Boa V. S. Roque	Palmital	S. M. Oeste	Laranjal	Mato Rico	Nova Tebas
Fabricação de produtos alimentícios	19	1	5	6	3	..	1
Fabricação de bebidas				1			
Confecção de artigos do vestuário e acessórios	4		1		1		
Preparação de couros e fabricação de artefatos de couro, artigos para viagem e calçados	2						
Desdobramento de madeira	6	1	1	2			1
Fabricação de celulose, papel e produtos de papel	7	1					
Impressão e reprodução de gravações	3						
Fabricação de produtos de borracha e de material plástico	1						
Fabricação de produtos de minerais não-metálico	11	2	1	1			
Fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos	3		4	2			
Fabricação de máquinas e equipamentos	1						
Fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias	2						
Fabricação de móveis	3						
Fabricação de produtos diversos	6						
Manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos	7			2			

Fonte: IBGE, 2022.

O conjunto dessas indústrias de transformação na RIP não possui nem dimensão e nem destaque produtivo nem nível regional, por serem indústrias de porte pequeno que atendem a grande região do estado do Paraná. E essas empresas, com maior destaque são as do fabrico de produtos alimentícios, que somam 35 plantas industriais, que excetuando Mato Rico, possuem minimamente uma em cada município, e destes, a maior parte ficam em Pitanga.

O pequeno destaque industrial na RIP, demonstra haver pouca oferta de emprego nesse setor, porém, as empresas do setor terciário acabam por incorporar parte da mão de obra regional, pois, elas se apresentam em um número muito superior ao setor secundário.

A Tabela 13 trazem o número de empresas no setor terciário, onde mais uma vez, o destaque se dá no município de Pitanga, sede do polo regional.

Tabela 13 – Número de empresas do setor terciário por municípios da RIP.

Variáveis	Pitanga	Boa V. S. Roque	Palmital	S. M. Oeste	Laranjal	Mato Rico	Nova Tebas
Comércio total	323	30	117	52	27	15	42
Comércio varejista	285	25	112	47	27	15	40
Comércio atacadista	38	5	5	5	0	0	2
Serviços total	238	20	61	34	11	7	19
Instituições de crédito, seguros e de capitalização	9	2	5	3	2	1	1
Administradoras de imóveis, valores mobiliários, serviços técnicos profissionais, auxiliar de atividade econômica	50	3	19	9	1	0	3
Transporte e comunicações	40	8	12	8	2	2	5
Serviços de alojamento, alimentação, reparo, manutenção, radiodifusão e televisão	79	6	15	10	5	3	8
Serviços médicos, odontológicos e veterinários	44	1	7	4	1	1	1
Ensino	16	0	3	0	0	0	1

Fonte: IBGE, 2022.

O destaque entre comércio e serviço, instalados em Pitanga, representa mais do que a soma de todos os municípios juntos, ao somar 561 empresas do setor terciário. Novamente, o extremo, se encontra em Mato Rico, com 21 empresas do setor terciário.

Chama atenção a condição de Palmital, polo secundário regional, município estabelecido entre Laranjal e Santa Maria do Oeste, portanto distante, exatos 72 km de Pitanga e ao mesmo tempo próxima de Laranjal (32 km) e próxima de Santa Maria do Oeste (41 km), concorrendo comercialmente com a cidade polo de Pitanga, porém, o número de empresas neste município apresenta, pouco mais de 1/4 das existentes em Pitanga.

Um destaque importante do setor terciário que atende a RIP, são principalmente os serviços médicos, odontológicos e veterinários concentrados em Pitanga. A concentração deste serviço em Pitanga desestimulador para quem vive nas demais cidades da RIP, sobretudo em Boa Ventura de São Roque, Laranjal, Mato Rico e Nova Tebas, que possuem apenas uma unidade desse tipo de serviços. Em Palmital há 7 e em Santa Maria do Oeste há 4, demonstrando que nestes dois municípios esses serviços são quase que insignificantes. Com isso, entende-se o deslocamento diário de pessoas dos 6 municípios que buscam os serviços médicos, odontológicos e mesmo veterinário no centro urbano de Pitanga. E mais, além disso, Pitanga, concentra, mais de 90% das empresas voltadas ao ensino da RIP.

A Tabela 14, demonstra o pessoal ocupado formalmente nos diversos setores geradores de empregos nos 7 municípios da RIP.

Tabela 14 – Número de pessoal empregado segundo o setor na RIP (2021)

Variáveis	Pitanga	B. V. S. Roque	Palmital	S. M. Oeste	Laranjal	M. Rico	Nova Tebas
Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura	10	11	10	..	..	4	..
Indústrias extractivas	3	..	..	..	..	..	..
Indústrias de transformação	976	396	200	74	12	..	..
Eletricidade e gás	..	..	..	..	..	..	..
Água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação	..	..	..	..	..	..	..
Construção	294	..	52	18	..	..	..
Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas	1648	178	470	293	89	60	154
Transporte, armazenagem e correio	628	61	44	12	9	..	11
Alojamento e alimentação	191	..	16	13	3	..	9
Informação e comunicação	81	..	20	..	..	..	..
Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	5	..	..	..	..	..	..
Atividades imobiliárias	21	..	..	..	..	..	..
Atividades profissionais, científicas e técnicas	118	5	40	15	..	..	..
Atividades administrativas e serviços complementares	85	18	39	..	..	8	24
Administração pública, defesa e segurança social	883	276	507	..	303	..	435
Educação	253	11	35	10	7	..	11
Saúde humana e serviços sociais	294	23	50	32	19	..	31
Artes, cultura, esporte e recreação	14	..	5	..	..	..	..
Outras atividades de serviços	338	..	45	20	19	..	15
TOTAL	5842	979	1533	487	461	72	690

Fonte: IBGE, 2022.

Os dados que trazem os quantitativos de pessoal ocupados formalmente na RIP, foram extraídos do SIDRA, mesmo que tragam divergências em números entre as realidades vividas nos municípios e os dados reais, eles permitem um panorama geral e/ou diagnóstico da condição do trabalho na região.

Não diferente de outros dados estudados na RIP, as variáveis apresentadas demonstram que Pitanga, novamente, apresenta mais do que o dobro dos números existentes nos demais municípios. Na sequência aparece o município de Palmital e no extremo o município de Mato Rico.

Sabendo haver uma grande participação da população economicamente ativa na administração pública, defesa e segurança social, o SIDRA, não apresentou estes dados para os municípios de Santa Maria do Oeste e Mato Rico, mas tal fato não inviabiliza às análises onde a concentração é maior de pessoas se encontram trabalhando no comércio, na reparação de veículos e na indústria de transformação.

Importante registrar, que os 7 municípios da RIP, possuem 72.107 habitantes, e destes, apenas 10.064 aparecem com registros formais, que representa pouco mais de 10% do total dessa população.

O mais inquietante, são os dados sobre a renda média da população da RIP, mesmo havendo uma população progressiva, as médias ainda são muito baixas, como se observa na Tabela 15.

Tabela 15 – Renda média dos municípios da RIP.

Município	RENDA MÉDIA		
	1991	2000	2010
Pitanga	R\$ 158,95	R\$ 361,23	R\$ 600,95
Santa Maria do Oeste	-	R\$ 194,09	R\$ 331,15
Boa Ventura de São Roque	-	R\$ 360,14	R\$ 411,22
Nova Tebas	R\$ 91,77	R\$ 249,79	R\$ 406,14
Laranjal	-	R\$ 206,44	R\$ 296,60
Palmital	R\$ 116,60	R\$ 284,98	R\$ 445,83
Mato Rico	-	R\$ 205,07	R\$ 288,49

Fonte: IBGE (2022).

No geral, em 2010, até porque os dados coincidem com o último Censo Demográfico realizado no Brasil, pois lamentavelmente, o país não realizou o Censo de 2020, a renda média, geral não chegava a 500 reais, sendo que em municípios

como Mato Rico, a renda não chegava a 300 reais, dos 7 municípios, apenas Pitanga tinha uma renda acima de um salário-mínimo, que na época era de R\$510,00.

Tais informações sobre a renda média colabora com as análises procedidas até esse momento, comprovando de fato, haver um empobrecimento da população regional, que não vem sendo atenuado desde os anos de 1990 até 2010. Acredita-se que se os dados de 2020 tivessem sido levantados, poderia ter havido um aumento dessa renda média, pois esta já sofreu alteração no intercenso de 2000 – 2010, mas são apenas especulações, pois afinal, o Censo da década e 2020 deve ser realizado no ano de encerramento dessa pesquisa.

Para além da renda, que é geral apresentada na região, há que se avaliar o número de famílias nos municípios da RIP que são atendidas pelo PBF. A tabela 16, traz uma média quinquenal entre 2005 e 2020.

Tabela 16 – Média do número de família que recebem o Bolsa Família por ano.

Ano	Pitanga	Palmital	S. M. do Oeste	B. V. S. Roque	Nova Tebas	Laranjal	Mato Rico
2005	2476	1163	863	531	903	347	402
2010	2660	1715	1344	671	1049	915	552
2015	2774	1711	1364	579	747	933	516
2020	2309	1191	891	590	372	725	362

Fonte: SAGI (2022).

Dos 7 municípios Pitanga apresenta o maior número de famílias contempladas pelo PBF, o número máximo de famílias contempladas se deu em 2015, com 2774, que equivalia a 9154 pessoa⁸, o que representava mais de 1/3 da população total do município. Seguindo, a partir do golpe de 2016, e as mudanças que atingiram os programas sociais do governo federal, o número de famílias atendidas caíram 2309, conforme Sanches e Ludka (2022), em abril de 2021, o número de famílias beneficiadas pelo PBF em Pitanga era de 2527, ao se considerar uma população de 29.686 habitantes, esse é número bastante elevado.

O caso de Santa Maria do Oeste, também segue esse extremo, porém, se considerar que o município possui 9210 habitantes e tendo 932 famílias beneficiadas pelo PBF em abril de 2021, o que representa 3075 pessoas. Pela tabela, em 2010 ela atingiu o ápice de pessoas beneficiadas pelo PBF que representava 5659 pessoas,

⁸ Média obtida por meio da metodologia proposta por Ludka, Pereira e Mello (2022).

sendo que nesse município apenas 3571 não recebiam o benefício, isso a partir dos dados de Sanches e Ludka (2022).

Por fim, Nova Tebas, que possui 5252 habitantes, chegou em 2010, a ter 1049 famílias beneficiadas pelo programa, que representava 3462 pessoas, porém, em abril de 2021, apenas 384 famílias estavam recebendo o Bolsa Família, o que corresponde 1267 pessoas. E conforme Sanches e Ludka (2022) essas famílias recebiam em média cerca de 60 a 70 reais.

A situação é bastante grave na perspectiva da RIP, uma vez que excetuando Pitanga, todos os municípios apresentam sua população em condições de vulnerabilidade social, próxima de 50%, em Pitanga, apenas 34,20% da população de vulnerabilidade à pobreza e o extremo se encontra entre Laranjal e Mato Rico com 60%. (SANCHES; LUDKA, 2022).

A Tabela 16 permite traçar um panorama geral sobre as famílias beneficiadas pelo PBF em 2020, cuja média apresentava 6440 famílias, o que representa 21.252 habitantes beneficiados, um número bastante elevado ao se considerar que a população dos 7 municípios é de 72.107, representando mais de 1/3 da população em situação de empobrecimento, ou seja, entre a pobreza e o empobrecimento. Isso fica perceptível quando a média da população vulnerável a população ultrapassa os 40%.

Tais dados que demonstram o empobrecimento da população da RIP, caracterizam-no, como um bolsão de pobreza regional no Paraná, pois os índices socioeconômicos e estruturais analisados até aqui apenas confirmam a tese.

E ainda a carência de infraestrutura logístico rodoviária regional atingem as atividades econômicas e consequentemente a população regional, tudo isso atinge diretamente no nível de desenvolvimento e na qualidade de vida da população. Por conta disso, uma análise profunda da rede geográfica logística regional é apresentada no item 4.2, demonstrando que a deficitária rede infraestrutura logística espelha e é responsável pelo empobrecimento secular na RIP.

4.2 METODOLOGIA DE ANÁLISE GEOGRÁFICA DA QUALIDADE DE RODOVIAS - MAGEOQR

Nesse subcapítulo se apresentará o método adaptado da proposta de avaliação da CNT, onde serão apontados os parâmetros e itens a serem considerados

na avaliação Geográfica da qualidade de uma via, denominado de Metodologia de Análise Geográfica da Qualidade de Rodovias (MAGeoQR).

A MAGeoQR consiste em três etapas principais: A primeira, corresponde aos encontros de planejamento da saída de campo para a avaliação, assim como do estudo do formulário a ser aplicado, a segunda, compreende na realização do trabalho de campo, aplicando o formulário avaliativo e por fim, após o campo, ocorre a reconfirmação dos dados levantados a partir do banco fotográfico e nesse momento, também ocorre a análise dos dados obtidos. Tais formulário geraram uma avaliação onde se dava nota aos quesitos escolhidos na MAGeoQR para análise das condições da pavimentação, da geometria da via e da sinalização.

Como já mencionado, o método empregado foi adaptado da metodologia utilizada na avaliação anual das rodovias realizada pela CNT, especificamente na usada no ano de 2021. Enquanto os parâmetros da avaliação foram adaptados das normas 008/2003 – PRO e a 009/2003 – PRO ambas do DNIT. Não foi utilizada exatamente a mesma metodologia da CNT devido à falta de equipamentos e de pessoal, mas os principais parâmetros avaliativos seguiram a metodologia apontada, permitindo uma leitura com certa densidade sobre a situação das rodovias estudadas nesta pesquisa.

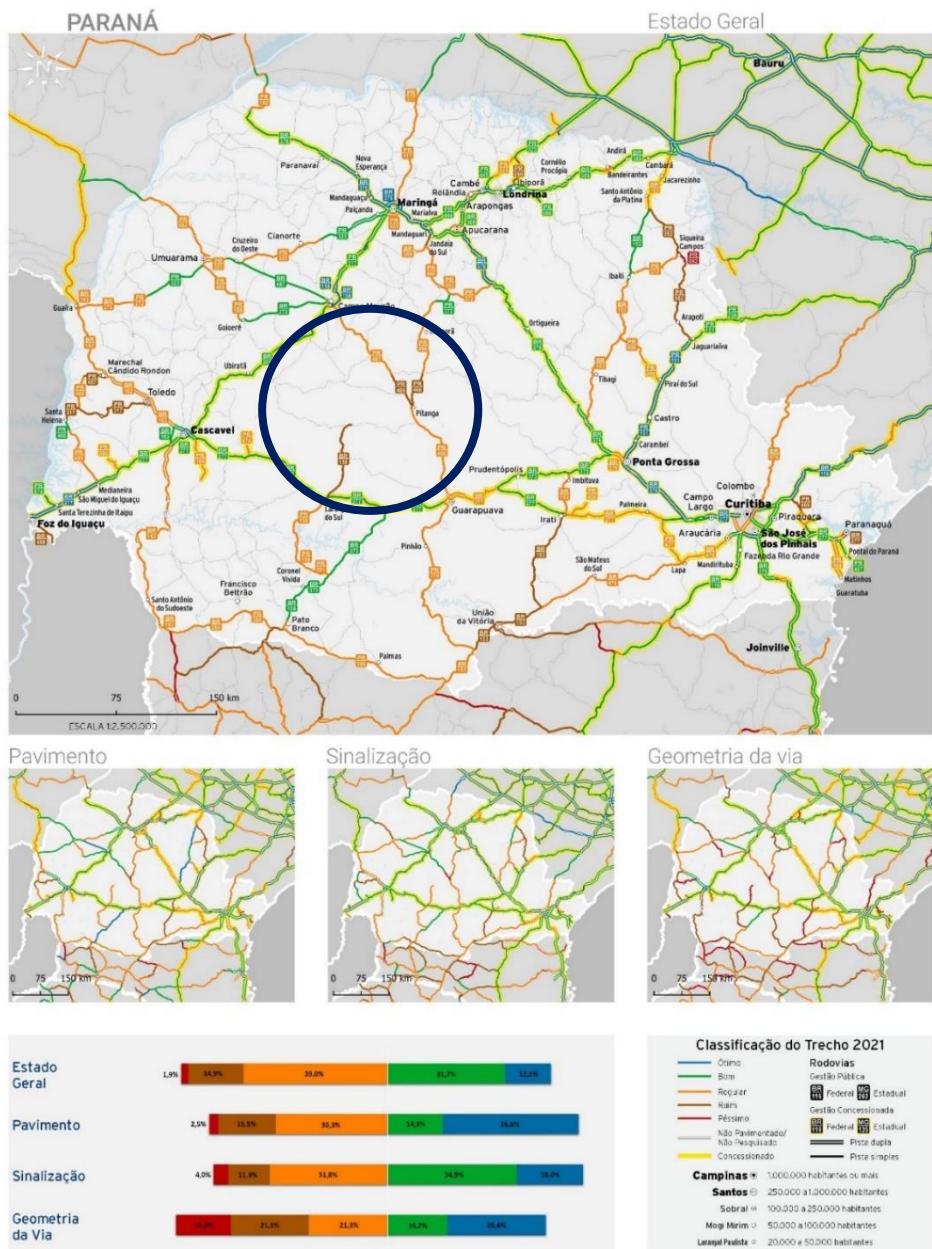
A ampla maioria das rodovias da RIP não são pesquisada pela CNT, portanto não há dados sobre a qualidade de tais vias, essa ausência de dados se dá devido tal confederação só aplicar sua pesquisa em rodovias que apresentam um grande tráfego de mercadorias, conforme apontado pelo próprio CNT (2021, p. 28):

Ressalta-se que, apesar da reformulação, manteve-se, na metodologia da Pesquisa CNT de Rodovias, o objetivo de realizar um diagnóstico das condições das rodovias pavimentadas brasileiras (incluindo rodovias federais, estaduais coincidentes trechos de rodovias estaduais relevantes. Trechos de rodovias estaduais relevantes são selecionados de acordo com o volume de tráfego de veículos (obtido de órgãos oficiais), a importância socioeconômica e estratégica para o desenvolvimento regional e a contribuição para a integração com outros modos de transporte (ferroviário, aquaviário e aéreo).

A CNT não aplica a metodologia em todas as rodovias da RIP, na região estudada apenas as rodovias PRC 466, PRC 487 e a PR 460 são analisadas, como pode ser observada na Figura 36, marcada no círculo, portanto, para isso a

metodologia da CNT precisou ser adaptada para obter dados das demais rodovias que cortam a região de estudo.

Figura 36 – Resultado da avaliação rodoviária do Paraná pela CNT.



Fonte: CNT (2021)

Devido à falta de informações, decidiu-se elaborar e aplicar a MAGeoQR, adaptada a partir da empregada pela CNT, conforme apresentou-se anteriormente, e ela permitiu embasar as informações acerca das rodovias regionais e que ficaram de fora dos estudos da CNT. Porém, é importante mencionar que o DNIT procederá mudança metodológica nas suas avaliações rodoviárias, impondo uma classificação

a partir da qualidade das mesmas por meio de estrelas, baseada na metodologia IRAP - *International Road Assessment Program*, desenvolvida em 2006, na Inglaterra.

Para isso foi elaborado um formulário avaliativo para verificação das condições das rodovias que envolvem a Região Imediata de Pitanga, esse formulário é composto por 3 itens principais, o primeiro item avalia a pavimentação, outro a geometria da estrada e o último avalia a sinalização da via.

As notas variam entre 1 (péssimo) e 5 (ótima), essas notas foram inseridas durante os trabalhos de campo pelo pesquisador, avaliando de forma particular a partir dos critérios aventados para avaliação das vias, considerando as percepções construídas por meio de critérios fenomenológico-técnico das rodovias estudadas.

Na avaliação da pavimentação foram colocados os critérios pavimentação, trincas, remendos, panelas e ondulações. As notas obedeceram aos seguintes critérios:

- Para pavimentação: Quando a rodovia é totalmente pavimentada ela recebe notas 4 ou 5, quando possui fragmentos pavimentados, nota 3, já se a rodovia não for pavimentada a nota máxima é 2, desde que ela esteja em condições boas de transitar, por exemplo, se ela possuir cascalhamento e não estiver esburacada, já se a rodovia não possuir pavimentação e a estrada não apresentar boas condições a nota é 1.
- Para as trincas no asfalto: Quando a rodovia não apresentava esse problema, dava-se a nota 5. Já quando havia fragmentos com trincas, se ela apresentasse trincas em trechos minoritários dava-se a nota 4; se tivesse trincas esparsas, então recebia nota 3. E se a rodovia apresentasse esse problema de forma majoritária, aplicava-se nota 1 ou 2, Estes mesmos critérios servem para a avaliação dos remendos, panelas e das ondulações.

Sobre a pavimentação, as informações dos quesitos avaliativos se encontram no Quadro 1, sendo que a nota base é a nota que se deve dar a rodovia conforme as suas características observadas.

Quadro 1 – Formulário empregado como metodologia para avaliação da pavimentação das rodovias estudadas.

Pavimentação			Notas	Nota base
Pavimentação	Totalmente			4 ou 5
	Fragmento			3
	Não pavimentada	Bom		2
		Ruim		1
Trincas	Não existem			5
	Fragmentos	minoritário		4
		Esparsos		3
		majoritariamente		2
	Totalmente			1
Remendos	Não existem			5
	Fragmentos	minoritário		4
		Esparsos		3
		majoritariamente		2
	Totalmente			1
Panelas	Não existem			5
	Fragmentos	minoritário		4
		Esparsos		3
		majoritariamente		2
	Totalmente			1
Ondulações	Não existem			5
	Fragmentos	minoritário		4
		Esparsos		3
		majoritariamente		2
	Totalmente			1
MÉDIA				

Fonte: O próprio autor.

Após a atribuição das notas, soma-se todas e tira-se a média, dividindo a nota por 5, que é o número de subitens analisados no item pavimentação.

No que se refere a geometria da via, avaliou-se o tipo de rodovia, se é duplicada ou simples, a existência de acostamento, o perfil ondulado ou plano, as condições de pontes e viadutos, a existência de faixa de rolagem e a situação de segurança dos trevos.

Quanto ao tipo de rodovia, a MAGeoQR considera a existência de canteiro central, de faixa central, de mão de dupla, incluindo a possibilidade de existência de mão única, e se elas apresentam fragmento ou total asfaltamento. Neste quesito as notas variam entre 5 e 1, sendo que considera nota 5 quando a rodovia apresenta

faixa duplicada com canteiro central, nota 4 quando apresenta faixa central. Sendo uma rodovia simples as notas variam entre 3 e 1, consistindo 3 pontos para vias de mão dupla, 2 pontos se apresentar fragmentos entre mão dupla e mão única, já quando a rodovias é totalmente com via de mão única ganha nota mínima de 1.

Em relação aos acostamentos às margens das faixas de circulação considera-se sua existência ou não, e se existindo se são totais ou fragmentados, cuja avaliações variam entre 5 ou 1.

Acerca do perfil da via, assim como a existência dos pontos e viadutos, terceira faixa de circulação e trevos, as notas variam também entre 1 e 5. Sendo que os perfis são avaliados a partir do terreno da pista com ondulação ou em relevo plano, podendo também ser considerada a total existência ou fragmentos/segmentos destes. Sobre as terceiras faixas, considera-se se são inexistentes ou existentes, se existentes, se são suficientes, raras ou insuficientes.

No quadro 2 observa-se os quesitos avaliados na geometria da via, assim como as notas bases a serem aplicadas conforme as condições das rodovias.

Quadro 2 – Formulário empregado como metodologia para avaliação da geometria das rodovias estudadas.

Geometria da Via				Nota	Nota base		
Tipo de rodovia	Duplicada	Canteiro central			5		
		Faixa central			4		
	Simples	Mão dupla			3		
		Mão única	Fragmento		2		
			Totalmente		1		
	Acostamento	Existe	Totalmente	Bom	5		
				Ruim	4		
			Fragmento	Bom	3		
				Ruim	2		
		Não existe			1		
Perfil	Plano	Totalmente			4 ou 5		
	Ondulado	Fragmento			2 ou 3		
		Totalmente			1		
Pontes/Viadutos	Existe	Bom			4 ou 5		
		Ruim			2 ou 3		
	Não existe				1		
Terceira faixa	Existe	Suficiente			4 ou 5		
					3		
					2		
	Não existe				1		
Trevos	Existe	Bom			4 ou 5		
		Ruim			2 ou 3		
	Não existe				1		
Média geral							

Fonte: O próprio autor.

Assim como na análise da pavimentação, após a atribuição de notas, somam-se elas e divide-se por seis, que é o número de subitens avaliados.

Sobre a sinalização das faixas de circulação, as mesmas são divididas em verticais e horizontais, consistindo em existência e não existência das mesmas,

totalmente instaladas ou fragmentadas, se são boas ou ruins, cujas notas também vão de 1 à 5.

Quadro 3 – Formulário empregado como metodologia para avaliação da sinalização das rodovias estudadas

Sinalização					Nota base
Vertical	Existe	Totalmente	Bom		5
			Ruim		4
	Fragmento	Bom			3
		Ruim			2
	Não existe				1
Horizontal	Existe	Totalmente	Bom		5
			Ruim		4
	Fragmento	Bom			3
		Ruim			2
	Não existe				1
Média geral					

Fonte: O próprio autor.

Já no quadro 4 apresentam-se às variáveis explícitas até aqui, cuja soma dos valores levantados e analisados no campo geram as notas e destas uma média da condição geral da rodovia estudada, onde soma-se as 3 notas e divide-se por 3.

Quadro 4 – Variáveis, notas e médias das condições das rodovias estudadas.

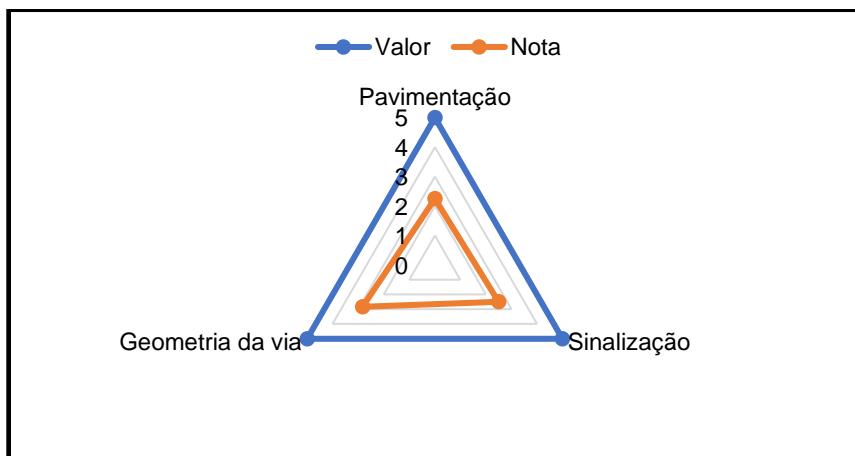
Variáveis	Valor	Nota
Pavimentação	5	
Sinalização	5	
Geometria da via	5	
Média geral		

Fonte: O próprio autor.

Como resultado geral do emprego das variáveis apresentadas na MAGeoQR gera-se um gráfico em formato de radar que permite visualizar os valores e notas atribuídos aos quesitos permitindo detalhes sobre a situação da pavimentação, geometria da via e da sinalização. O valor variando entre 1 e 5 representa as notas possíveis de serem atribuídas às rodovias estudadas, enquanto as notas possibilitam

dimensionar a condição da faixa de rolamento em relação a uma avaliação ideal esperada para uma rodovia que garanta segurança aos que por ela circulam, ver Figura 37.

Figura 37 – Modelo do gráfico para o resultado da avaliação da situação da rodovia estudada.



Fonte: O próprio autor.

Como critério classificatório para as rodovias estudadas, nesse caso, permitindo um olhar geral sobre a rodovia, com base na média geral estabeleceu-se 5 atribuições gerais para a qualidade da via. Sendo elas: 5 pontos para rodovias consideradas ótimas; entre 4 e 5 pontos para rodovias consideradas como boas; entre 3 e 4, para rodovias consideradas regulares, entre 2 e 3 para vias ruins e entre 1 e 2 para rodovias em péssimas situação e/ou condição, também se atribui uma cor para a rodovia, sendo que essa cor depois será utilizada também de forma cartográfica.

Quadro 5 – Referência de classificação das rodovias.

5	ÓTIMA
4	BOA
3	REGULAR
2	RUIM
1	PÉSSIMA

Fonte: O próprio autor.

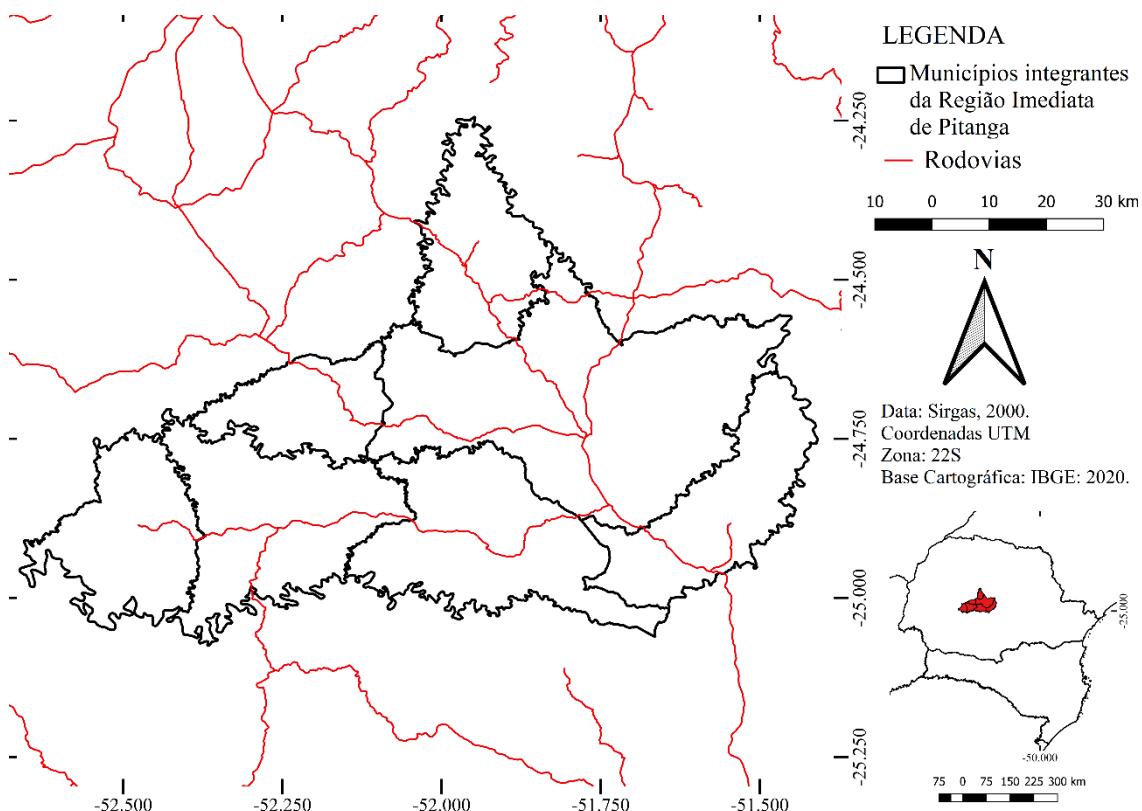
A partir dos critérios metodológicos apresentados para a avaliação das variáveis que atribuem as condições e qualidade de circulação das rodovias estudadas, são apresentadas na sequência a análise das nove rodovias que compõem a Região Imediata de Pitanga.

4.3 ANÁLISE DA QUALIDADE GEOGRÁFICA DAS RODOVIAS DA RIP

Esse subcapítulo tem como objetivo trazer os resultados das análises das condições das rodovias da RIP, nele, além de trazer os dados quantitativos, também se apresentará a espacialização dos resultados, buscando um contraste da qualidade das rodovias com o nível de empobrecimento da população dos municípios integrantes da RIP.

Para isso, realizou-se três saídas de campo com o propósito de observação e coleta de dados, cuja área percorrida envolve as rodovias demarcadas na figura 38, onde está delimitada a RIP, ocorridas em outubro de 2020, abril de 2021 e novembro de 2021, sendo percorridos aproximadamente 2.500 quilômetros para análise *in loco* e preenchimento dos formulários avaliativos que serão apresentados na sequência.

Figura 38 – Rodovias da RIP onde ocorreram os trabalhos de campo.



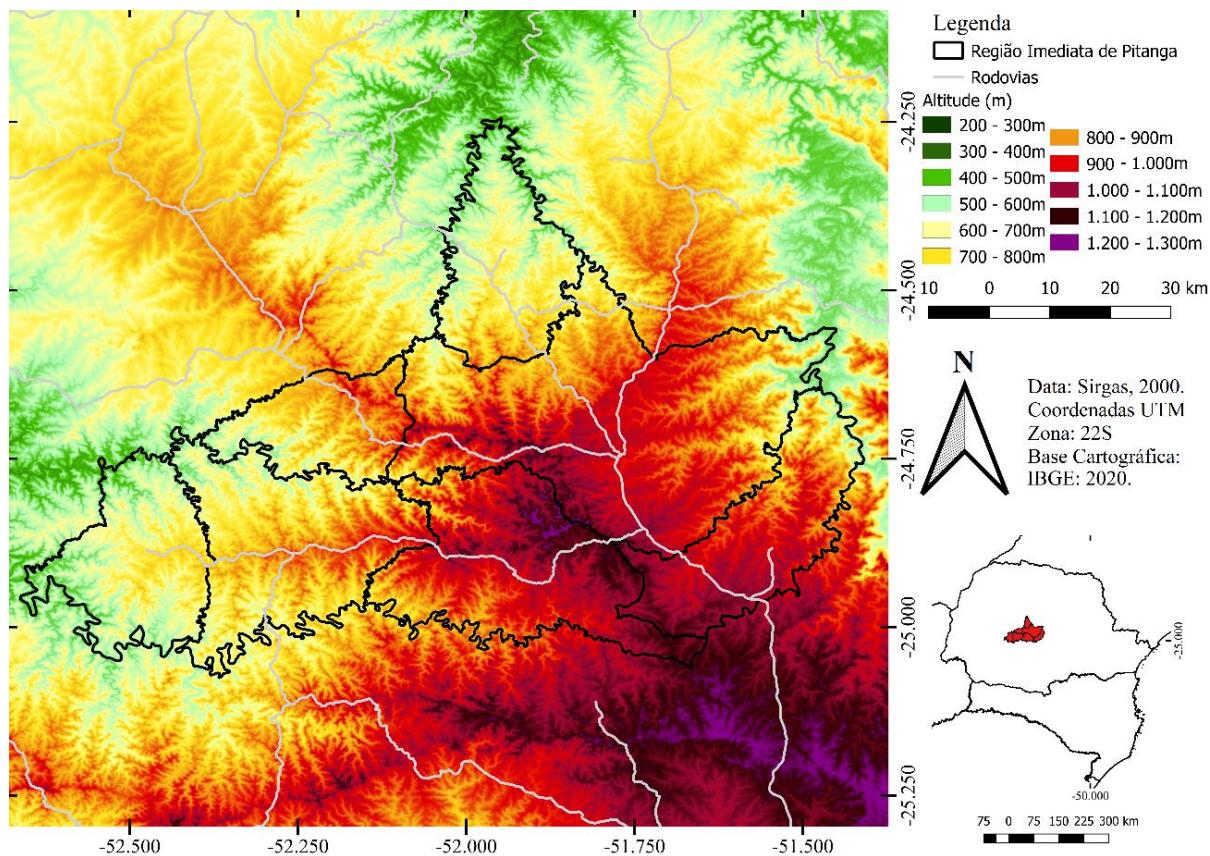
Fonte: Organizado pelo autor.

Importante destaque se dá sobre o relevo e outros aspectos físicos da RIP, por onde estão assentadas as rodovias estudadas. A região onde estão implantadas essas rodovias, geralmente regional, é caracterizada por exibir relevo ondulado e

feições características dos derrames basálticos, como mesetas e escarpamentos em degraus. No tocante aos aspectos gerais da geomorfologia, a região pertence ao Terceiro Planalto Paranaense, dotado de compartimentos de duas subunidades morfoesculturais: Planalto Pitanga – Ivaiporã e Planalto Alto/Médio Piquiri (DER, 2017).

A RIP apresenta, ainda, um relevo suave ondulado, passando a fortemente ondulado com feições características dos derrames basálticos, como mesetas e patamares, além de uma estrutura peculiar em forma semicircular. Há, ainda faixas fortemente onduladas com feições de mesetas e topos alongados com vertentes íngremes, a Figura 39 permite verificar as altitudes regionais a partir de 200 metros, alcançando 1200 metros de altitude, com as rodovias estudadas marcadas na mesma (DER, 2017).

Figura 39 – Rodovias da RIP onde ocorreram os trabalhos de campo.



Fonte: o próprio autor.

A primeira rodovia estudada a partir da aplicação da metodologia proposta é a **PRC 466**, na realidade uma rodovia federal com o mesmo prefixo sendo

administrada pelo DER/PR, essa rodovia faz a ligação entre os municípios de Jandaia do Sul e Guarapuava, passando pela área da pesquisa, se caracterizando como uma estrada de alto fluxo sobre tudo de caminhões de cargas que trafegam entre Campo Mourão, onde fica a sede da maior cooperativa do agronegócio da América Latina, e Guarapuava, onde tem um hub ferroviário, além da BR 277, que corta do Paraná de Leste à Oeste, conectando inclusive a região aos portos no litoral.

No que concerne às variáveis estudadas e constantes na Tabela 16, à rodovia PRC 466 ficou com uma média de 2,77, portanto considerada uma rodovia ruim.

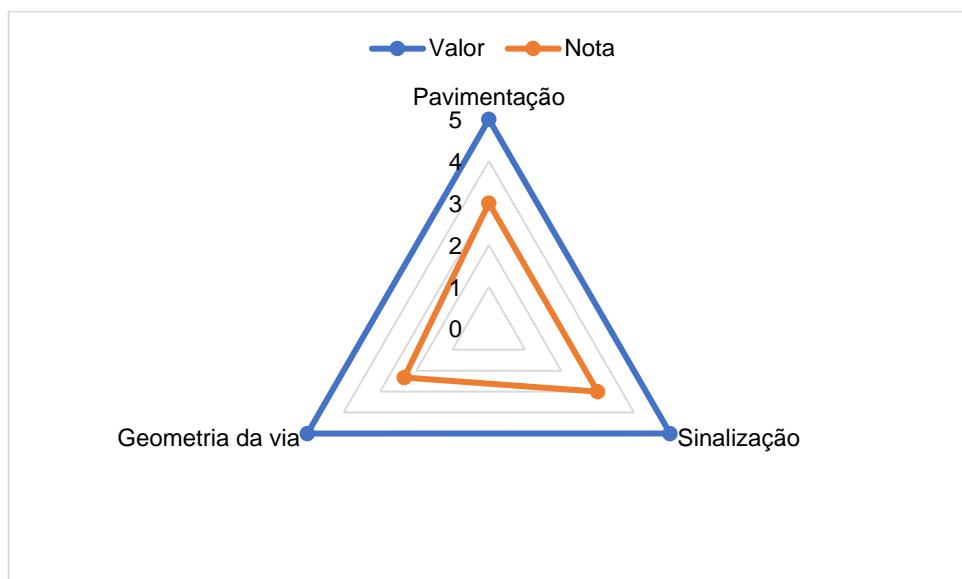
Tabela 17 – Avaliação das condições da rodovia PRC 466.

Variável	Valor	Nota
Pavimentação	5	3
Sinalização	5	3
Geometria da via	5	2,33
Média		2,77666667

Fonte: O próprio autor.

O Gráfico 8 permite uma maior visualização da avaliação geral da rodovia PRC 466, pois ao se observar a linha que compõem o valor com o eixo que se atribuiu a nota, o gráfico em questão mostra à distância entre o ideal e a situação que se encontra à rodovia.

Gráfico 8 – Avaliação das condições da rodovia PRC 466.



Fonte: O próprio autor.

Essa rodovia apresenta uma média classificada como ruim, e as piores situações são as condições da sua Geometria, que só não são piores devido ela ser uma concessão estadual, mas possuir toda estrutura de uma rodovia federal, como por exemplo, ser toda em pista simples, ou seja, não é duplicada, entretanto possui pista dupla, outro ponto que a torna superior as demais vias da região é o fato do relevo onde ela estar assentada não ser totalmente ondulado, sendo que as áreas mais dissecadas estão localizadas na Serra da Marrequinha, na divisa entre os municípios de Pitanga e de Boa Ventura de São Roque, inclusive as curvas presentes nessa serra são conhecidas pelos moradores locais por serem as causas de diversos acidentes, fato que também foi notado no campo devido a presença de diversas cruzes na beira da rodovia em toda extensão dessa serra. Outro fator que baixa à nota da geometria é devido ao estado dos acostamentos, pois eles estão presentes apenas em trechos, e ainda não estão em boas condições.

Mesmo a pavimentação e a sinalização que estão em uma condição superior à da Geometria apresentam problemas. A pavimentação apresenta trincas de forma esparsas, entretanto se apresenta remendos de forma majoritária, isso sendo um outro ponto de destaque, pois não se notou tantas panelas (buracos) e ondulações na rodovia, pois estes tinham sido resolvidos com os remendos feitos recentemente. Cabe também mencionar que as operações de tapa buraco são feitas de forma grosseira ampliando a geração de ondulações nas pistas que colocam em risco a circulação com segurança, como pode ser observado na Figura 40.

Figura 40 – Trecho da PRC 466 entre Pitanga e Boa Ventura de São Roque.



Fonte: Trabalho de campo (2021).

A sinalização da PRC 466 é outro problema que chamou atenção, a rodovia apresenta em toda sua extensão tanto a sinalização vertical quanto a horizontal, porém, ambas estão em condições ruins ou inadequadas, com pichações encobrindo as placas, ou encobertas pela vegetação ou até mesmo danificadas pelas intempéries da natureza. As horizontais também estão em toda rodovia, porém apenas dividindo as pistas, inclusive, era comum ver a pintura sobre os buracos e ondulações da pista.

A segunda rodovia analisada é a **PRC 487**, essa cortando o Paraná na diagonal do Noroeste até o Sudeste, essa rodovia tem uma enorme importância econômica para o estado, pois passa por Campo Mourão, sede da Coamo. Na Tabela 17 se tem um panorama acerca das condições gerais dessa rodovia.

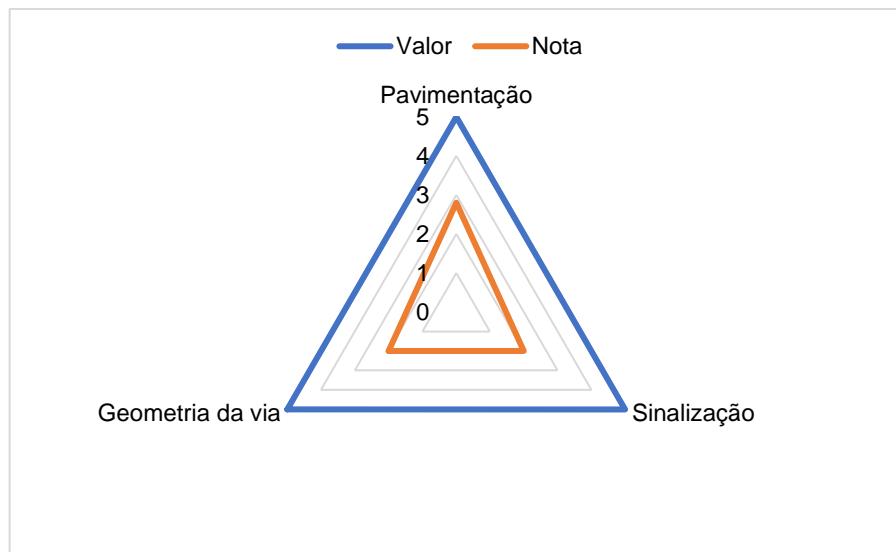
Tabela 18 – Avaliação das condições da rodovia PRC 487.

Variável	Valor	Nota
Pavimentação	5	2,8
Sinalização	5	2
Geometria da via	5	2
Média		2,266666667

Fonte: O próprio autor.

Assim como a PRC 466, a PRC 487 está relativamente em melhor estado que as demais vias regionais, entretanto é considerada ruim, com nenhum de seus itens passando da nota 3, bem longe do ideal como pode ser observado no gráfico 9.

Gráfico 9 – Avaliação das condições da rodovia PRC 487.



Fonte: O próprio autor.

Essa rodovia apresenta uma nota maior na pavimentação, isso devido ser totalmente pavimentada, e possuir panelas e ondulações apenas em locais esparsos. Entretanto, essas panelas e ondulações são corrigidas com remendos, sendo vistos por toda rodovia. Já as trincas ocorrem de forma majoritária nessa via, pois essas são resolvidas somente pelo revestimento completo da via, como pode ser observado pela Figura 41.

Figura 41 – Trecho da PRC 487 no município de Nova Tebas.



Fonte: Trabalho de campo (2021).

Tanto a sinalização quanto a geometria da via receberam a mesma nota, 2, ambas ruins. No caso do tipo da rodovia, na região ela apresenta-se totalmente em mão dupla e com um relevo majoritariamente ondulado, principalmente nas proximidades dos rios Muquilão e Corumbataí.

Um fator que baixa a nota dessa via é devido ele possuir trechos sem acostamentos, na região estudada isso vai desde o trevo da PR 460 até o trevo onde a PRC 487 cruza com a PRC 466, na divisa dos municípios de Pitanga e de Manoel Ribas, nesse mesmo trecho não existem terceira faixa, essas, somente são encontradas após o trevo com a PR 460 em direção a Nova Tebas, e ainda são insuficientes. Já os trevos e pontes são existentes, porém são ruins.

À rodovia **PR 364** conecta o município de Guarapuava a Campina da Lagoa, também sendo administrada pelo DER/PR. No que concerne essa via, no trecho estudado a mesma apresenta uma média de 1,72, fazendo dela uma rodovia avaliada entre como péssima, sobretudo na condição geométrica da via que ficou com uma nota de 1,16 (como pode ser observado na tabela 17) isso se deve principalmente ao fato de o estado ter feito a pavimentação a partir da estrada original/pioneira que na sua quase total extensão se dá sobre um espião. Com isso ela é profundamente

sinuosa, marcada por centenas de curvas e morros que impedem a visualização a poucos metros do local onde o motorista encontra-se dirigindo.

Tabela 19 – Avaliação das condições da rodovia PR 364.

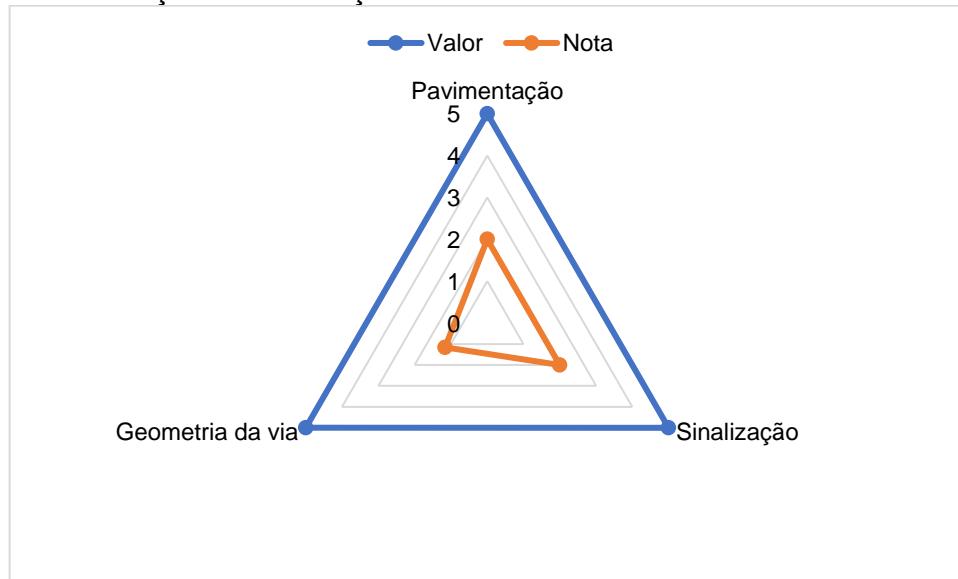
Variável	Valor	Nota
Pavimentação	5	2
Sinalização	5	2
Geometria da via	5	1,16
Média		1,72

Fonte: O próprio autor.

Em relação ao tipo da rodovia, ela apresenta trechos de mão única e de mão dupla, entretanto, mesmo nos locais de mão dupla a via é estreita, praticamente da dimensão de uma rodovia de mão única. Outros pontos negativos em relação a essa estrada é que não há acostamentos em nenhum trecho da rodovia, também não existem trechos com terceiras faixas, sendo que tudo complica-se ainda mais devido ao relevo onde ela foi construída ser muito ondulado. Já as pontes presentes nessa estrada são ruins, sendo estreitas e com ondulações bruscas nos limites entre a ponte e o asfalto, no campo também se notou que não havia trevos nas entradas de estradas vicinais ou vilas rurais, fato que pesa na periculosidade de uma rodovia, pois são mais carros cruzando de um lado para o outro da estrada sem uma organização mínima.

O Gráfico 10 confirma que a nota da geometria da via se encontra mais distante do valor ideal estabelecido metodologicamente.

Gráfico 10– Avaliação das condições da rodovia PR 364.



Fonte: O próprio autor

Tanto a sinalização quanto a pavimentação apresentam uma média 2. Sobre a pavimentação, a estrada apresenta dois trechos, um pavimentado, desde o trevo da 158 até a área urbana de Laranjal, e depois ela não possui pavimentação asfáltica, esse trecho indo desde a área urbana de Laranjal até Campina da Lagoa, fato que traz abaixo a nota dessa rodovia. No trecho pavimentado o asfalto possui trincas de forma majoritária, assim como panelas e remendos e ondulações.

Nessa rodovia quase não há sinalizações, tanto horizontal quanto vertical, na horizontal apenas há uma linha dividindo a estreita pista em duas, indicando que ela é de pista dupla, já as verticais são praticamente inexistentes, existindo apenas em pontos críticos, ou seja, em locais com altos índices de acidentes. Essa falta de sinalização a torna perigosa, pois ela apresenta um elevado nível de sinuosidade, como já mencionado, ela está sobre um relevo muito ondulado e não ocorreram recortes nas rochas, devido a isso não se tem uma ampla visão da pista, pois as curvas fechadas, as colinas e os morros a impedem a visão. A figura 42 traz um retrato das características dessa rodovia.

Figura 42 – Trecho da rodovia 364 no município de Laranjal.



Fonte: Trabalho de campo (2021).

Outra questão, e apontado pelos moradores de Laranjal durante as entrevistas no trabalho de campo, é a falta de hospital no município, sendo que o mais próximo está localizado em Pitanga, a 108 km de distância, os entrevistados relataram a dificuldade de deslocamento em situações de emergências, principalmente devido às curvas que além de impedir uma viagem mais rápida e segura, também torna mais desconfortável devido à instabilidade no deslocamento de automóveis e mesmo ambulância em caso de atendimento.

Sobre a rodovia **PR 460**, essa faz a conexão entre as rodovias PRC 466, a PR 239 e a PRC 487, ela passa pelos municípios de Pitanga e de Nova Tebas, medindo segundo o DER/PR (2022) cerca de 24 km. A tabela 18 aponta as médias da avaliação dessa rodovia.

Tabela 20 – Avaliação das condições da rodovia PR 460.

Variável	Valor	Nota
Pavimentação	5	2,2
Sinalização	5	1,5
Geometria da via	5	2,16
Média		1,953333333

Fonte: O próprio autor.

Assim como a PRC 466, essa rodovia apresenta um grande tráfego de caminhões, pois faz a ligação entre a PRC 487 e a PRC 466, ou seja, conecta Campo Mourão a Guarapuava, devido a isso e a falta de manutenção, essa rodovia apresenta diversos problemas em sua pavimentação, sendo que apresenta de forma majoritária panelas, ondulações, trincas e remendos, essas, feito de forma grosseira, como pode ser observado na Figura 43.

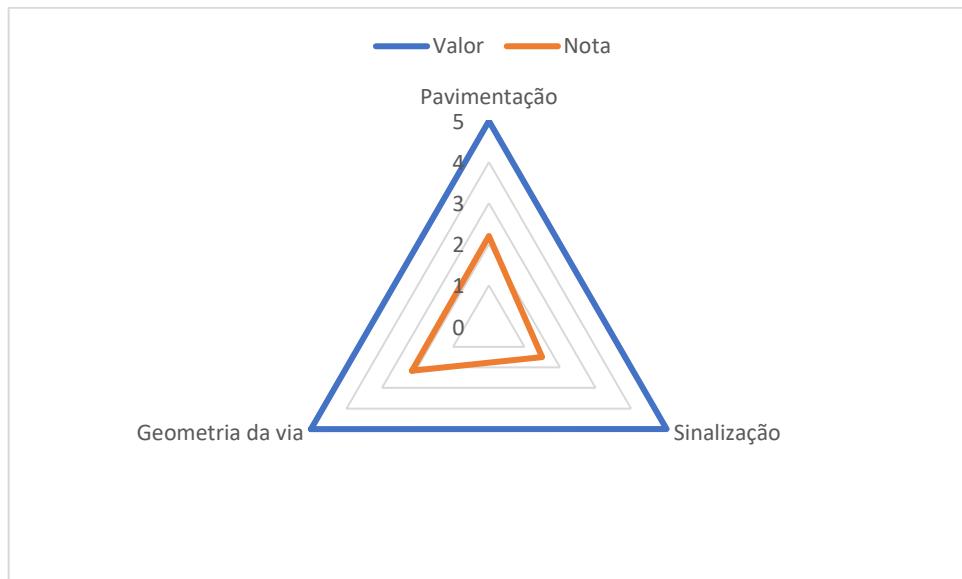
Figura 43 –Trecho da PR 460, no município de Pitanga.

Fonte: Trabalho de campo (2021).

Outra questão que é perceptível na Figura 42 é a deficiência na sinalização, sendo essa a menor nota da rodovia, pois a horizontal era inexistente em todo percurso da rodovia e a vertical existia em alguns pontos, mas ruim, sendo muito velhas, desbotadas até mesmo pichadas ou mesmo encoberta pela alta vegetação na beira da rodovia.

O Gráfico 11 apresenta a distância entre uma rodovia ideal e a situação encontrada na PR 460.

Gráfico 11 – Avaliação das condições da rodovia PR 460.



Fonte: O próprio autor.

Em relação a Geometria, a alguns itens que elevam relativamente a nota dessa via, como ser de mão dupla e possuir acostamento em todo percurso, porém, são acostamentos de baixa qualidade. Os outros itens considerados pela metodologia são as terceiras faixas, essas existem, porém são insuficientes, já as pontes existentes são ruins, algumas não possuindo nem as muretas de contenção que impedem que em um acidente um veículo caia nas águas de um rio.

A rodovia **PR 456** faz a conexão da PRC 158 e da PR 364 com a PRC 466, essa passando pelos municípios de Pitanga, Santa Maria do Oeste e de Palmital. Logo na entrada dessa rodovia pela PRC 466 nota-se uma placa avisando que ela não possui acostamento como pode ser observada na Figura 44.

Figura 44 – Placa na PR 456 avisando que ela não possui acostamento.



Fonte: Trabalho de campo (2021).

Esse é um fator que já baixa a nota da geometria da via, sendo essa a mais baixa de todas as variáveis analisadas nessa rodovia, como pode ser observado na Tabela 20.

Tabela 21 – Avaliação das condições da rodovia PR 456.

Variável	Valor	Nota
Pavimentação	5	2,8
Sinalização	5	2
Geometria da via	5	1,66
Média		2,153333333

Fonte: O próprio autor.

Dando sequência aos dados obtidos acerca da geometria da via, além da inexistência dos acostamentos, outros dois itens que recebem notas mínimas, que é a inexistência de terceira faixa e o relevo quase que totalmente ondulado, cabe mencionar que essa rodovia foi construída sobre a Serra da Pitanga, como pode ser observado na Figura 45. Já os trevos e as pontes são ruins, não dando a segurança necessária para os transeuntes.

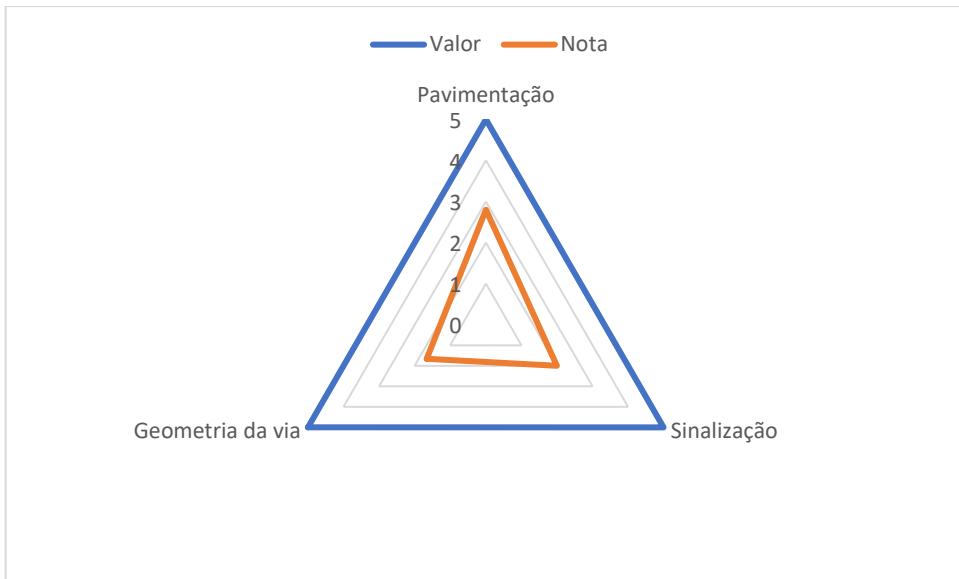
Figura 45 – Trecho da rodovia 456 no município de Santa Maria do Oeste.



Fonte: Trabalho de campo (2021).

A segunda nota mais baixa é a sinalização, essa existente apenas em alguns trechos tanto na vertical quanto na horizontal, e onde existem, ambas são ruins, tendo os mesmos problemas de quase todas as rodovias regionais, com pichações e a ação do tempo destruindo a sinalização. Esses problemas, afastam ainda mais a rodovia de uma rodovia excelente, que teria a nota 5, como pode ser observado no Gráfico 12.

Gráfico 12 – Avaliação das condições da rodovia PR 456.



Fonte: O próprio autor.

Dos itens avaliados nessa rodovia, a pavimentação é a que mais se aproxima do ideal, atingindo uma média de 2,8. Nos subitens pode-se destacar que é pavimentada em toda sua extensão, assim nesse subitem ela recebeu uma nota de 4 pontos, já sobre a qualidade da pavimentação ela recebeu notas 3 sobre as panelas e ondulações já que ocorrem de forma rara, já trincas e remendos são comuns de serem observados nessa via, portanto, receberam nota 2.

A rodovia **BR 158** é uma das maiores rodovias do Brasil, cortando o país de Norte a Sul, na região recebe a nomenclatura de PRC 158 e passa pelos municípios de Palmital e Mato Rico, entretanto, ela é pavimentada de Guarapuava até a área urbana de Palmital, após isso ela é uma estrada em leito natural (chão batido) até Roncador, depois volta a ter pavimentação asfáltica.

Esse fator faz como que sua nota seja baixa, classificada como ruim, nos fragmentos onde ela é pavimentada é comum encontrar remendos, ondulações e trincas no asfalto, já panelas é menos comum, mas ainda assim é encontrada.

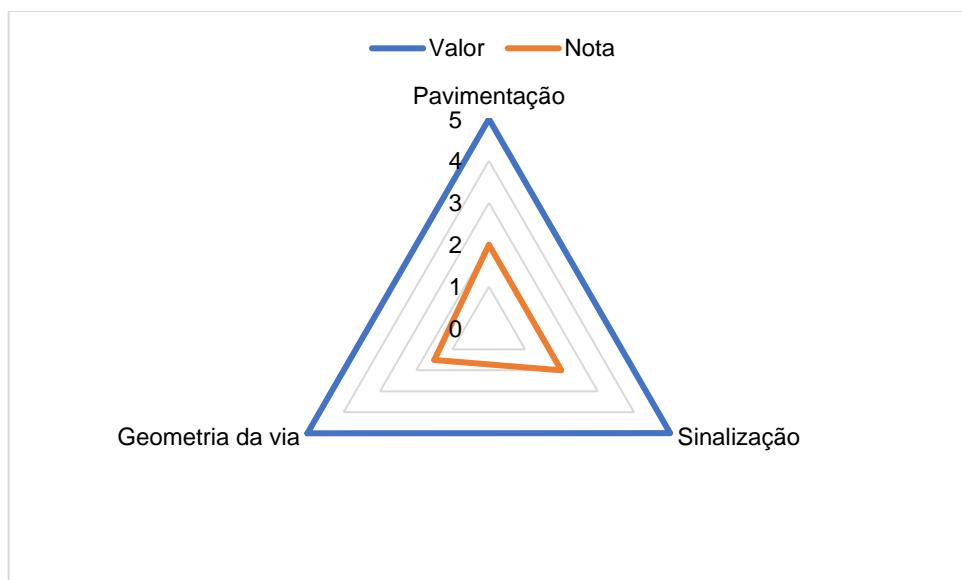
A tabela 21 apresenta as médias atribuídas a PRC 158 durante o trabalho de campo.

Tabela 22 – Avaliação das condições da rodovia PRC 158.

Variável	Valor	Nota
Pavimentação	5	2
Sinalização	5	2
Geometria da via	5	1,5
Média		1,833333333

Fonte: O próprio autor.

Pode se observar que a menor média está na geometria da via, essa, considerada como péssima, isso, devido ela apresentar trechos de mão única, a inexistência de acostamento e terceira faixa, estar assentada em um relevo muito ondulado, e possuir trevos e pontes ruins, muito distante de uma rodovia considerada como excelente, essa comparação pode ser observada no gráfico 13.

Gráfico 13 – Avaliação das condições da rodovia PRC 158.

Fonte: O próprio autor.

Quanto a sinalização da rodovia, ela segue o mesmo padrão das demais da região, existe de forma dispersa, sendo que tanto a sinalização vertical quanto a horizontal são insuficientes para manter um deslocamento seguro, pois não há uma manutenção constante nessa via. A Figura 46 demonstra um trecho da PRC 158.

Figura 46 – Trecho da PRC 158 no município de Palmital.



Fonte: Trabalho de campo (2021).

A Figura 46 demonstra um padrão que essa rodovia segue por onde ela é pavimentada na RIP, com muitas curvas, sem acostamento, com sinalização deficitária, com muitas trincas no asfalto e com morros e colinas ao seu redor.

Na RIP há duas rodovias de acesso à sedes de municípios que apresentam muitas semelhanças, e que inclusive na aplicação da metodologia ficaram com a mesma nota, são a **PR 845** e a **PR 820**.

A rodovia PR 845 é uma pequena estrada que conecta a área urbana de Nova Tebas com a PRC 487, no encontro dessas duas rodovias está localizado o distrito de Catuporanga, que é conectado a sede do município pela PR 845. já a PR 820 conecta a área urbana de Boa Ventura de São Roque a PRC 466.

As Tabelas 22 e 23, apontam as médias dessas rodovias obtidas durante os trabalhos de campo, cabe observar que apresentam as mesmas notas.

Tabela 23 – Avaliação das condições da rodovia PR 845.

Variável	Valor	Nota
Pavimentação	5	2,8
Sinalização	5	2
Geometria da via	5	1,33
Média		1,976666667

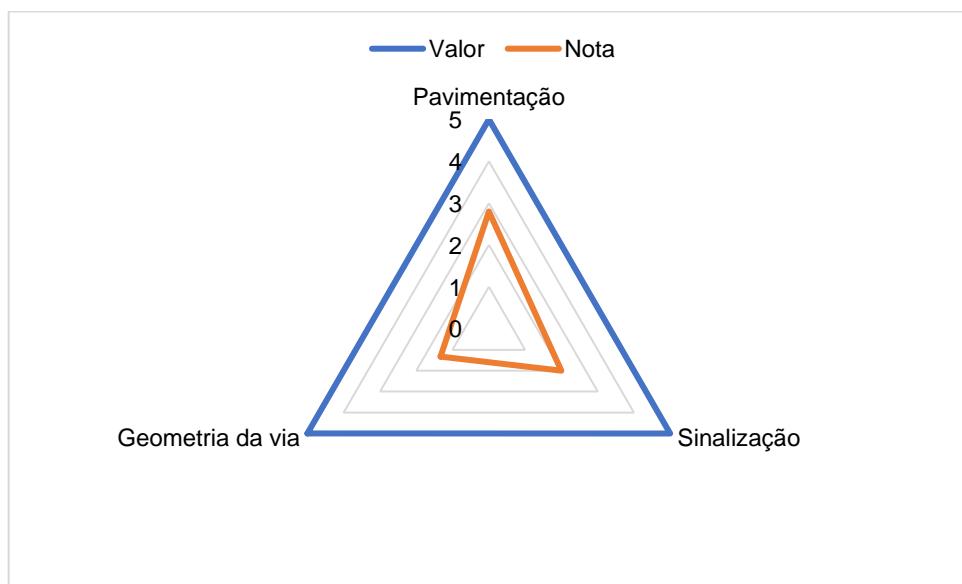
Fonte: O próprio autor.

Tabela 24 – Avaliação das condições da rodovia PR 820.

Variável	Valor	Nota
Pavimentação	5	2,8
Sinalização	5	2
Geometria da via	5	1,33
Média		1,976666667

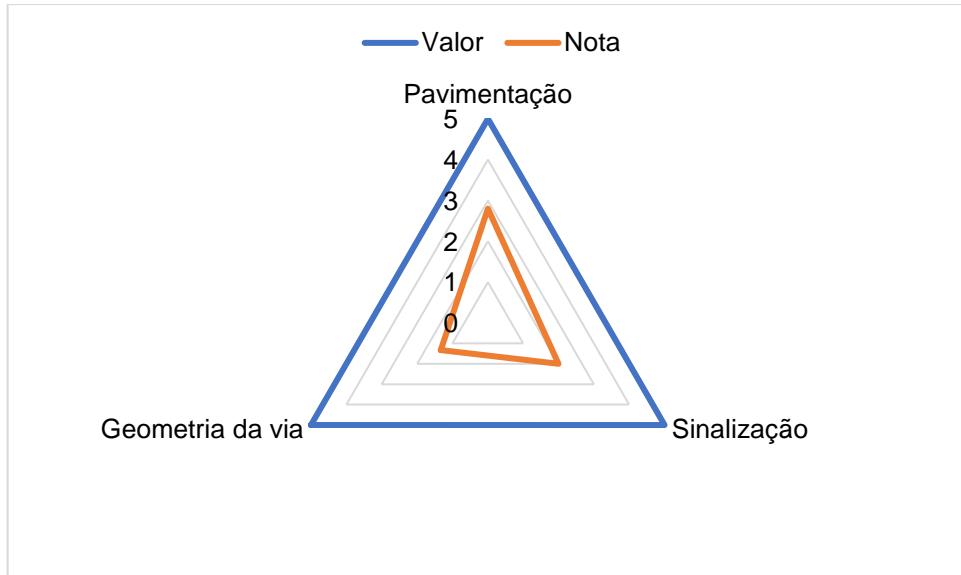
Fonte: O próprio autor.

Juntamente com a PR 456, a PR 845 e a PR 820 apresentam empatadas a segunda melhor nota da pavimentação da RIP, essa nota é relativamente alta devido elas serem totalmente pavimentadas e não possuírem tantos buracos e ondulações, porém elas possuem muitos remendos e trincas, diminuindo a nota. Como já foi mencionado elas possuem a segunda melhor nota de pavimentação da região, porém estão longe de possuir uma pavimentação perfeita, como pode ser notado nos Gráficos 14 e 15.

Gráfico 14 – Avaliação das condições da rodovia PR 845.

Fonte: O próprio autor.

Gráfico 15 – Avaliação das condições da rodovia PR 820.



Fonte: O próprio autor.

Mesmo sendo notas relativamente elevadas se comparadas com outras rodovias da RIP, elas ainda são consideradas ruins, seguindo as mesmas características das demais rodovias regionais, como pode ser observada nos trechos retratados nas Figura 47 e 48.

Figura 47 – Trecho da PR 845 no município de Nova Tebas.



Fonte: Trabalho de campo (2021).

Figura 48 – Trecho da PR 820 no município de Boa Ventura de São Roque.



Fonte: Trabalho de campo (2021).

As sinalizações de ambas as rodovias seguem o padrão da RIP, existem, mas são apenas fragmentos e ainda assim em péssimo estado, em diversas partes das rodovias a sinalização horizontal foi apagada pelos diversos remendos, já as verticais estavam escondidas pela vegetação.

Quanto a geometria da via, esse é o item mais problemático, não possuindo acostamentos, terceira faixa e nem trevos, são consideradas rodovias de mão dupla, mas são muito estreitas e isso associado ao relevo muito ondulado às tornam rodovias perigosas, não permitindo uma visão das vias a médias/curtas distâncias, pois as mesmas foram construídas sem a correção da morfologia do curso escolhido. Elas seguem basicamente um caminho pioneiro que foi pouco alargado e lançado asfalto sobre ele sendo que o encontro de dois caminhões coloca em situação de perigo, pois sempre há o risco de um choque entre eles, afinal as vias são muito estreitas, além de apresentar diversas árvores logo nas bordas das estradas, não tendo para onde escapar em caso de acidente.

A **PR 239** é uma rodovia do estado do Paraná que deveria conectar o Leste do estado com a região do tríplice fronteiro, entretanto essa rodovia existe em fragmentos, na RIP ela aparece entre os municípios de Pitanga e de Mato Rico,

passando pelo distrito pitanguense da Barra Bonita, onde se localiza os poços de exploração de gás natural.

Na RIP, os 48 km dessa rodovia começaram a ser pavimentados no ano de 2018, inclusive mudando o início de seu curso em cerca de 800 m, tendo seu início no mesmo trevo de conexão entre as rodovias PRC 466 e PR 460. Durante os trabalhos de campo a rodovia havia recebido pavimentação em cerca de 5 km, outros 20 km estavam sendo preparados para receber asfalto. A figura 49 retrata o recente asfaltamento da rodovia.

Figura 49 – Trecho recém asfaltado na PR 239, no município de Pitanga.



Fonte: Trabalho de campo (2021).

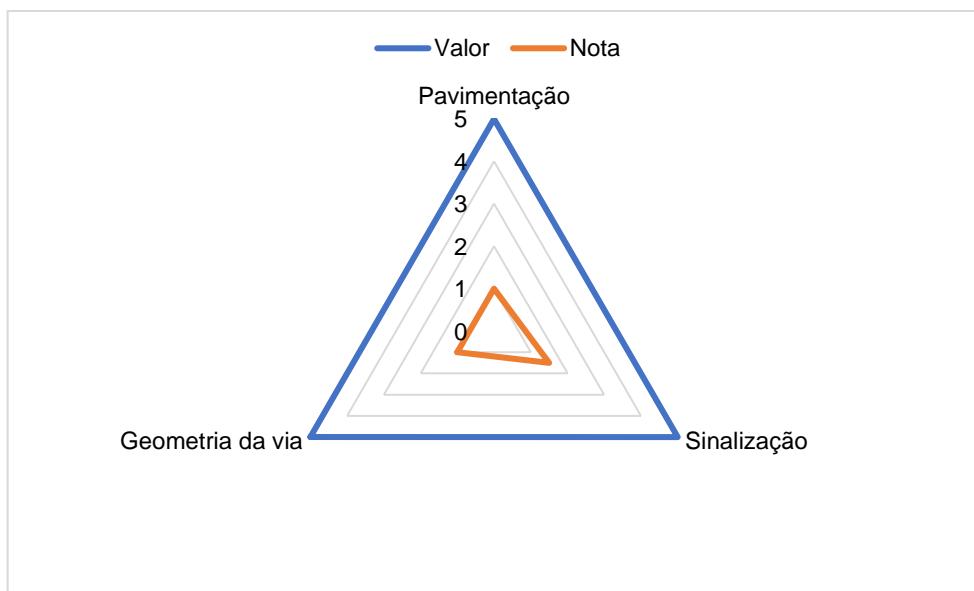
Para essa rodovia foi avaliado apenas os trechos não pavimentados, pois não se sabe como a estrada ficará após sua conclusão. A Tabela 24 aponta a avaliação dessa estrada.

Tabela 25 – Avaliação das condições da rodovia PR 239.

Variável	Valor	Nota
Pavimentação	5	1
Sinalização	5	1,5
Geometria da via	5	1
Média		1,166667

Fonte: O próprio autor.

Conforme pode ser observado essa rodovia apresenta as piores notas, isso devido ela não ser pavimentada, portanto as notas da pavimentação são todas péssimas. A melhor nota dessa rodovia é a sinalização, mesmo essa ainda extremamente distante de uma rodovia considerada excelente, como pode ser observada no Gráfico 16.

Gráfico 16 – Avaliação das condições da rodovia PR 239.

Fonte: O próprio autor.

O melhor item dessa rodovia ainda é péssimo, a sinalização da rodovia é praticamente inexistente, o pouco que existe são placas indicando o nome da rodovia e a quilometragem que você estava dela, como pode ser observado na Figura 50, as demais placas ou sinalizações presentes na rodovia eram feitas pelos moradores locais.

Figura 50 – Sinalização presente nas beiras da PR 239, no município de Pitanga.



Fonte: Trabalho de campo (2021).

Como pode se notar a placa está em péssimas condições, pior do que isso só as sinalizações feitas pelos moradores que indicam uma ponte perigosa. Esse, fato que contribui ainda mais para as baixas notas da geometria da via. A única nota 2 que essa rodovia recebeu foi devido a existência de pontes, mas elas serem de péssima qualidade, não gerando segurança alguma aos passantes, como pode ser observado na Figura 51.

Figura 51 – Ponte localizada na PR 239 no município de Pitanga.



Fonte: Trabalho de campo (2021).

Outro fator que baixa ainda mais a nota da via é o relevo onde ela foi construída, totalmente localizada na Serra da Pitanga, passando por diversos morros e colinas, por vezes, nas bordas de diversos vales profundos.

Enquanto síntese, das análises procedidas das rodovias, chegou-se à conclusão de que todas elas estão muito abaixo de uma qualidade ideal para atender a população e os setores da economia na RIP, como se observa na Tabela 26.

Tabela 26 – Análise final das condições rodoviárias na RIP.

RODOVIA	Nota máxima	MÉDIA
PR 466	5	2,77
PR 487	5	2,26
PR 456	5	2,15
PR 845	5	2,04
PR 820	5	2,04
PR 460	5	1,95
PRC 158	5	1,83
PR 364	5	1,72
PR 239	5	1,16
MÉDIA RIP	5	1,991111

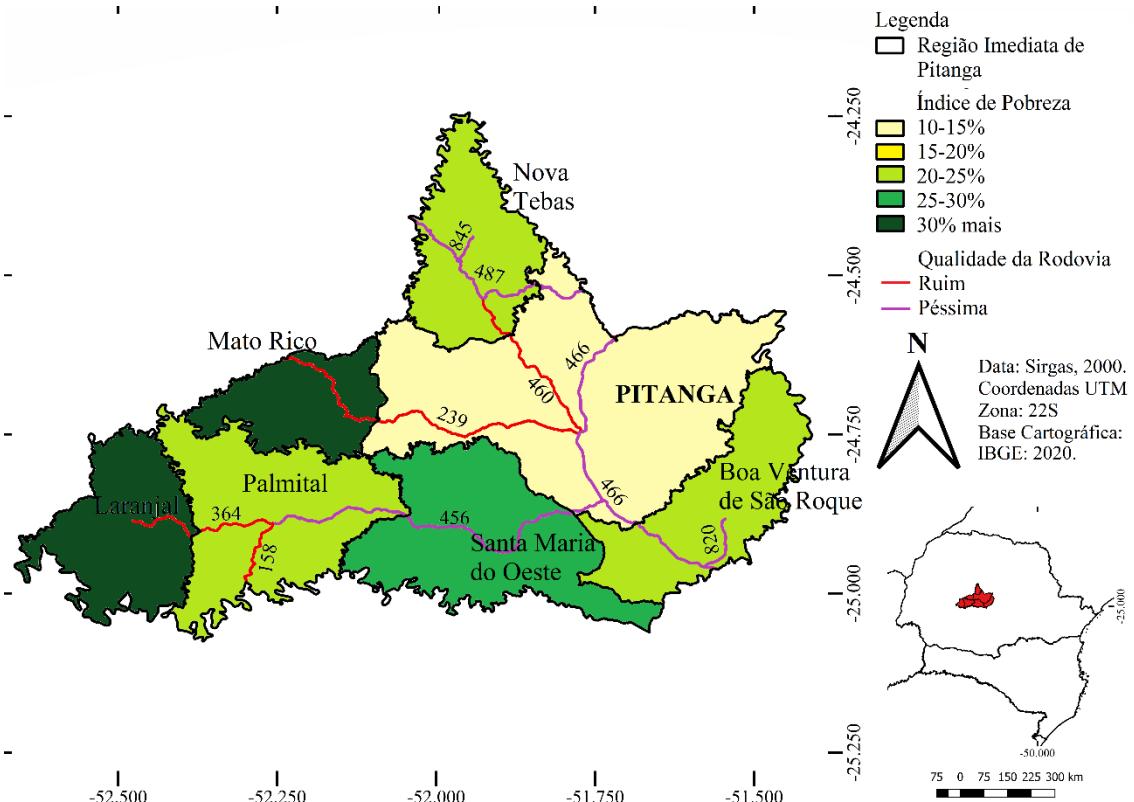
Fonte: o próprio autor.

Mesmo que as condições gerais sejam muito ruins, 4 rodovias apresentaram condições muito distantes do ideal, sobretudo, a PR 460 que faz a ligação entre a sede do município de Pitanga com o trevo de Nova Tebas. Porém, 2 rodovias que carecem de rodovia asfáltica se caracterizam entre as piores, dentre as piores, que são a PR 364 e a PR 239, sendo que essa última está passando pelo processo de asfaltamento, em pleno 2022, atendendo os interesses do capital, a partir a prospecção da exploração de gás natural no distrito pitanguense da Barra Bonita.

Tais fatos demonstram que a região recebe parcos investimentos na medida em que seu território desperta interesse do capital. A figura 51 traz uma síntese geral da situação, ou do espelhamento, ao casar as condições gerais das análises feitas sobre as nove rodovias com o índice de pobreza na RIP.

Não diferente do que se aventou ao levantar a problemática do empobrecimento regional e o reflexo das rodovias nas péssimas condições de conservação, ou mesmo sem cobertura asfáltica na RIP, é possível dizer que o empobrecimento regional segue até o presente momento, como demonstrado nos índices apresentados na figura 52, onde as condições rodoviárias corroboram com essa análise, afinal, a região é carente de todo tipo de investimento público, e também, privado, para romper o ciclo histórico de pobreza, empobrecimento e subdesenvolvimento que seguem em curso por conta das próprias elites do poder e do atraso regional.

Figura 52 – Síntese da análise regional: pobreza e qualidade rodoviária.



Fonte: o próprio autor.

Concidentemente parte dessas rodovias envolveram políticas públicas governamentais que eram denominadas Estradas da Liberdade, tal programa foi criado no último governo de Roberto Requião (2003 – 2010), na região as rodovias que receberam investimentos foram a PR 820, que recebeu pavimentação em 2006, antes era de leito natural e a PRC 466, entre Pitanga e Guarapuava onde foram feitos serviços de correção de deformações de pista, e recapeamento da pista e dos acostamentos, além da recuperação da sinalização da rodovia (ROBERTO REQUIÃO, 2022).

Mesmo com esses investimentos, as rodovias da RIP não alcançaram a mesma qualidade das rodovias do Anel de Integração, pois os investimentos foram politicamente momentâneos, fazendo com que, na sequência sua manutenção se desse de forma lenta e pontual. Tal situação se agrava mais ainda a partir do fim do governo Requião quando governos menos populares/populistas praticamente abandonaram essas estradas dando foque para as grandes regiões produtoras de riquezas para o estado, que coincidentemente estão interligadas pelo Anel de Integração, desintegrando ainda mais as rodovias que haviam sido nomeadas como Estradas da Liberdade.

Sobre essa questão, Blum (2017, p.197) afirma que:

Essas diversas barreiras à circulação podem ser instaladas das mais diversas maneiras. E a primeira delas pode ser observada através da relação possibilidade/encerramento causada pela própria construção histórica das diversas redes no território. Ao se instalar uma rede de circulação, esbarra-se, de certa forma, num determinismo das redes, segundo os quais o acesso é permitido nos pontos que estão interconectados, enquanto são restritivos com relação aos pontos que se encontram fora da rede.

Na mesma perspectiva, Blum (2015, p. 4288), demonstra a questão que envolve a circulação nas rodovias estaduais incluindo os valores abusivos do pedágio que acabam caracterizando a dificuldade de trafegar sobre maneira para a população de baixa renda.

Esta estrutura da circulação cria uma maneira de controlar o território através da sua circulação. Isso significa afirmar que, através da instalação de maneiras não estatais de impedir o movimento, através da cobrança de tarifas de pedágio que variavam entre R\$ 3,40 e R\$ 78,60 em 2015 (DER/PR, SEINFRA, 2015), se pode falar em uma governamentalidade do território, ou seja, a sua disciplinarização. Reduzindo a possibilidade de ação dos agentes não-econômicos, ou assumindo que estes custos deverão ser socializados por toda a sociedade sendo que alguns agentes podem absorver estes custos (as empresas que trabalham com a circulação de sua produção), a administração territorial acaba por gerar maneiras legais, porém não legislativas de controlar a circulação no espaço.

As condições das rodovias estudadas nesta pesquisa assim como aquelas que fazem parte do Anel de Integração sobretudo essa última que busca mostrar para além do território do Paraná, que o estado possui características de modernidade são questionáveis e contraditórios. Afinal, o Anel de Integração na realidade gera uma desintegração entre as regiões produtoras do estado no que concerne a circulação da população, ao passo que apenas direciona por meio de rodovias pedagiadas o fluxo de produção industrial e do agronegócio para a zona portuária litorânea,

Em resumo, parece que tal sistema apenas interligou as rodovias já existentes carreando a produção com Paranaguá, e, mesmo as Estradas da Liberdade nunca garantiram liberdade plena ao povo que esteve a sombra do Anel de Integração pois tais estradas tidas como livres acabavam no sistema de rodovias pedagiadas criando assim uma sensação de que era possível cruzar o estado em todos os sentidos com menor custo para motoristas particulares e empresas de transportes.

Tais análises ficam nítidas quando a aplicação da MAGeoQR na RIP, pois mesmo estando longe do Anel de Integração elas eram incapazes de gerar renda/trabalho e riqueza na perspectiva regional, transformando essa região em uma ilha de subdesenvolvimento, empobrecimento e relativo isolamento em relação ao território político-jurídico e econômico do estado do Paraná.



O empobrecimento, o abandono e o êxodo entre Pitanga e Mato Rico, trabalho de campo, 15 dezembro 2021.

5 CONSIDERAÇÕES NÃO-FINAIS: O ATRASO, O EMPOBRECIMENTO E O ABANDONO QUE SEGUEM

Nunca na história da humanidade houve condições técnicas e científicas tão adequadas a construir o mundo da dignidade humana, apenas essas condições foram expropriadas por um punhado de empresas que decidiram construir um mundo perverso.

Milton Santos

Em 1970, Pedro Calil Padis (1981), em sua tese sobre a economia periférica do Paraná, mencionava que o estado não tinha condições, ainda, de deixar de ser uma unidade federada dependente do setor primário, pois alocava recursos nas regiões mais importantes da produção agropecuária de alta qualidade, isso que alguma regiões acabavam de ser, ou ainda estava, sendo incorporadas tardivamente ao território político-jurídico, econômico e social paranaense, a exemplo do Norte Central, Oeste e Noroeste, com exceção para a distante Guarapuava, que fazendo parte do Paraná Tradicional, já estava incorporada.

Tudo isso fazia parte de um grande esforço tardio de imposição de um mercado consumidor interno e externo com as políticas de incorporação de um setor secundário conjunto com o agropecuário, que visava fazer com que o Paraná deixasse de ser uma economia periférica e subsidiária do centro dinâmico do país.

Mas todo esse esforço de transformar o Paraná em uma grande economia incorporada ao Brasil dinâmico levou ainda algumas décadas, tanto que somente ocorreria na segunda metade de 1990, quando da instalação das montadoras de automóveis na Região Metropolitana de Curitiba. Mas, a Região Imediata de Pitanga passou longe desse processo. Mesmo tendo seus momentos de vivencia com uma economia periférica, Pitanga e os outros seis municípios da RIP que eram na maioria distritos do polo regional, viveram curtos momentos envoltos, sobretudo, pelo auge da fase madeireira, pois tirando isso, sempre esteve “distante” dos interesses do estado, fazendo parte do seu miolo geopolítico sem colocar risco a integridade territorial do Paraná, a exemplo do Norte Central e do Sul e do Sudoeste-Oeste, cujos movimentos emancipatórios e de perda de território para unidades federadas vizinhas, vinham desde a Guerra do Contestado, passando pelo Levante dos Posseiros do Sudoeste, Guerra de Porecatu e, claro, a criação do estado do Iguaçu e seu movimento emancipacionista que segue deste então.

É possível dizer, ainda, a partir da análise da formação socioespacial da RIP, os municípios que a compõem foram sempre periféricos e secundários dentro de uma geopolítica interna (e mesmo de interesses externos) das elites econômicas e políticas paranaenses. A região foi uma das últimas que foi incorporada na rede logístico-

rodoviária estadual, isso apenas nos anos de 1980, com o asfaltamento da PRC 466, ao passo de que as demais rodovias foram asfaltadas apenas no final do século XX e, agora no século XXI algumas rodovias recentemente passaram a conviver com obras de asfaltamento para o rompimento do isolamento perante Pitanga e demais centro econômicos regionais e estaduais, como por exemplo a rodovia que liga Pitanga a Mato Rico, cujo asfaltamento atingia 5 km dos 43 km do seu traçado entre as duas sedes municipais – um atraso secular, se comparado com outras regiões dinâmicas do estado.

Além de Pitanga e a RIP serem a periferia dentro das periferias existentes dentro do território paranaense, ela convive com um empobrecimento e perda de população nos últimos 30 anos. A falta de perspectivas fortalece essa tese, pois o asfaltamento rodoviário que deveria ajudar no rompimento da falta de uma rede logística chegou muito tarde. O avanço do agronegócio, a partir do advento do *plantation* de soja, também não deu conta de romper tal isolamento, periferização e empobrecimento da população, inclusive ajudou na concentração da terra e direcionou a riqueza para um pequeno grupo produtor de *comodities*, ampliando o êxodo rural e consequente concentração da terra.

A perda de população na RIP é quase que irreversível, para contê-la, há que se aplicar políticas públicas fortes e contundentes, caso contrário, a tendência seria o desaparecimento de alguns municípios. Mesmo que o êxodo lance parte da população da RIP para Pitanga, cidade polo, ela não dá conta de absorver toda essa mão de obra expurgada dos pequenos municípios, com isso, é certo que muitos desses migrantes rumem para Guarapuava, Ivaiporã, Cascavel, Maringá, Londrina e mesmo para a Região Metropolitana de Curitiba.

As elites do poder e do atraso secular sobre o território da RIP são responsáveis por esse cenário de degradação socioeconômico-cultural-ambiental que leva a RIP ao seu esgotamento de possibilidades de rompimento do empobrecimento a partir da geração de renda, trabalho e riqueza para a população dos sete municípios. Essa elite vem mantendo sobre sua tutela, a terra assim como os parcos meios de produção do setor secundário. A burguesia regional nada mais faz do que garantir o comércio e os serviços que ainda sustentam parte da população regional, por meio do emprego formal, que como se viu nas análises, é pequeno e concentrado em Pitanga e Palmital, mas seu objetivo principal, é garantir a produção agropecuária, com mais

importância para o grão de soja que passou dominar a produção a partir do início dos anos 2000.

Há um fator bastante interessante no que concerne as análises da formação socioespacial da RIP, pois ao se estudar a composição humana regional, esta, se caracteriza socioculturalmente pelo grupo social caboclo, desde o início do século XIX, havendo nisso, uma certa coincidência de se observar que as cidades menos desenvolvidas do estado, possuem na sua gênese, a composição social de povos tradicionais, dentre eles, caboclos, faxinalenses, quilombolas etc. Tanto que desde meados do século XIX há um esforço das elites paranaenses, do dito Paraná Tradicional, para branquear seu território a partir da colonização europeia – mas esse processo foi tardio no estado, pois apenas a partir de 1870 o território político-jurídico paranaense começou conviver com grande fluxo migratório, sobretudo por escravos, que, inclusive se estabeleceram na região de Pitanga, ou seja, na RIP.

Outro fator importante nas análises feitas nesta pesquisa, demonstram haver pouca representatividade política regional. No caso da RIP, essa força política é praticamente insignificante, pois não possui representantes no parlamento nacional e estadual, dependendo das benesses políticas de Guarapuava e mesmo de Curitiba. Não há como desenvolver uma região sem que ela possua força política para barganhar políticas públicas infraestruturais, com a falta de representação política local/regional, a região vem se mantendo à margem do desenvolvimento das regiões circunvizinhas. Assim, a manutenção do empobrecimento regional na RIP tem sido estratégica para as elites que comungam com lideranças políticas do agronegócio, que atuam fora pelos seus interesses, e mantêm os de dentro fora do jogo político que poderia ser estratégico para o rompimento do subdesenvolvimento secular aliado registrado.

Não é de se duvidar de que o modelo de desenvolvimento tardio e periférico do Paraná tenha sido gerador da falta de desenvolvimento na RIP. Afinal, as análises feitas nessa pesquisa a partir de diversos fatores e índices socioeconômicos e sociais casados com a rede logístico-rodoviária acabaram demonstrando que o sistema viário, que teria o papel de rompimento de isolamento e seria gerador de trabalho, riqueza e renda, apenas espelhou os baixos índices que explicaram o empobrecimento contínuo na RIP. Pois, quando se observa o discurso por trás das rodovias como indutoras de desenvolvimento, a falta delas impacta no sentido contrário, ou seja, no subdesenvolvimento – afinal, seguindo o mote do rodoviário,

tempo é dinheiro, portanto sem as rodovias, o tempo é lento e se ganha menos dinheiro.

Outro fator importante de se denunciar ao estudar com profundidade a RIP, como região homogênea dentro da lógica da discussão de região e regionalização na Geografia, seria que a partir da RIP se desmonta a lógica da homogeneidade sulista, pois aos olhos dos que vivem noutros lugares do Brasil, o Sul do país apresenta uma formação e situação socioeconômica homogênea de desenvolvimento – mas a RIP permite desmontar tal discurso, que é vendido pela mídia a partir da própria arrogância sulista, de que aqui no Sul, tudo é riqueza e desenvolvimento, mas, seguindo a lógica do sistema capitalista, seria impossível viver sem a contradição disso, ou seja, sem áreas/regiões de pobreza, ou empobrecidas e dominadas pela forme.

Assim, a RIP nada mais é do que uma das regiões deprimidas socioeconomicamente do Sul do Brasil, pois a análise pormenorizada a partir de dados oficiais e trabalhos de campo, apenas desnudaram a falácia do “sul maravilha”, mostrando que aqui no Sul se convive com todas as contradições do sistema capitalista, onde pobreza e riqueza convivem lado a lado – e isso é importante para a própria manutenção da elite do poder e do atraso que é, de fato, geradora desta situação.

E, a manutenção da baixa infraestrutura para a RIP é fundamental para a perpetuação da condição de empobrecimento regional e garantia dos interesses das elites que avolumam suas riquezas sobre esta região geográfica habitadas por pobres e, tendo em média mais de 40% da população total, vulnerável a pobreza.

O empobrecimento na RIP é crescente e contínuo, isso ficou claro a partir dos dados analisados, sendo que nenhum deles demonstrou haver convergência para uma situação de melhora, isso fica claro pela perda de população que é ininterrupta há mais de três décadas – buscar melhores condições de vida e dignidade, parece ser possível, apenas, fora da região.

Mas essa pesquisa não pode ser concluída sem que se aponte proposições para o futuro regional. Tais proposições abrem, ainda, caminhos para futuras pesquisas sobre essa região, onde deve-se seguir procedendo análises profundas sobre a situação de cada município da RIP buscando encontrar mecanismos de estancamento da perda de população, assim como propondo planejamento estratégicos para o rompimento deste ciclo de empobrecimento, achando alternativas para a geração de renda, trabalho e riqueza, mas que estes estejam vinculados a

própria realidade regional – é preciso pensar localmente e/ou regionalmente, em busca de um desenvolvimento que tenha bases endógenas para a população da RIP.

Nestas conclusões não deveriam surgir apontamentos analíticos a partir de um ampliar do marco teórico, mas ele se faz necessário, pois essas considerações necessitam abrir as portas para futuros trabalhos de pesquisa sobre a RIP, ou para a continuidade do que aqui se levantou e analisou nestes anos de pesquisa de doutoramento.

Como forma de apontar possibilidade para o rompimento do empobrecimento na RIP e da perda de população que apenas agrava esta situação, acredita-se que uma saída possível seria encaminhar os sete municípios para um desenvolvimento que seja endógeno, a partir das realidades socioambientais e culturais existentes na própria região. Sobre esta questão, Sieber (1999, p. 445) aponta questões salutares:

“um desenvolvimento exitoso não é simplesmente o mesmo que crescimento econômico, sendo que deve existir um contexto adequado de tipo social, econômico, político, administrativo e cultural alcançar o que se define como desenvolvimento.”

Para Rodrigues (1997), desenvolvimento local se refere ao processo em que as localidades, equipadas de seus recursos mais variados, geram conveniências de ascensão que transforme as condições de vida da população para o bem-estar coletivo, praticando a geração de produção, trabalho e renda a partir de mecanismos locais que dinamizem a economia em pequena escala – as escala do mundo vivido -, provocando o desenvolvimento do lugar por intermédio de táticas que gerem baixo impacto socioambiental, respeitando, claro, a base cultural, pois é ela quem dará lastro/enzaizamento para o desenvolvimento das comunidades a partir da sua realidades mais profunda.

Desta forma, a perspectiva de um desenvolvimento local, se criam propostas que respondam e incentivem um desenvolvimento econômico a partir do mundo vivido. As bases endógenas e políticas (para as políticas públicas correlacionadas) precisam atender, ainda, às especificidades de cada local, tais obrigações precisam respeitar as diversas dimensões, que não apenas econômicas, pois devem caminhar no sentido de atenuar as desigualdades sociais que são fruto de muitas décadas de empobrecimento regional (ZABATA *et al.*, 2001).

Mas o desenvolvimento endógeno deve ser pensado em profundidade de densidade, para tanto, Enriquez (1997 p. 16) amplia essa reflexão necessária que é propositiva no fechamento desta pesquisa:

[...] um complexo processo de acordo entre os agentes, setores e forças que interagem dentro dos limites de um território determinado com o propósito de impulsionar um projeto comum que combine a geração de crescimento econômico, equidade, mudança social e cultural, sustentabilidade ecológica, enfoque de gênero, qualidade e equilíbrio espacial e territorial com o fim de elevar a qualidade de vida e o bem-estar de cada família e cidadão que vivem nesse território ou localidade (ENRIQUEZ, 1997, p. 16).

O desenvolvimento local/endógeno será sempre marcado por um alto nível de complexidade, pois ao se planejar, a partir de uma análise profunda de uma região ou lugar, sempre se recai sobre generalizações envolvendo o espaço ou território que se busca atuar.

Por conta disso, há que se demarcar com precisão a área geográfica de ação para o projeto de desenvolvimento preterido, pois nem sempre uma área total municipal poder ser tratada e colocada para uma ação de desenvolvimento, isso se dificulta quando se pretende uma região geográfica delimitada como a RIP, afinal, processos de desenvolvimento em escalas maiores, demandam de ações estatais por meio de políticas públicas. Não se deve deixar de lado todo um emaranhado de situações complexa de afinidades entre os vários e diferentes atores sociais que nela convivem e interatuam – há que se mensurar as vocações aptidões e oportunidades existentes em cada local ou região que se pretende planejar e implantar um desenvolvimento de base local. Isso fica claro ao pensar a realidade vivida na RIP, nos sete municípios, tudo parece ser homogêneo, mas não o é, mesmo que formação socioespacial tenha laços forte de ligação, há diferenciações construídas a partir de cada comunidade, mesmo que todas possuam uma gênese advinda dos povos originários, depois tradicionais, passando pela migração que faz existir esse mundo humano de hibridez hoje na RIP, e a RIP é marcada por uma série de diferenciações sociais, portanto, as distintas vertentes que conformam a estrutura social e econômica das áreas urbana e rural são dotadas de enorme singularidade que ampliam as análises que levarão ao planejamento e a execução de um projeto de desenvolvimento local.

Esta pesquisa buscou confirmar o empobrecimento na Região Imediata de Pitanga, cuja sigla, coincidentemente, gerou o termo RIP, que na língua inglesa pode

ser traduzido por “rasgar” e, de certa forma, rasgou-se a região em uma análise pormenorizada a partir dos mais diversos dados/informações públicas que demonstraram haver, de fato, um empobrecimento contínuo regional.

Mas, ao mesmo tempo, a sigla RIP equivale, em língua inglesa, ao termo “descanse em paz” e, de certa maneira, a pesquisa demonstrou a perda ininterrupta de população nos sete municípios da região estudada, como são mais de três décadas perdendo população, e se seguir nesse ritmo, em poucas décadas a região terá menos habitantes do que quando viveu seu auge populacional, em meados do século XX, com isso, estaria fada a morte por inanição populacional, ou seja, poderá deixar de existir.

A RIP vive todos esses dilemas apresentados nesta pesquisa: capitalismo avassalador cujo capital está em poucas mãos – concentração da riqueza -, concentração de terras, fraca industrialização, fraco comércio e serviços, empobrecimento e êxodo urbano e rural.

Qual é o futuro dos sete municípios da Região Imediata de Pitanga?

É preciso aguardar o passar do tempo, pois os próximos censos demográficos, assim como a atualização dos bancos de dados, para se possa comprovar ou refutar essa morte lenta de uma região que sempre esteve nas margens dos interesses desenvolvimentistas do Paraná e do Brasil.

Como dito antes, nessas conclusões que não se concluem, ao abrir espaço para novas análises, está mesmo, no desenvolvimento endógeno para que se possa consolidar processos de desenvolvimento local socioambiental com profundas bases culturais regionais.

Reconhecer os modos de vida tradicionais e respeitantes práticas culturais materiais e imateriais enquanto parte integrante do rico patrimônio paisagístico de toda a grande região central do Paraná, por meio de iniciativas de proteção e revalorização, numa perspectiva que rompe com modelos de desenvolvimento clássicos que insistem em interpretar as dimensões natural e cultural de maneira separada e até mesmo conflitantes, é a única maneira de olhar para o futuro da RIP, ou seja, quando o estado paranaense e brasileiro incluírem estas regiões deprimidas nos fazeres de suas políticas públicas de inclusão, uma inclusão onde todos os lugares sejam parte conformadora da federação e do estado – algo para além da ganância burguesa e do poder das elites do atraso que sempre atrasaram ou impediram regiões como a RIP, de seguir a partir de si.

Por fim, o empobrecimento existente e contínuo no território milenar da Serra da Pitanga, por onde Cabeça de Vaca rasgou o subcontinente em busca de riquezas para os europeus, seguindo por um dos caminhos mais antigos registrados na história, o Peabiru, está refletido na frágil rede logístico-rodoviária da Região Imediata de Pitanga -, a RIP desta pesquisa. Mas, não que o Peabiru seja a pobreza, o contrário disso, ele é a grande riqueza do passado milenar, o reflexo disso se dá pelas rodovias atuais, que de fato, espelham o empobrecimento ao qual a região foi submetida desde que foi invadida e se tornou território de uns poucos que são donos de tudo.



Referências regionais: passado e presente, tempo e espaço, a erva mate e a araucária com símbolos da riqueza e ao mesmo tempo do empobrecimento, do abandono e do êxodo na Região Imediata de Pitanga. Boa Ventura de São Roque, trabalho de campo, 15 dezembro 2021.

REFERÊNCIAS

- A. ESSENFELDER BORGES. **Caminhas do Cultura Indígena**: O Peabiru e o Neoindianismo. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social), Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2006.
- ABRAMOVAY, R. **O que é fome**. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- ALVARES JUNIOR, O. M. **Aspectos ambientais do trânsito de veículos automotores**. Guaratinguetá, GEIPOT, 1993.
- ARBIX, G.; ZILBOVICIUS, M. Por uma estratégia de civilização. In. ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS; ABRAMOVAY, Ricardo. **Razões e ficções do desenvolvimento**. São Paulo: UNESP; Edusp, 2001.
- ARRIGHI, G. **A ilusão do desenvolvimento**. 3.ª ed., Petrópolis: Vozes, 1997.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE OBRAS RODOVIÁRIAS. **Guia de Diretrizes Ambientais para Obras Rodoviárias**. São Paulo: ANEOR, 1992.
- BACH, A. M. **Porcadeiros**. Ponta Grossa - PR: Editora Estúdio Texto. 2009. 488 p.
- BLUM, G. G. **Anel da (Des)Integração Paranaense**: Estado, Rede Logística e Governamentalidade da circulação no território no século XXI. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Setor de Ciências da Terra, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2015.
- BLUM, G. G.; FRAGA, N. C. O desenvolvimento da rede logística do Paraná: geografizando diversos poderes. In: VII Simpósio Paranaense de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia, 2014, Maringá, PR. **Anais do VII Simpósio Paranaense de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia**. Maringá, PR: Universidade Estadual de Maringá, 2014. p. 98-117.
- BLUM, G. G.; FRAGA, N. C. Rede logística, biopolítica e governamentalidade da circulação no território no século XXI: o caso do anel de integração no Paraná. In: XI Encontro Nacional da ANPEGE: a diversidade da Geografia Brasileira: escalas e dimensões da análise e da ação, 2015, Presidente Prudente, SP. Anais da XI ENANPEGE. Presidente Prudente, PR: Editora da UNESP PP, 2015. v. 1. p. 4279-4290.
- BLUM, G. G.; FRAGA, N. C. Gobierno y empresas en el desarrollo de redes logísticas en Paraná, Brasil. **Revista de História Helikon**, v. 2, p. 79-97, 2015.
- BOND, R., **Os caminhos de Peabiru**. Campo Mourão: Kromoset, 1996.
- BOND, R.; FINCO, H. “O que é o Caminho de Peabiru”. In: **Cadernos da Ilha**. n.3, p. 06-07, maio de 2004.

BOISIER, S. Em busca do esquivo desenvolvimento regional: Entre a caixa preta e o projeto político. **Revista de Planejamento e Políticas Públicas**. nº 13 – Brasília, Jun. de 1996.

BOBATO, Z. L.; FRAGA, N. C. **Iconografias geográficas na paisagem, o uso de imagens fotográficas na pesquisa acadêmica enquanto metodologia qualitativa - tecnologias geográficas**: o uso de diferentes metodologias na produção do conhecimento Geográfico. 1ed.Curitiba, PR: Editora CVR, 2016, v. 1, p. 127-152.

BOBATO, Z. L.; FRAGA, N. C. Questionando o desenvolvimento a partir das contradições geradas pelo cultivo e comercialização de fumo na Região Sul do Brasil. In: XV Jornada do Trabalho Conflitos territoriais, (re)invenções do controle social e das resistências do trabalho para além do capital, 2014, Guarapuava, PR. **Anais da XV Jornada do Trabalho Conflitos territoriais, (re)invenções do controle social e das resistências do trabalho para além do capital**. Guarapuava, PR: Editora da UNICENTRO, 2014. v. 1. p. 1-16.

BOUERI, J.; FERREIRA, J. B. Estradas em unidades de conservação. In: Treinamento em Rodovias e Meio Ambiente - GEIPOT/MT FEG/UNESP, Guaratinguetá. **Anais**. Brasília, GEIPOT/MT, 1994.

CADASTRO CENTRAL DE EMPRESAS 2021. In: IBGE. Sidra: sistema IBGE de recuperação automática. Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: Acesso em: jan. 2021.

CARDOZO, Ramon. **La antigua Provincia de Guairá y la Villa Rica del Espíritu Santo**. Buenos Aires: Librería y Casa Editora. 1988.

CAVATORTA, M. G.; GONCALVES, C.; FRAGA, N. C. A formação territorial do centro-sul paranaense e o papel da chacina de pitanga em 1923. In: II Seminário de Geografia Econômica e Social e XXXVI Semana da Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina, 2015, Florianópolis. **Anais II Senge e XXXVI SemaGeo UFSC - Formação Sócio-Espacial: O que é isso?** 2015. p. 465-478.

CAVATORTA, M. G.; GONCALVES, C.; FRAGA, N. C. A formação territorial do Centro-Sul Paranaense e o papel da Chacina de Pitanga, de 1923. **Cadernos Geográficos (UFSC)**, v. 34, p. 499-513, 2015.

CAVATORTA, M. G.; GONCALVES, C; FRAGA, N. C. A formação territorial do Centro-Sul Paranaense e o papel da Chacina de Pitanga, de 1923. **Cadernos Geográficos (UFSC)**, v. 18, p. 499-513, 2015.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. Tradução de Roneide Venancio Majer com colaboração de Klauss Brandini Gerhardt. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CENSO AGROPECUÁRIO 2017. In: IBGE. Sidra: sistema IBGE de recuperação automática. Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: Acesso em: jan. 2021.

CORRÊA, R. L. **Região e Organização Espacial**. 4. ed. São Paulo: Ática, 1991.

COLAVITE, A.P. **Contribuição do Geoprocessamento para Criação de Roteiros Turísticos nos Caminhos de Peabiru** – Pr. 139f. Dissertação (Mestrado em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina. 2006.

CLEVE, J. J. C. **Memórias de Pitanga**. Curitiba: Artes e Textos, 2010

DALLABRIDA, V. R. Economia, Cultura e Desenvolvimento: uma primeira aproximação sobre as origens teóricas da abordagem do tema. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 7, n. 2, p. 282-299, Taubaté, maio-agosto/2011.

DER– Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná. **Fotografias**, Biblioteca do DER. Curitiba, 1986.

DER – Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná, **Programa Estratégico de Infraestrutura e Logística do Paraná - BID I - Integração**. PR 239 - Pitanga a Mato Rico, Curitiba: abril de 2017.

DINIZ, C. C.; CROCCO, M. **Introdução – bases teóricas e instrumentais da economia regional e urbana e sua aplicabilidade ao Brasil**: uma breve reflexão. In: DINIZ, C. C.; CROCCO, M. Economia regional e urbana: contribuições teóricas recentes. Belo Horizonte: UFMG, 2006.

ENRIQUEZ V. A. **Hacia una delimitacion conceptual del desarrollo regional/local**. Desarrollo regional/local en El Salvador: retos estratégicos del siglo XXI, FUNDE. San Salvador, 1997.

EURICH, G. **O índio no banco dos réus**: historicizando o conflito entre índios Kaingang e colonos na Vila Pitanga (1923). Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2012.

FRAGA, N. C. **Araucaria angustifolia** - ganância, imediatismo e extermínio na região do Contestado. In: Nilson Cesar Fraga. (Org.). Contestado, o território silenciado. 2^aed. Florianópolis, SC: Insular, 2017, v. 1000, p. 269-296.

FRAGA, N. C. **Contestado, a Guerra que manchou de sangue os sertões do Paraná e de Santa Catarina** - 100 anos depois, o silêncio e a invisibilidade sobre a luta camponesa ainda imperam no Brasil. In: Ana Inês Souza, Jonas Jorge da Silva e Ricardo Prestes Pazello. (Org.). Lutas Populares no Paraná. 1^a ed. Curitiba, PR: Editora do Centro de Formação Milton Santos - Lorenzo Milan e Instituto de Pesquisa, Direitos e Movi, 2017, v. 1000, p. 99-128.

FRAGA, N. C. Estado do Paraná: 150 Anos de um Processo de Formação. **Percorso (Curitiba)**, Curitiba, PR, v. 3, n.3, p. 13-20, 2004.

FRAGA, N. C. **Geografia do Paraná**: formação sócio-espacial, uma leitura do processo. In: Universidade Livre do Meio Ambiente - UNILIVRE. (Org.). Mapas & Maquetes: elementos históricos e geográficos do Paraná. Curitiba, PR: Unilivre, 2002, v. 1, p. 41-73.

FRAGA, N. C. **Geografias de tempos de dominação e barbárie**: os movimentos socioterritoriais e as escolhas geográficas que negligenciam a formação territorial do Brasil. In: ALVES, F. D.; AZEVEDO, S. C.; COCA, E. L. F.; VALE, A. R. (Org.). A Dimensão política no espaço: conflitos e desigualdades territoriais na sociedade contemporânea. 1^a ed. Alfenas, MG: Editora da Universidade Federal de Alfenas, 2019, v. 1, p. 84-114.

FRAGA, N. C. **O Estudo do Meio e a Compreensão da Realidade no Espaço Geográfico e Histórico**. In: Universidade Livre do Meio Ambiente - UNILIVRE. (Org.). História e Geografia do Paraná: textos e metodologias de mapas e maquetes. Curitiba, PR: Unilivre, 2002, v. 1, p. 109-115.

FRAGA, N. C. **Ocupação Formação e Desenvolvimento do Estado do Paraná** - contribuições geográficas. In: Universidade Livre do Meio Ambiente - UNILIVRE. (Org.). História e Geografia do Paraná: textos e metodologias de mapas e maquetes. Curitiba, PR: Unilivre, 2002, v. 1, p. 45-81.

FRAGA, N. C. **Território e Silêncio**: contributos reflexivos entre o empírico e o teórico. In: Nilson Cesar Fraga. (Org.). Territórios e Fronteiras: (Re)arranjos e Perspectivas. 2^a ed. Florianópolis, SC: Editora Insular, 2017, v. 1000, p. 73-90.

FRAGA, N. C. Território, Região, Poder e Rede: olhares e possibilidades conceituais de aproximação. **Relações Internacionais no Mundo Atual**, v. VIII, p. 9-32, 2007.

FRAGA, N. C. **Territórios Paranaenses**. 1. ed. Florianópolis, SC: Editora Insular, 2011.

FRAGA, N. C. **Um território de invisibilidade e miséria**: cem anos da maior guerra camponesa da América do Sul. In: Arno Wehling; Augusto César Zeferino; Aureliano Pinto de Moura; Gunter Axt; Helen Crystine Sanches. (Org.). 100 Anos do Contestado: memória, história e patrimônio. 1ed. Florianópolis, SC: Ministério Público de Santa Catarina, 2013, v. 1, p. 369-392.

FRAGA, N. C. **Vale dos Índios, kle nuklol me agonhka og no jo, Vale dos Imigrantes, kle nuklol me zug og no jo**. 1. ed. Blumenau: Cultura em Movimento, 2000.

FRAGA, N. C.; BIM, E.; HELLINGER, F. E.; KUSMAN, S. R.; PAULS, S.; SANTOS, V. Centro e Sudoeste Paranaense: Terras do Levante Vitorioso. **Percurso (Curitiba)**, Curitiba, PR, v. 3, n.3, p. 67-90, 2004.

FRAGA, N. C.; CHIARETTO, J. P.; SOUZA, C. V. M.; LIMA, R. O. R. Por uma Geografia do Contestado Paranaense: o sertão desprezado e mundo caboclo negado. In: II Congresso Brasileiro da Guerra do Contestado, IV Colóquio de Geografias Territoriais Paranaenses e XXXVI Semana de Geografia da UEL, 2020, Londrina, PR. **Anais do II Congresso Brasileiro da Guerra do Contestado, IV Colóquio de Geografias Territoriais Paranaenses e XXXVI Semana de Geografia da UEL**. Londrina, PR: Ed. da UEL, 2020. v. 1. p. 65-82.

- FRAGA, N. C.; KLUEGER, U. A. **Formação territorial paranaense**: uma análise espacial e temporal. In: FRAGA, N. C. (Org.). Territórios Paranaenses. 1^a ed. Florianópolis, SC: Editora Insular, 2011, p. 283-302.
- FRAGA, N. C. Contestado: **A Grande Guerra Civil Brasileira**. In: REZENDE, C. J.; TRICHES, I. Paraná, Espaço e Memória – diversos olhares histórico-geográficos. Curitiba: Ed. Bagozzi, p. 228-255, 2005.
- FRAGA, N. C.; MANFIO, W. A história deixa marcas geográficas: a Guerra do Contestado e a realidade vivida nos dias atuais, uma reflexão por meio das relações de poder e o não desenvolvimento regional. In: III Simpósio Internacional de Geografia Política e Territórios Transfronteiriços (GEOTRANS) e V Simpósio Nacional de Geografia Política, Território e Poder (GEOSIMPOSIÓ), 2019, Alfenas, MG. **Anais do III GeoTransfronteiriço e V GeoSimpósio**. Alfenas, MG: Editora da UNIFAL-MG, 2019. v. 1. p. 1-15.
- FRAGA, N. C.; SEGALLA, D. F.; GOMES, F. R.; GUIMARÃES, G. P.; KUSMA, J. R.; ISIDORO, J. E. Sistema Viário Paranaense: passado e presente. **Percurso (Curitiba)**, Curitiba, PR, v. 3, n.3, p. 107-124, 2004.
- FRAGA, N. C.; SILVA, M. **Por outra Geografia do Poder**: conflitos e consensos no(s) território(s). In: Márcio Mendes Rocha; estevão Garbin. (Org.). Multidisciplinaridade na Pesquisa Geográfica Contemporânea. 1 ed. Maringá, PR: PGE Editora, 2015, v. 1, p. 153-154.
- FRAGA, N. C.; CAVATORTA, M. G. Caminhos sertanejos seculares: a importância do tropeirismo no processo de formação socioespacial do Centro-Sul Paranaense. In: XXXII Semana de Geografia da UEL e I Encontro de Tecnologias Geográficas e Contemporaneidades, 2016, Londrina, PR. **Anais da XXXII Semana de Geografia da UEL**. Londrina, PR: Ed. da UEL, 2016. v. 1. p. 527-544.
- FRAGA, N. C.; CAVATORTA, M. G.; GONCALVES, C. Tropeiros de porcos: a importância dos porcadeiros e da suinocultura na formação socioespacial de Pitanga (PR). **Revista Tamoios**, v. 13, p. 72-84, 2017.
- FRAGA, N. C.; CAVATORTA, M. G.; JAYME, N. S.; GALLINARI, T. S.; SILVEIRA, H. M. Campos de riqueza e pobreza: a região Centro-Sul Paranaense, um território de conflitos e contradições. In: XV Encuentro de Geógrafos de América Latina - por una América Latina unida y sustentable, 2015, Havana, Cuba. **Anais do XVEGAL**. Havana, Cuba: Editora da Universidad de La Habana, 2015. v. 1. p. 1-11.
- FRAGA, N. C.; HOBAL, M. A.; FERNANDES, R. C. P. Turismo de Guerra, desenvolvimento Local e Regional em Santa Catarina e no Paraná: um Roteiro para os Municípios da região da Guerra do Contestado. **Anais do Encontro Nacional de Turismo com Base Local**, v. I, p. 661-673, 2007.
- FRAGA, N. C.; KLUEGER, U. A. **Formação territorial paranaense**: uma análise espacial e temporal. In: Nilson Cesar Fraga. (Org.). Territórios Paranaenses. 1^a ed. Florianópolis, SC: Editora Insular, 2011, v. 1000, p. 283-302.

FRAGA, N. C.; MENDONCA, F. A. **As Redes Viárias e Urbanas na região do Contestado (PR-SC):** elementos para a compreensão do desenvolvimento regional IMENTO REGIONAL. In: Valdir Roque Dallabrida. (Org.). Território, identidade territorial e desenvolvimento regional: reflexões sobre indicação geográfica e novas possibilidades de desenvolvimento com base em ativos com especificidade territorial. 1 ed. São Paulo, SP: LiberArs., 2013, v. 1, p. 87-110.

FRAGA, N. C.; PAETZOLD, A. G.; SÁ, C. C. M.; BUSO, F. J. Região Metropolitana de Curitiba, Vale do Ribeira e Sul Paranaense: Riqueza e Pobreza nos Domínios da Capital. **Percorso (Curitiba)**, Curitiba, PR, v. 3, n.3, p. 21-42, 2004.

FRAGA, N. C. Território, Região, Poder e Rede: olhares e possibilidades conceituais de aproximação. Curitiba: **Relações Internacionais no Mundo Atual**, 2007, a. VII, n. 7, p. 9-32.

FRAGA, N. C. **Território do Contestado - Sul do Brasil:** a Civilização Cabocla e a Guerra do Contestado. 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=AvWvpdJIP1s&feature=youtu.be&fbclid=IwAR0DJa0jAi1g206V5BtzNS3aTo7Yut3jYE30HuaXQavVDE_JTUuw3qLBjAA>. Acesso em: 27 jul. 2020.

FRAGA, N. C; HOBAL, M. A.; FERNANDES, R. C. P. Turismo de Guerra – o roteiro turístico como elemento de desenvolvimento local e regional para o interior na perspectiva de que o “Brasil oferece mais do que praias e carnaval”. Curitiba. **PerCursus: Curitiba em Turismo**, Faculdades Integradas Curitiba, a. 5, n. 5, 2006, p. 137-186.

FRAGA, N. C. **Mudanças e permanências na rede viária do contestado:** uma abordagem acerca da formação territorial no Sul do Brasil. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba – PR, p.188, 2006.

FRAGA, N. C. **Contestado em Guerra:** 100 anos do massacre insepulto do Brasil. Florianópolis: Editora Insular, 2012.

FRAGA, N. C. **Vale da Morte:** o Contestado visto e sentido - "entre a cruz de Santa Catarina e a espada do Paraná". Blumenau: Editora Hemisfério Sul, 2015.

FRAGA, N. C. **A Guerra do Contestado como crime contra a humanidade:** o direito à terra e à vida - (in)certezas sobre o mundo caboclo. FÖETSCH, Alcimara Aparecida; GEMELLI, Diane Daniela; Buch, Helena Edilamar Ribeiro (Org.). Geografia do Contestado: 50 anos de fazer Geográfico. Curitiba: Íthala, 2016, p. 29-44.

FRAGA, N. C. **Contestado, cidades, reflexos e coisificações geográficas.** Florianópolis: Editora Insular, 2016.

FRAGA, N. C. **Contestado, o território silenciado.** Florianópolis: Insular, 2017a.

FRAGA, N. C. **Contestado**: redes no Geográfico. Florianópolis: Editora Insular, 2017.

FAJARDO, S. **Territorialidades Corporativas do Rural Paranaense**. Guarapuava: Unicentro, 2008.

FAVARO, Jorge Luiz, **Geografia da política de desenvolvimento territorial rural: sujeitos, institucionalidades, participação e conflitos no território da cidadania Paraná Centro** – Tese (doutorado) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014.

FURTADO, C. **Desenvolvimento e subdesenvolvimento**. 5. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 1956.

FURTADO, C. **Desenvolvimento e Subdesenvolvimento**. Companhia Brasileira de Impressão e Propaganda São Paulo – Brasil. 1961.

FURTADO, C. **O capitalismo global**. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

FURTADO, C. **O mito do desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974.

GABARDO, L. O. O Peabiru foi aberto pelos itararés: O fascinante caminho do Peabiru. **Cadernos da Ilha**. Florianópolis, n. 3, 20-23, 2004.

GAIOSKI, C. Os preciosos vestígios de Pitanga. In **Cadernos da Ilha** nº2. Florianópolis, fevereiro de 2004, p. 13-18.

GAZETA DO POVO, **Canet, o governador responsável pela virada do Paraná depois da geada negra**, Curitiba, 2016, <Disponível em:
<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-publica/canet-o-governador-responsavel-pela-virada-do-parana-depois-da-geada-negra-80rys662ogicv2ovaumvi2pvx/>>
Acesso em out. 2021.

GONÇALVES, C. FRAGA, N. C., CAVATORTA, M. G. Massacre dos Kaingang em Pitanga – PR, um conflito atrelado à ideologia do branqueamento e à expansão do capital sobre os territórios indígenas.” **Serviço Social em Revista**, 18, nº 1 (2015): 81-100.

GONÇALVES, C. **Na terra e na serra da chacina**: Mudanças, permanências e invisibilidades no Centro do Paraná. Dissertação (Mestrado em Geografia), Centro de Ciências Exatas. Universidade Estadual de Londrina. 2017.

GAZETA DO POVO. **Erva mate, o ouro verde do Paraná**. Disponível em: <<https://especiais.gazetadopovo.com.br/erva-mate/origenes/>>. Acesso: 07/03/2022.

GODI, C. K.; BANDEIRA-DE-MELLO, R.; SILVA, A. B. **Pesquisa qualitativa em estudos organizacionais**: paradigmas, estratégias e métodos. São Paulo: Saraiva, 2006.

GOMES, H. **A produção do espaço geográfico no capitalismo**. São Paulo: Contexto, 1990.

GONCALVES, C.; FRAGA, N. C. Formação Sócioespalial de Pitanga, PR: olhares e interpretações a partir do advento do mundo caboclo e do papel da passagem de Núñes Alvar Cabeza de Vaca, pela região. In: VIII Simpósio Paranaense de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia - VIII SIMPGEO, 2016, Marechal Cândido Rondon, PR. **Anais do VIII SIMPGEO**. Marechal Cândido Rondon, PR: Editora da UNIOESTE MCR, 2016. v. 1. p. 69-77.

GONCALVES, C.; FRAGA, N. C.; Gross-Machado, C. B. Conflitos territoriais na formação sócio-espacial da região Centro do Paraná. **Geographia Opportuno Tempore**, v. 3, p. 242-252, 2017.

GONÇALVES, C.; FRAGA, N. C.; CAVATORTA, M. G. Chacina em Pitanga - PR, um conflito pela usurpação capitalista do território da etnia Kaingang. In: VIII Seminário Estadual de Estudos Territoriais, III Jornada de Pesquisadores da Questão Agrária no Paraná e XXXI Semana de Geografia da UEL, 2015, Londrina, PR. **Anais do VIII SEET**. Londrina, PR: Editora da XXXI SemaGeoUEL, 2015. v. 1. p. 838-850.

GONCALVES, C.; FRAGA, N. C.; CAVATORTA, M. G. Massacre dos Kaingang em Pitanga - PR, um conflito atrelado à ideologia do branqueamento e a expansão do capital sobre os territórios indígenas. In: I Congresso Internacional de Política Social e Serviço Social: desafios contemporâneos, II Seminário Nacional de Território e Gestão de Políticas Sociais e I Congresso de Direito à Cidade e Justiça Ambiental, 2015, Londrina, PR. **Anais do I Congresso Internacional UEL**. Londrina, PR: Editora da UEL, 2015. v. 1. p. 1-15.

GONCALVES, C.; FRAGA, N. C.; CAVATORTA, M. G. Massacre dos Kaingang em Pitanga-PR, um conflito atrelado à ideologia do branqueamento e à expansão do capital sobre os territórios indígenas. **Serviço Social em Revista (Online)**, v. 18, p. 81-100, 2015.

GONCALVES, C.; FRAGA, N. C.; CAVATORTA, M. G. Território, Poder e Conflito: da Chacina Kaingang de Pitanga-PR aos Espaços de Exclusão Contemporâneos. In: II Congresso Internacional de Política Social e Serviço Social: Desafios Contemporâneos, e o III Seminário Nacional de Território e Gestão de Políticas Sociais e II Congresso de Direito à Cidade e a Justiça Ambiental, 2017, Londrina, PR. **Anais do II Congresso Internacional de Política Social e Serviço Social: Desafios Contemporâneos, e o III Seminário Nacional de Território e Gestão de Políticas Sociais e II Congresso de Direito à Cidade e a Justiça Ambiental**. Londrina, PR: Editora da UEL, 2017. v. 1. p. 1-12.

GONCALVES, C.; FRAGA, N. C.; CAVATORTA, M. G. Turismo étnico-cultural de base local em comunidades indígenas: reflexões e considerações acerca das possibilidades. **Cadernos Geográficos (UFSC)**, v. 34, p. 836-851, 2015.

GONCALVES, C.; FRAGA, N. C.; CAVATORTA, M. G. A Atividade Madeireira como Componente na Formação Sócio-Espacial de Pitanga-PR e Seus Reflexos na Configuração Territorial do Município: Expropriação Camponesa, Concentração Fundiária e Desterritorialização. In: II Congresso Internacional de Política Social e Serviço Social: Desafios Contemporâneos, e o III Seminário Nacional de Território e

Gestão de Políticas Sociais e II Congresso de Direito à Cidade e a Justiça Ambiental, 2017, Londrina, PR. **Anais do II Congresso Internacional de Política Social e Serviço Social: Desafios Contemporâneos, e o III Seminário Nacional de Território e Gestão de Políticas Sociais e II Congresso de Direito à Cidade e a Justiça Ambiental**. Londrina, PR: Editora da UEL, 2017. v. 1. p. 1-12.

GONCALVES, C.; FRAGA, N. C.; CAVATORTA, M. G. Turismo étnico-cultural de base local em comunidades indígenas: reflexões e considerações acerca das possibilidades. **Cadernos Geográficos (UFSC)**, v. 18, p. 836-851, 2015.

GONCALVES, C.; FRAGA, N. C.; JAYME, N. S.; CAVATORTA, M. G. Dizimação indígena no estado do Paraná: uma Chacina em Pitanga sobre os Kaingang e o papel do Estado. In: I Congresso Internacional de História Regional: Pensando a Guerra do Paraguai e o Processo de Consolidação dos Estados Nacionais da Bacia do Rio da Prata, 2016, Aquidauana, MS. **Anais do ICIHR**. Aquidauana, MS: Ed. da UFMS, 2016. v. 1. p. 1-12.

HARVEY, D. **Espaços de esperança**. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 2000.

IBGE. **Censo Agropecuário Brasileiro de 1985**. Rio de Janeiro: IBGE, 1988.

IBGE. **Censo Brasileiro de 1991**. Rio de Janeiro: IBGE, 1993.

IBGE. **Censo Brasileiro de 2000**. Rio de Janeiro: IBGE, 2003.

IBGE. **Censo Brasileiro de 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

IURKIV, J. E. **A Revolta do Tigre (1955) Posseiros, proprietários e Grileiros: uma luta de representação**. 120 p. Dissertação (Mestrado em História). Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 1999.

KEYNES, J. M. **A Teoria Geral do Emprego do Juro e da Moeda**. São Paulo: Atlas, 1982.

KRÜGER, N. **Guarapuava Fases Históricas Ciclos Econômicos**: Das Missões Jesuíticas do século XVI a Modernidade do Século XXI. Guarapuava: Edição do autor, 2010.

KLUEGER, U. A.; FRAGA, N. C. Nas margens territoriais: a cidade como refúgio para os desvalidos. In: XXVII Semana de Geografia da UEL. VIII Encontro de Ensino. IX Mostra de Estágios do Curso de Licenciatura em Geografia. I Mostra de Dissertações de Mestrado., 2011, Londrina, PR. **Anais da SemaGeo 2011**. Londrina, PR: Ed da UEL, 2011. p. 1-23.

LENCIONI, S. **Região e Geografia**. São Paulo: Ed. da USP, 1999.

LEMOS, M. B. **Desenvolvimento econômico e a regionalização do território**. In. DINIZ, Clélio Campolina; CROCCO, Marco. **Economia regional e urbana: contribuições teóricas recentes**. Belo Horizonte: UFMG, 2006.

LIMA DA SILVEIRA, R. L. Redes e território: uma breve contribuição geográfica ao debate sobre a relação sociedade e tecnologia. **Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales**, Universidad de Barcelona, Vol. VIII, nº 451, 15 de junio de 2003.

LIMA, W. T.; FRAGA, N. C. A Geografia Eleitoral da Representatividade Parlamentar no Brasil Atual. **Revista de Geopolítica**, v. 5, p. 130-139, 2014.

LIMA, W. T.; OLIVEIRA, A. M. L.; SILVA, I. O.; FRAGA, N. C. As bases de formação da constituição da Federação brasileira. **Revista Eletrônica Mutações**, v. 5, p. 002-011, 2014.

LUDKA, V. M.; FRAGA, N. C. Contestado, a fome e a pobreza com permanência da guerra: cenários paradoxais no Sul do Brasil. In: XII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação em Geografia, 2017, Porto Alegre, RS. **Anais do XII ENANPEGE**. Porto Alegre, RS: Ed da UFRGS, 2017. v. 1. p. 7832-7843.

LUDKA, V. M.; PEREIRA, S. A.; MELLO, A. J. O. **O Programa Bolsa Família e o Aumento da Fome e da Pobreza no Norte Pioneiro do Paraná**. Londrina: Geografia, no prelo, p. 1-19, 2022.

MACHADO, C. B. G.; FRAGA, N. C. Formação socioespacial e territórios tradicionais. In: IX Simpósio Paranaense de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia Fórum Regional da ANPEGE - Região Sul - Ciência e Pesquisa Geográfica na Perspectiva Sul Brasileira, 2018, Londrina PR', **Anais do IXSIMPGE**. Londrina PR: Ed da UEL, 2018. v. 1. p. 40-52.

MAACK, R. **Sobre o Itinerário de Ulrich Schmidel Através do Sul do Brasil (1552 – 1553)**. Curitiba - PR, 1959.

MAPAS, **Museu Paranaense**, 1908. Disponível em:
<https://www.museuparanaense.pr.gov.br/Pagina/Mapas> Acesso em nov. 2021.

MARIO AUGUSTO, Sonho de Maluf ainda é um pesadelo para Montoro. **Jornal do Brasil**. 1º caderno, Rio de Janeiro. Ano XCV - N° 83, 30 de junho de 1985.

MARTINS, J. S. **Exclusão Social e a Nova Desigualdade**. São Paulo: Paulus, 1997.

MARTINS, J. S. **O Poder do Atraso** - Ensaios de Sociologia da História Lenta. Editora Hucitec - São Paulo, 1994.

MELO, M. A. B. C.; MOURA, A. S. **Políticas Públicas Urbanas no Brasil**: uma análise dos projetos do Banco Mundial. Brasília, IPEA – Planejamento e Políticas Públicas, n. 4, dez./1990, p. 99-126.

MOREIRA, R. (Org). **Geografia teoria e crítica** – O saber posto em questão. 1^a Ed. Petrópolis-RJ: Vozes, 1982.

MORAES, A. C. R. **Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no “longo” século XVI**. 1 ed. São Paulo: Hucitec, 2000.

MORAES, A. C. R. Geografia histórica do Brasil: capitalismo, território e periferia. 1 ed. São Paulo: Annablume, 2011.

NOTÍCIAS E FACTOS, **Diários da Tarde**, Curitiba, Número 648. 7 de setembro, 1901.

OFFNER, J-M.; PUMAIN, D. **Réseaux et territoires**: Significations croisées. Paris: Ed. de l'Aube, 1996.

OLIVEIRA, É. D.; FRAGA, N. C. Lebon Régis/SC, da vivência cabocla no Contestado ao sufocamento na lógica agrário-capitalista. **Revista Tamoios**, v. 12, n. 2, 2016.

PADIS, P. C. **Formação de uma economia periférica**: o caso do Paraná. São Paulo: Hucitec, 1981.

PARALLADA, C. I. Um tesouro Herdado: **Vestígios Arqueológicos da Cidade Colonial de Villa Rica Del Espírito Santo/Fênix- PR**. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social), Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1997.

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

PAULA, A. M. de. **Faces da expropriação e da desterritorialização camponesa em Pitanga-PR**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2015.

PANSIERI, F. **Liberdade como Desenvolvimento em Amartya Sen**. Disponível em: <<http://abdconst.com.br/revista16/liberdadeFlavio.pdf>>. Acesso em 02/02/2022.

PEIXOTO, J. B. (Coord.). **Os Transportes no Atual Desenvolvimento do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.

PESQUISA CNT DE RODOVIAS 2021. – Brasília :CNT: SEST SENAT, 2021.

PORTO-GONÇALVES, C. W. A geograficidade do social: uma contribuição para o debate metodológico para o estudo de conflitos e movimentos sociais na América Latina. **Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros**, Seção Três Lagoas - (ISSN 1808-2653), v. 1, n. 3, p. 5-26, 1 maio 2006.

PUBLICAÇÕES E PESQUISAS. In: MDS: **SAGI Secretaria de Avaliação e Gestão da Informação**, Brasília, 2022. Disponível em <https://aplicacoes.mds.gov.br/sagi/portal/index.php?grupo=146> Acesso em jan. 2022.

RASFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

ROCHA, D. L.; JAYME, N. S.; FRAGA, N. C.; CAVATORTA, M. G. Pitanga - desde a Serra da Pitanga a um município paranaense: um diagnóstico socioeconômico e geográfico. **Geographia Opportuno Tempore**, v. 1, p. 335-347, 2014.

ROBERTO REQUIÃO, **Estradas da Liberdade**. <Disponível em: <http://www.robertorequia.com.br/estradas-da-liberdade/>> Acesso em: 18 de fevereiro de 2022.

RODRIGUES, A. B. **Turismo e desenvolvimento local**. São Paulo: Hucitec, 1997.

RODRIGUES, P. C. **Conquistas de uma década**: radiografia sócio-econômica do Brasil revolucionário. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 1975.

RODRIGUES, P. C. **Estudos e Traçados de Rodovias**. Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisas Rodoviárias, 1960.

SCHÜLER SOBRINHO, O. **Taipas**: A origem do homem do contestado o Caboclo. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2000.

SANCHES, N. M. V. S., LUDKA, V. M. **O Bolsão da fome e da pobreza na área central do Anel de (Des)integração do Paraná**. Trabalho de Conclusão de Curso, Colegiado do Curso de Licenciatura Plena em Geografia, da Universidade Estadual do Norte do Paraná – UENP (Inédito), 2022.

SANTOS, A. P. P.; GAVRILOFF, A. C. M.; FRAGA, N. C. Entre a teoria e a realidade: o conceito de território e territorialidade e sua aplicação no planejamento urbano - uma breve análise de aproximação. In: VI Simpósio de Geografia - travessia da crise: diálogos e perspectivas, 2011, União da Vitória, PR. **Anais do VISG**. União da Vitória, PR: Ed. da FAFIUV, 2011. v. 1. p. 1-15.

SANTOS, M. **A natureza do espaço** – Técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Ed. Hucitec, SP. 1996.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização** – do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Ed. Record, RJ. 2000.

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo** – Globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Ed. Hucitec, SP. 1994.

SANTOS, M. P. G. **O Estado e os problemas contemporâneos**. Brasília: CAPES, 2009.

SANTOS, M. **Economia Espacial**: críticas e alternativas. 2.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007.

SAVY, M. (Trad. Wander Luis de Melo Cruz). Logística e território. **Geosul**, Florianópolis, v. 34n.72, p. 586-600, mai./ago.2019.

SEN, A. K. **Desenvolvimento como Liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

SERVILHA, M. M. **Quem Precisa de Região?** O Espaço (Dividido) em Disputa. 1. ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2015.

SERVILHA, M. M. **O Vale do Jequitinhonha entre a di-visão pela pobreza e sua significação pela identificação regional**. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal Fluminense, 2012.

SIEBER, W. **Los actores em la dimensión local**. In: RODRÍGUEZ GUTÍERREZ, F. (editor). Manual de Desarrollo Local. Gijón: Trea, 1999, p. 445-458.

SILVEIRA, H. M.; FRAGA, N. C. Fogo de (no) chão: pinhão, quirera e chimarrão—a comida como base cultural da Região do Contestado. **Revista NEP – Núcleo de Estudos Paranaenses da UPPR**, v. 1, n. 1, p. 303-327, 2015.

SILVA, M. Estado e poder local: ensaio teórico sobre estudos no Brasil. **Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**. (Serie documental de Geo Crítica). Universidad de Barcelona, Vol. XIV, nº 841, 30 de septiembre de 2009.

SIMAS, F. A. O.; LUDKA, V. M.; FRAGA, N. C. **Território(s) e desenvolvimento regional: arranjos e perspectivas na relação entre pequenas e médias cidades**. In: Nilson Cesar Fraga. (Org.). Territórios e Fronteiras: (Re)arranjos e Perspectivas. 2^a ed. Florianópolis, SC: Editora Insular, 2017, v. 1000, p. 327-344.

SOUZA, J. **A elite do atraso**: da escravidão à Lava-Jato. Leya, Rio de Janeiro: 2017

SOUZA, F. J. P.; NOISEUX, Y. **Trabalho, desenvolvimento e pobreza no mundo globalizado**: abordagens teórico-empíricas e comparações Brasil-Canadá. Fortaleza: Ed. da UFC, 2016.

SOUZA, M. L. **Os conceitos fundamentais da pesquisa socioespacial**. 1. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SOUZA, J. **A Elite do Atraso** - da escravidão a Bolsonaro. (Edição revista e ampliada). Rio de Janeiro: Estação Brasil, 2019.

TELEGRAMMAS. **A Notícia**, Curitiba, Ano IV, Número 734. 18 de março de 1908.

THEIS, I. M. (Org.). **Desenvolvimento e Território**: Questões teóricas, evidências empíricas. Santa Cruz do Sul/RS: EDUNISC, 2008.

TEIDER, T. M.; FRAGA, N. C. O Contestado Vive! Entre o espaço sagrado de João Maria e o Assentamento Contestado, resistências sobre a invisibilidade secular na Lapa-PR. **Geographia Opportuno Tempore**, v. 3, p. 184-198, 2017.

TOMIO, F. R. L. A criação de municípios após a Constituição de 1988. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 17, p. 61-89, 2002.

COAMO, Edição 389, Campo Mourão, 2009. Disponível em:
<<http://www.coamo.com.br/jornalcoamo/nov09/digital/historia.html>> Acesso: 21 Out.
2021.

ZABATA, T.; PARENTE, S.; ARNS, P. C.; JORDAN, A.; OSÓRIO, C.
Desenvolvimento Local: estratégias e fundamentos metodológicos. In: SILVEIRA, C.
M.; REIS, L. C. (org). **Desenvolvimento Local: Dinâmica e Estratégias**. Rede DLIS:
2001.

VOLSKI, A. Coamo comemora 30 anos em Pitanga, **Jornal Coamo Agroindustrial**

WERÁ TUPÃ. O Tape Aviru era o Caminho da Imortalidade. **Cadernos da Ilha**: o
fascinante Caminho de Peabiru. 2^a parte. Florianópolis, n. 3, p. 15, maio de 2004.
WACHOWICZ, R. C. **História do Paraná**. Curitiba: Vicentina, 1988.

ZAI, C.; FRAGA, N. C. Colônia Ucraniana de Mato Rico, PR - espaço, memória e
perspectivas do Turismo sociocultural. **Percurso (Curitiba)**, v. 6, p. 09-42, 2007.