

Espaços e Poderes

(Re)pensando o Território e as Territorialidades na Geografia

**Agripino Souza Coelho Neto
Vinicius Modolo Teixeira
Jesica Wendy Beltrán Chasqui
Ivanio Folmer
Organizadores**

Espaços e Poderes

(Re)pensando o Território e as Territorialidades na Geografia

**Agripino Souza Coelho Neto
Vinicius Modolo Teixeira
Jesica Wendy Beltrán Chasqui
Ivanio Folmer
Organizadores**

ARCO
EDITORES ● ● ●

Conselho Editorial

Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva - UNIDAVI
Prof. Dr. Astor João Schönell Júnior - IFFAR
Prof. Dr. Alan Ricardo Costa - UFRR
Prof. Dr. Allan Diêgo Rodrigues Figueiredo - UESPI
Profa. Dra. Andréia Bulaty - UNESPAR
Profa. Dra. Carla da Conceição de Lima - UFVJM
Prof. Dr. Camilo Darsie de Souza - UNISC
Profa. Dra. Clarice Caldeira Leite - UFRGS
Profa. Dra. Cecilia Decarli - UFRGS
Prof. Dr. Carlos Adriano Martins - UNICID
Prof. Dr. Christian Dennys Monteiro de Oliveira - UFCE
Profa. Dra. Dayse Marinho Martins - UFMA
Prof. Dr. Deivid Alex dos Santos - UEL
Prof. Dr. Dioni Paulo Pastorio - UFRGS
Prof. Dr. Douglas Manoel Antonio de Abreu Pestana dos Santos - FASESP
Profa. Dra. Elane da Silva Barbosa - UERN
Profa. Dra. Elen Gomes Pereira - IFBA
Profa. Dra. Francielle Benini Agne Tybusch - UFN
Prof. Dr. Francisco Odécio Sales - IFCE
Prof. Dr. Francisco Ricardo Miranda Pinto - UFCAT
Prof. Dr. Gilvan Charles Cerqueira de Araújo - UCB
Prof. Dr. Ismar Inácio dos Santos Filho - UFAL
Prof. Dr. Leonardo Bigolin Jantsch - UFSM
Profa. Dra. Liziany Müller Medeiros - UFSM
Profa. Dra. Marcela Mary José da Silva - UFRB
Prof. Dr. Mateus Henrique Köhler - UFSM
Prof. Dr. Michel Canuto de Sena - UFMS
Profa. Dra. Mônica Aparecida Bortolotti - UNICENTRO
Prof. Nilton David Vilchez Galarza - UPLA
Prof. Dr. Olavo Barreto de Souza - UEPB
Prof. Dr. Rafael Nogueira Furtado - UFABC
Prof. Dr. Roberto Araújo da Silva Vasques Rabelo - UNISANTOS
Prof. Dr. Rodrigo Toledo - USCS
Prof. Dr. Rodolfo Rodrigues de Souza - UERJ
Prof. Dr. Sidnei Renato Silveira - UFSM
Prof. Dr. Thiago Ribeiro Rafagnin - UFOB
Prof. Dr. Tomás Raúl Gómez Hernández - UCLV

Editor Chefe: Ivanio Folmer

Projeto gráfico e Diagramação: Gabriel Eldereti Machado

Imagem capa: www.canva.com

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

ESPAÇOS E PODERES:[livro eletrônico]: REPENSANDO
O TERRITÓRIO E AS TERRITORIALIDADES NA GEOGRAFIA /
[organização] Agripino Souza Coelho Neto, Vinicius
Modolo Teixeira, Jesica Wendy Beltrán Chasqui, Ivanio
Folmer. -- 1. ed. -- Santa Maria, RS : Arco Editores,
2025.

PDF

Vários autores.

Bibliografia

ISBN 978-65-5417-602-6

1. Espaço geográfico 2. Geografia 3. Território
4. Poder 5. Territorialidade 6. Sociedade I. I. Coelho
Neto, Agripino Souza. II. Teixeira, Vinicius Modolo.
III. Beltrán Chasqui, Jesica Wendy. IV. Folmer, Ivanio.

25-316352.0

CDD-304.23

Índices para catálogo sistemático:

1. Espaço geográfico : Sociologia 304.23



10.48209/978-65-5417-602-6

Esta obra foi construída de forma coletiva, reunindo diferentes vozes, experiências e perspectivas. As opiniões expressas nos capítulos são de responsabilidade exclusiva de seus respectivos autores e não representam, necessariamente, a posição desta editora. Esta obra é de acesso aberto. É permitida a reprodução parcial ou total desta obra, desde que citada a fonte e a autoria e respeitando a Licença Creative Commons indicada.



APRESENTAÇÃO

O espaço geográfico constitui um dos pilares fundamentais da Geografia, revelando-se como uma construção viva, em permanente mutação. Ele é formado pela interação entre elementos naturais e sociais, pelas práticas que os sujeitos realizam e pelos significados que atribuem ao mundo que habitam. O espaço não é apenas extensão física ou paisagem visível; é também mediação simbólica, expressão de valores, de modos de vida e de relações históricas. Cada rua, cada campo cultivado, cada edifício, cada comunidade carrega marcas da ação humana, configurando um espaço denso de intencionalidades. Assim, compreender o espaço é reconhecer que nele se inscrevem memórias, disputas, sonhos e contradições.

Ao analisarmos a constituição dos espaços, percebemos que eles são sempre atravessados por relações de poder. O poder, entendido como capacidade de organizar, orientar e influenciar ações, molda profundamente a produção do espaço. Ele cria hierarquias, delimita acessos, seleciona usos e determina quais grupos podem permanecer em determinados lugares. Mais do que força coercitiva, o poder atua como um mecanismo que dá forma às práticas espaciais, ampliando ou restringindo possibilidades. Por isso, os espaços são sempre politizados, ainda que às vezes essa política se manifeste de maneira sutil e imperceptível no cotidiano.

Nesse cenário, emerge o conceito de território, que expressa a materialização de relações de poder no espaço. O território não é apenas uma área delimitada, mas um processo de apropriação e significação. Ele existe quando grupos ou instituições se afirmam sobre um espaço, atribuindo-lhe funções, regras, afetos e identidades. O território nasce da necessidade humana de ordenação e pertencimento, e por isso é sempre dinâmico. Ele se expande, se fragmenta, se reorganiza conforme os interesses e conflitos em jogo. Suas fronteiras podem estar inscritas no solo, na lei, nos símbolos ou nos afetos, revelando a diversidade de modos de viver e praticar o espaço.

As territorialidades, por sua vez, representam as múltiplas formas pelas quais os sujeitos se relacionam com seus territórios. São expressas nas práticas cotidianas, nos gestos, nas rotinas, nos modos de organizar a vida, nos rituais e

nas estratégias de resistência. Cada territorialidade revela um modo particular de existir no espaço, indicando que não há uma única geografia possível, mas sim uma pluralidade de geografias construídas por diferentes grupos. Algumas territorialidades são hegemônicas por instituições e poderes estabelecidos, enquanto outras emergem de movimentos sociais, de coletivos, de povos tradicionais e de comunidades que lutam para manter seus projetos de vida.

Essa compreensão ampliada das territorialidades permite observar que elas não se restringem ao campo político ou econômico. Elas se manifestam também no campo cultural, no simbólico, no educativo e no afetivo. Ao acompanhar práticas cotidianas — desde atividades escolares até celebrações comunitárias ou dinâmicas de consumo — torna-se evidente que territorialidades podem emergir de pequenas ações diárias. Esses gestos aparentemente comuns produzem pertencimento, reforçam identidades e revelam processos de produção do espaço muitas vezes ignorados pela lógica dominante. Assim, a análise geográfica contemporânea exige olhar atento às microterritorialidades, pois elas dizem muito sobre as formas como os sujeitos vivem e se posicionam no mundo.

Tornar essas reflexões acessíveis e compreensíveis é essencial em uma sociedade marcada por rápidos processos de transformação. Vivemos um tempo em que conflitos espaciais se intensificam: disputas por terra, segregações urbanas, conflitos ambientais, violências territoriais, gentrificações, apagamentos culturais e manipulações simbólicas. Ao mesmo tempo, emergem movimentos de resistência, de reconstrução comunitária e de afirmação identitária que desafiam os poderes instituídos. Pensar sobre espaço, território e territorialidade é, portanto, pensar sobre as dinâmicas de vida que atravessam as sociedades contemporâneas.

É nesse contexto que a existência de uma obra que reúna essas discussões se torna particularmente relevante. Em um mundo onde o espaço é cada vez mais controlado por interesses econômicos e políticos, compreender as dinâmicas territoriais é fundamental para interpretar os desafios atuais. Um livro que trata desses temas permite ao leitor perceber que o território não é apenas cenário, mas elemento central para entender desigualdades, conflitos e possibilidades de transformação. Ele oferece ferramentas para interpretar desde os

grandes processos geopolíticos até os movimentos cotidianos que moldam a vida nas cidades, nas escolas, nas comunidades e nas redes digitais.

Além disso, obras dessa natureza contribuem para democratizar o conhecimento geográfico. Muitas vezes, as categorias de espaço, território e territorialidade são abordadas de maneira excessivamente técnica ou distante da realidade das pessoas. Ao reuni-las em um livro reflexivo, acessível e crítico, amplia-se a possibilidade de que professores, estudantes, pesquisadores e cidadãos compreendam melhor as tramas que constituem o mundo em que vivem. Isso fortalece a formação crítica e a capacidade de intervenção em contextos diversos.

Outra importância fundamental de um livro como esse reside no fato de que ele oferece uma leitura atualizada sobre debates que, embora clássicos na Geografia, ganham novas interpretações diante das transformações contemporâneas. Mudanças tecnológicas, reconfigurações econômicas, disputas políticas globalizadas e novas expressões culturais exigem revisões e aprofundamentos constantes. Uma obra que articule essas perspectivas contribui para renovar o pensamento geográfico e para inspirar novas pesquisas e reflexões.

Também vale destacar o papel social dessa produção. Ao trazer à luz experiências, análises e interpretações diversas sobre o espaço e as territorialidades, um livro desse tipo fortalece a diversidade de vozes que constroem a ciência geográfica. Ele permite que diferentes olhares — acadêmicos, comunitários, culturais — se encontrem e dialoguem, ampliando as possibilidades de compreender o território como processo vivo, em contínua negociação. Assim, a obra não apenas registra debates, mas também os alimenta, servindo como ponte entre teoria e prática.

Por isso, este livro se apresenta como um convite: um chamado para pensar o espaço de forma crítica, sensível e plural. Convida o leitor a perceber que os espaços que habita — sua casa, sua escola, sua cidade, sua comunidade — são construídos por relações de poder, por afetos, por histórias e por lutas. Convida também a reconhecer que cada pessoa participa, consciente ou não, da produção de territorialidades, contribuindo para transformar o mundo.

Ler esta obra é abrir-se a uma compreensão mais profunda da vida contemporânea e dos territórios que ela engendra.

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1

CIDADES INTELIGENTES E DESIGUALDADE URBANA: IMPACTOS NO PROCESSO DE INCLUSÃO DAS POPULAÇÕES VULNERÁVEIS EM SORRISO, MATO GROSSO.....11

Emanuele Rebeca Maximiano Almeida; Rafaella Andrade Pistore; Beatriz de Azevedo do Carmo; Thiago Bottega Volpato

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-0

CAPÍTULO 2

AS DINÂMICAS TERRITORIAIS E ECONÔMICAS QUE MOLDARAM A POPULAÇÃO OBSERVADAS DURANTE A FORMAÇÃO DO BAIRRO DA CIDADE OPERARIA EM SÃO LUÍS DO MARANHÃO.....27

João Leonardo Carvalho Araujo Sousa

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-1

CAPÍTULO 3

ESPAÇO COMO CATEGORIA ANALÍTICA: DA SUPERAÇÃO DO CENÁRIO À CONSTRUÇÃO DE NOVAS PERSPECTIVAS 40

Oséias de Oliveira

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-2

CAPÍTULO 4

TERRITÓRIO E PODER: UMA REFLEXÃO SOBRE O PODER SOBRE TERRITÓRIOS ATRAVÉS DA MIGRAÇÃO NO MAR MEDITERRÂNEO.....54

Micheli Hederiki Alves; Vinicius Modolo Teixeira

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-3

CAPÍTULO 5

ESTADO, CONCESSÃO DE RODOVIAS E TERRITÓRIO EM DISPUTA: UMA ANÁLISE A PARTIR DA ESTRADA CIRCULAR DE MAPUTO-MOÇAMBIQUE.....69

Lucas Atanásio Catsossa; Fabrício Gallo

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-4

CAPÍTULO 6

TERRITÓRIOS TURÍSTICOS E A APROPRIAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS.....86

Willian Ribeiro da Silva

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-5

CAPÍTULO 7

DILEMAS DA PRODUÇÃO ESPACIAL: DO DIREITO À CIDADE HÁ UMA JUSTIÇA SÓCIOESPACIAL, TERRITORIAL E ANTIRRACISTA.....99

Jacksiel da Silva Maximino

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-7

CAPÍTULO 8

REFLEXOS DOS PLANOS URBANOS DE SALVADOR (BAHIA) NA ÁREA DO MIOLO E SOBRE CAJAZEIRAS.....109

Kaíc Fernando Ferreira Lopes

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-8

CAPÍTULO 9

RAÇA-GÊNERO-TERRITÓRIO: MULHERES NEGRAS NO COOPERATIVISMO DA AGRICULTURA FAMILIAR.....124

Kaíc Fernando Ferreira Lopes; Jéssica Alves dos Santos

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-9

CAPÍTULO 10

URBANIZAÇÃO E TERRITORIALIDADES OUTRAS: ALDEIAS E QUILOMBOS NA PROVÍNCIA DA PARAÍBA.....138

Valter Luiz de Macedo

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-A

CAPÍTULO 11

AS ESPACIALIDADES DA REPRODUÇÃO DO TRABALHO E A CONSTRUÇÃO DO SER FERROVIÁRIO NA ESTRADA DE FERRO GOIÁS.....154

Fábio de Macedo Tristão Barbosa

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-B

CAPÍTULO 12

CATEGORIAS GEOGRÁFICAS: CARTOGRAFIA PARA A ANÁLISE DO TERRITÓRIO.....178

Jane Ferreira da Rocha; Robson Almeida

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-C

CAPÍTULO 13

O TERRITÓRIO E A TERRITORIALIDADE: O CIRCUITO TURÍSTICO DO PICO DA BANDEIRA E OS MUNICÍPIOS DO CAPARAÓ MINEIRO.....185

Arthur Zanuti Franklin

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-D

CAPÍTULO 14

O QUE É GEOPOLÍTICA? UM BREVE ESTUDO SOBRE O CONCEITO.....201

Fernando Speggorin Martini

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-E

SOBRE OS ORGANIZADORES.....217

SOBRE AS AUTORAS E OS AUTORES.....218

CAPÍTULO 1

CIDADES INTELIGENTES E DESIGUALDADE URBANA: IMPACTOS NO PROCESSO DE INCLUSÃO DAS POPULAÇÕES VULNERÁVEIS EM SORRISO, MATO GROSSO

Emanuele Rebeca Maximiano Almeida

Rafaella Andrade Pistore

Beatriz de Azevedo do Carmo

Thiago Bottega Volpato

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-0

INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, a discussão sobre conceito de cidades inteligentes vem ganhando força como uma abordagem inovadora, considerando que sua aplicação implicaria diretamente na melhor oferta de qualidade de vida nas cidades, promovendo sustentabilidade, inovação e eficiência, por meio do uso de tecnologias avançadas. No entanto, a implementação bem-sucedida desses projetos vai além da simples adoção de tecnologias de ponta.

Caragliu (2007) defende que: o desempenho de uma cidade não vai depender somente de capital físico, mas sim do conjunto de infraestrutura, comunicação, bem como a população, ou seja, precisa ter a comunicação entre o que a cidade precisa e o que vai ser investido (relação gestão pública-sociedade), um aspecto crucial que muitas vezes é negligenciado. É imprescindível envolvimento ativo/participativo e significativo da comunidade no processo de planejamento e gestão urbana, tendo em vista que esses processos impactam significativamente na vida dos sujeitos.

A concepção de Lefebvre (1968) sobre o direito à cidade, vai além do acesso físico ao espaço urbano: trata-se do direito dos cidadãos de transformar e reinventar a cidade de acordo com suas necessidades coletivas, garantindo igualdade e liberdade. Esse pensamento desafia a visão tecnocrática das cidades

inteligentes, que frequentemente priorizam soluções técnicas verticalizadas, desconectadas das demandas sociais reais.

Se por um lado Caragliu (2007) ressalta que o desempenho urbano depende da sinergia entre infraestrutura, comunicação e população, Lefebvre (1968) radicaliza essa ideia, ao afirmar que a cidade só se legitima quando seus habitantes são agentes ativos na construção do espaço urbano que habitam. Assim, projetos de cidades inteligentes que ignoram a participação popular ou reforçam desigualdades digitais e “socioespaciais” violam o “direito à cidade”, pois reproduzem um modelo de gestão que exclui vozes marginalizadas e consolida hierarquias de poder.

Quando tecnologias, como sensores de IoT (Internet das Coisas)¹ ou plataforma de *big data*², são implementadas sem consulta pública, elas podem servir a interesses corporativos ou governamentais, em detrimento de necessidades locais. Isso contraria a visão lefebvriana, que defende a cidade como um bem comum, moldado por processos democráticos e inclusivos. Para que as cidades inteligentes cumpram sua promessa de sustentabilidade e eficiência, é essencial que integrem a ética do direito à cidade, garantindo que a inovação tecnológica seja um meio – nunca um fim – para ampliar a justiça social e autonomia cidadã.

Ainda na obra de Lefebvre (1968), é de suma relevância destacar o conceito de urbano ou sociedade urbana, no qual se daria a partir de três níveis: (I) o global, onde o papel do Estado se faz pela coexistência do neoliberalismo; (II) o misto, qual ocorre no interior da cidade e se preocupa com os espaços de domínio público; (III) o privado, no âmbito da habitação e de sua apropriação particularizada pelo habitante. Nesse contexto, a cidade também se configura a partir da sua organização, como aponta Corrêa (1989), ao afirmar que os diferentes tipos de uso da terra definem as áreas urbanas, industriais, comerciais ou residências – e até mesmo zonas de expansão futuras. Essa lógica espa-

1 IoT (Internet das Coisas): refere-se à interconexão digital de objetos do cotidiano à internet, permitindo a coleta e troca de dados para automação, monitoramento e controle.

2 Big data: conjunto de técnicas e ferramentas para processar e analisar grandes volumes de dados variados, gerados em alta velocidade. Nas cidades, o *big data* é usado para melhorar a gestão urbana, como no monitoramento do trânsito, planejamento de serviços públicos e segurança, por meio da integração de dados de diversas fontes (sensores, redes sociais, câmeras, etc.).

cial resulta em um espaço urbano fragmentado e articulado, no qual diferentes classes sociais se reproduzem e vivem, mantendo entre si relações que moldam a dinâmica urbana.

Complementarmente, Carlos (1992) discute o acesso desigual à habitação e aos meios de consumo coletivo. Evidenciando dois aspectos centrais da segregação sócio-espacial³: o primeiro, marcado pela concentração da população de maior poder aquisitivo em áreas com infraestrutura, segurança e lazer, como os condomínios fechados; o segundo, pela exclusão das camadas populares a regiões periféricas, com difícil acesso, baixa oferta de serviços e predominância de autoconstruções. Soma-se a isso a valorização desigual da terra urbana, que contribui para a expansão de vazios urbanos e consequente aumento da distância moradia e trabalho.

Essa preocupação encontra respaldo em estudos críticos, como o de Seixas e Bordignon (2020), que argumentam que as propostas de cidades inteligentes, ainda que promovidas sob o discurso da eficiência e da qualidade de vida, podem acentuar desigualdades “socioespaciais”, ao tecnificar a gestão urbana sem enfrentar as contradições estruturais do capitalismo.

Segundo pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)⁴, no ano de 2022, Sorriso teria uma população total de 110.635 mil habitantes, com uma densidade demográfica de 11,90 hab./km², e uma extensão territorial de 9.346.873 quilômetros quadrados e aproximadamente 827.833 hectares para o cultivo agrícola. Seu PIB per capita é de 131.899,11 em 2021 (IBGE), sendo fruto em grande medida da produção de 2,1 milhões de toneladas de grãos, alcançando o primeiro lugar no ranking de maior produtor de soja em território nacional⁵. A figura a seguir ilustra a localização territorial

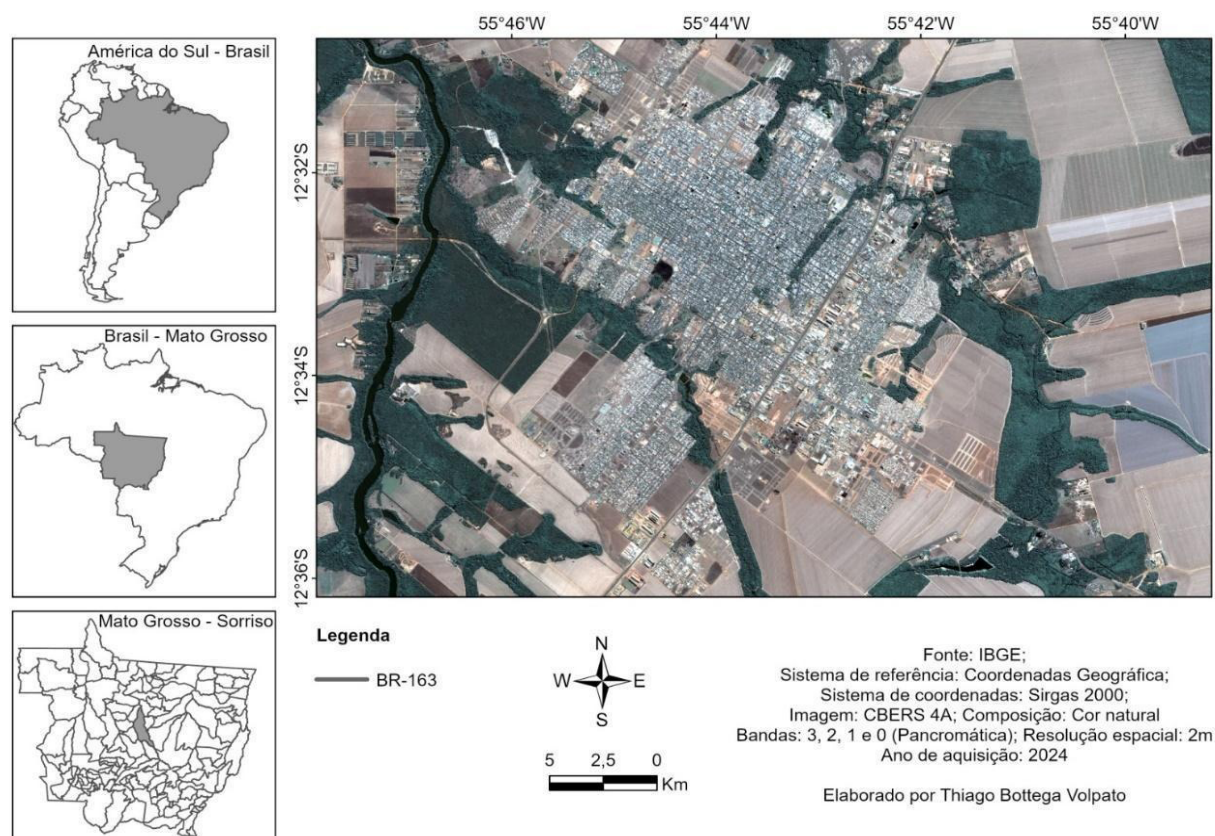
3 O termo “sócio-espacial”, amplamente difundido por Souza (2021), designa a indissociabilidade entre as relações sociais e a produção do espaço urbano. Não se trata de um simples adjetivo qualificando o “espacial”, mas da afirmação de que o espaço é moldado por práticas sociais concretas, historicamente situadas.

4 Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mt/sorriso.html>> Acesso em: 10 de novembro de 2024.

5 Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Produção Agrícola Municipal – PAM 2022: Sorriso (MT) lidera a produção nacional de soja. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/37894-em-2022-sorriso-mt-manteve-a-lideranca-na-producao-agricola>. Acesso em: 10 de novembro de 2024.

de Sorriso em relação ao estado de Mato Grosso e à infraestrutura viária que conecta a cidade a outros municípios. A análise parte do contexto da cidade de Sorriso, localizada no médio norte do estado de Mato Grosso, às margens da rodovia BR-163, a cerca de 410 km da capital, Cuiabá.

Figura 01 - Localização do município de Sorriso, Mato Grosso.



Fonte: Autores (2025)

Sorriso tem como principal agente no seu processo de crescimento e expansão urbana, o agronegócio, que está ligado diretamente com a distribuição de terras feita no processo da sua colonização levou à concentração de terras, em sua maioria, na mão de grandes fazendeiros. Segundo Veiga (2002), o que muitos ainda pensam é que o desenvolvimento de uma região está diretamente ligado à sua agricultura, mas o que acontece na realidade é o contrário, esses espaços são ocupados por grandes latifúndios, desfavorecendo a dinâmica de desenvolvimento de uma cidade rural, agravando ainda sua disparidade socioeconômica.

Nesse contexto, será abordado como a falta de representatividade, sustentabilidade e a perpetuação das desigualdades a longo prazo podem com-

prometer o sucesso do projeto de Cidade Inteligente. Destaca-se, portanto, a importância de uma abordagem centrada nas pessoas ao desenvolver o planejamento dos projetos, para garantir que as cidades do futuro sejam verdadeiramente inteligentes, sustentáveis e acessíveis para todos os habitantes.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para o desenvolvimento deste trabalho, foram adotados diferentes procedimentos metodológicos que permitiram uma abordagem mais ampla e crítica sobre a implementação do projeto de cidade inteligente no município de Sorriso, Mato Grosso. Dentre elas a pesquisa bibliográfica e documental, bem como a pesquisa de campo e o trabalho de gabinete.

A princípio, utilizou-se a pesquisa bibliográfica, baseada em livros, artigos acadêmicos e documentos oficiais, Gil (2008) defende que ela é realizada com base em tudo que já foi construído sobre a temática. Já a pesquisa documental, foi realizada por meio da análise de legislações municipais — como o Plano Diretor Municipal (PDM) de Sorriso, instituído pela Lei Complementar nº 035/2005 e atualizado pela Lei Complementar nº 445/2024, e o Decreto Municipal nº 526/2021 —, além de dados extraídos de fontes oficiais, como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Foi realizada pesquisa de campo, com observações diretas em áreas específicas da cidade, especialmente no bairro União e no condomínio Costa Brava, com registro fotográfico e anotações sobre as condições urbanas, sociais e de infraestrutura.

Por fim, foi realizado trabalho de gabinete, com a sistematização, organização e cruzamento das informações obtidas nas diferentes etapas da pesquisa. Esta etapa foi essencial para a construção de uma análise crítica, relacionando os dados empíricos à fundamentação teórica. A elaboração de mapas e esquemas de localização com o uso de geotecnologias (como imagens de satélite e ferramentas de georreferenciamento) também foi fundamental.

DESENVOLVIMENTO

O conceito de cidade inteligente, apesar das múltiplas definições, centra-se no uso intensivo das TICs para otimizar serviços urbanos, impulsionar o desenvolvimento socioeconômico e promover o bem-estar coletivo. Nesse contexto, Castells (1999) traz discussões relevantes a respeito das TICs, para o autor elas não são meros instrumentos tecnológicos, pois redefinem as relações sociais e espaciais, criando modos de interação e reorganização territorial baseados na conectividade e circulação contínua de informações.

Além disso, pressupõe uma participação ativa da população nas decisões urbanas e a adoção de políticas sustentáveis. Portanto, entende-se que uma cidade inteligente, seria um modelo ideal de cidade, centrado na qualidade de vida, cidadania e sustentabilidade, um paradigma ainda longínquo da realidade das cidades brasileiras (Amorim, 2016).

Com relação a cidade de Sorriso, ao mesmo tempo em que ela se destaca economicamente, o modelo de desenvolvimento implementado tem gerado profundas desigualdades. A matéria “Apartheid e racismo nas cidades da soja” (2022)⁶, evidencia como a BR-163, responsável por conectar essas regiões à lógica de mercado global, também atua como um elemento de segregação sócio-espacial urbana.

Segundo a mesma reportagem, é levantado o seguinte questionamento: “Rodovias conectam ou segregam? [...] Ao mesmo tempo, a estrada corta a capital do agronegócio entre oeste e leste, entre ricos e pobres, entre sulistas e nordestinos. De ruas arborizadas e iluminadas, ciclovias, gramas bem aparadas, praças. Ao cruzar a rodovia, as portas para um outro mundo se abrem, com galpões e silos, pó do agronegócio. As árvores ali já não se encontram tanto, as calçadas largas dão lugar a calçadas estreitas e esburacadas.” Essa descrição, reflete com precisão a realidade local, onde a paisagem urbana é marcada por contrastes visíveis entre áreas valorizadas e bairros periféricos, revelando uma lógica urbana pautada por interesses econômicos que negligenciam o bem-estar das populações em vulnerabilidades.

⁶ O Joio e o Trigo. Disponível em: <<https://ojoioetrigo.com.br/2022/03/apartheid-e-racismo-nas-cidades-da-soja/>> Acesso em: 29 de março de 2025.

Apesar do quadro retratado de desigualdades urbanas expressas territorialmente na cidade de Sorriso, no ano de 2021, entrou em vigência o decreto municipal intitulado: “Sorriso: Cidade Inteligente, Humana e Sustentável”, que define o que seria o termo inteligente no Artigo 2:

Inteligente: utiliza informações e conhecimento aliados a inovação e tecnologias da informação e comunicação (TIC) para qualificar os processos de planejamento, implementação e avaliação das políticas públicas, aprimorando a governança municipal e fornecendo um atendimento mais efetivo às demandas sociais, econômicas e ambientais (Sorriso, Decreto nº 526/2021).

A proposta de cidade inteligente busca atender às demandas urbanas por meio de tecnologias, visando inovação, sustentabilidade, educação e cidadania. Contudo, a mera introdução de TICs não assegura inclusão ou justiça social e pode até reforçar exclusões, caso não esteja acompanhada de participação popular, políticas redistributivas e controle democrático.

Um exemplo recente de cidade inteligente⁷ É a capital de Ruanda, Kigali, que deu grandes passos na redução de poluição em áreas urbanas. Recentemente desenvolveram um projeto que consiste em criar um bairro com tecnologia *WI-FI* gratuita no centro da cidade. No entanto, o projeto sofre diversas inconsistências, pois não leva em conta o contexto das realidades socioeconômicas, e das famílias que moravam no bairro, retirando as mesmas à força para que o projeto seja realizado.

De acordo o Ministério da Cidadania, em 2020⁸ na cidade de Sorriso, pouco mais de 30% da população vive dependente de auxílios do governo estadual, recebendo até meio salário-mínimo por pessoa. Ademais, segundo dados do IBGE, a incidência da pobreza de Sorriso está em 30%. Os dados demonstram que a capital do agronegócio, como vem sendo chamada atualmente, ainda possui boa parte da população sem acesso a seus direitos básicos de cidadania, vivem em situações de vulnerabilidade social e instauradas em bairros peri-

7 O ArchDaily. Disponível em: < <https://www.archdaily.com.br/br/969655/como-as-smart-cities-podem-agravar-a-desigualdade>> Acesso em: 10 de novembro de 2024.

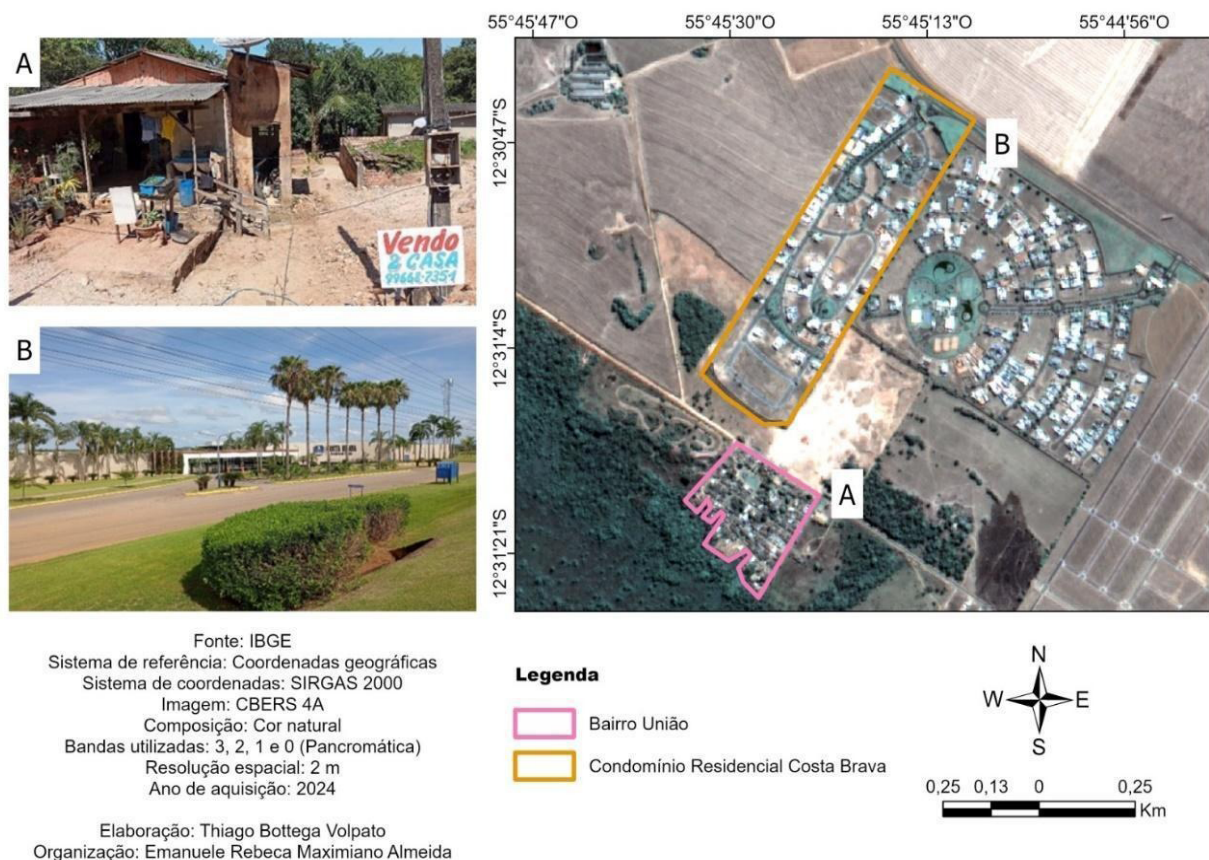
8 Site Prefeitura de Sorriso. Disponível em: < <https://site.sorriso.mt.gov.br/noticia/sorriso-tem-cerca-de-30-da-populacao-recebendo-beneficios-sociais-622b75c9604bf>> Acesso em: 10 de novembro de 2024.

féricos, tanto de localização física, bem como social, isso devido a acelerada concentração fundiária local.

Atualmente, a paisagem urbana denuncia uma divisão regional e socioeconômica, um *apartheid*, no qual lado oeste da cidade concentrasse, “gaúchos”, e a Leste concentrasse bairros “maranhenses”. Denominados assim por serem migrantes nortistas que chegaram à cidade ao mesmo tempo que os “gaúchos”, que pela história sorricense, foram os pioneiros do município, através de um projeto de colonização privada, com a maioria absoluta da sua população constituída por migrantes da região sul do país (Almeida e Cox, 2016).

À luz dessa discussão, observa-se o mapa de espacialização referente ao Bairro União e ao Condomínio Costa Brava, localizados no município de Sorriso (MT), evidenciando as desigualdades sócio-espaciais entre essas duas áreas urbanas.

Figura 2 – Espacialização do bairro União e condomínio Costa Brava



Fonte: Autores (2025)

Na Figura 2, é possível visualizar parcelas do bairro União, situado nos arredores da cidade e caracterizado por sua marginalização social, durante a visita de campo pôde-se constatar o estado precário de algumas residências, onde a maioria dos moradores não dispõe de recursos para nivelar o terreno antes de construir suas casas, resultando em desnivelamentos em relação ao asfalto, essa situação pode acarretar diversos problemas de ordem estrutural para a moradia e de exposição ao risco para os moradores.

A função primordial do aterramento não se limita apenas à proteção das pessoas, instalações e equipamentos, mas também visa proporcionar um percurso seguro para a dissipação de correntes de fuga, raios, descargas eletrostáticas, sinais e interferências de EMI (Interferência Eletromagnética) e RFI (Interferência de Radiofrequência).⁹ Tal realidade expõe um descumprimento dos preceitos estabelecidos pelo Artigo 36 do PDM, que estabelece:

Art. 36 A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende, simultaneamente, segundo critérios e graus de exigência estabelecidos em lei, no mínimo, os seguintes requisitos:

I - O atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social, o acesso universal aos direitos sociais e ao desenvolvimento econômico;

II - A compatibilidade do uso da propriedade com a infraestrutura, equipamentos e serviços públicos disponíveis;

III - A compatibilidade do uso da propriedade com a preservação da qualidade do ambiente urbano e natural;

IV - A compatibilidade do uso da propriedade com a segurança, bem estar e a saúde de seus usuários e vizinhos. (Art. 36, PDM, 2005)

A falta de aterramento do terreno pode gerar erosões, afetar a drenagem e causar enchentes, comprometendo imóveis vizinhos, provocando deslocamentos de terra e danos estruturais que, com o tempo, podem levar até à interdição da construção. A falta de regulação e planejamento urbano equitativo, aliada à ausência de um PDM eficaz e de políticas habitacionais inclusivas, faz com que as iniciativas de cidade inteligente em Sorriso possam reforçar a segregação, beneficiando apenas parte da população

9 Site Portal Potência. Disponível em: < <https://revistapotencia.com.br/portal-potencia/mercado/aterramento-residencial/#:~:text=O%20aterramento%20de%20uma%20instala%C3%A7%C3%A3o,produtos%20e%20componentes%20da%20instala%C3%A7%C3%A3o.> > Acesso em: 10 de novembro de 2024.

Situação semelhante foi observada em Santa Cruz do Sul (RS), onde a expansão urbana, orientada sobretudo pelos interesses do mercado imobiliário e marcada pela proliferação de condomínios fechados, resultou na intensificação da segregação e fragmentação urbana, configurando uma forma de autoss segregação da população de maior renda (Kasburguer, et al, 2024)

Em frente ao bairro União localiza-se o condomínio Costa Brava, conforme ilustrado na figura 2. A implantação desse condomínio restringe o direito de ir e vir dos moradores do bairro União (Constituição Federal, art. 5º, VX), uma vez que sua localização bloqueia a passagem pelas vias que conectam o bairro ao centro da cidade. Essa barreira obriga os residentes a percorrer trajetos mais longos e difíceis para acessar o centro ou mesmo seus locais de trabalho, limitando a circulação cotidiana da população.

Assim, enquanto o Costa Brava se caracteriza pela autoss segregação, com infraestrutura adequada, segurança e serviços de qualidade, o Bairro União evidencia a outra face desse mosaico, marcada pela ausência de serviços básicos e vulnerabilidades sociais.

Com isso, podemos concluir que o PDM não está sendo colocado em prática, uma vez que nele é abordado que:

O Poder Público Municipal priorizará combater a exclusão e as desigualdades sociais, adotando políticas públicas que promovam e ampliem a melhoria da qualidade de vida dos seus munícipes, atendendo às suas necessidades básicas, possibilitando a garantia de bens e serviços socioculturais e urbanos, que o Município oferece, buscando a participação e inclusão de todos os segmentos sociais, sem qualquer tipo de discriminação (Art. 11, PDM, 2005).

O que traz a transparência de que os direitos de propriedade privada e as taxas de lucro se sobrepõem a todas as noções de direito à cidade e justiça social. A situação do bairro União e do condomínio Costa Brava exemplifica como a lógica capitalista, ao priorizar o valor de troca em detrimento do valor de uso, reforça a segregação sócio-espacial.

Harvey (1985), em suas análises sobre o espaço urbano, destaca que, sob o capitalismo, a cidade é transformada em uma mercadoria, onde o valor de troca – ou seja, o potencial de lucro e a valorização imobiliária – se sobrepôs ao

valor de uso, que representa a função social do espaço e sua capacidade de atender às necessidades humanas. A cidade de Sorriso assim como muitas outras foi moldada sobre uma lógica capitalista, a mercantilização da terra e a priorização de lucro evidenciam essa dinâmica.

Enquanto o Costa Brava se beneficia de infraestrutura e serviços de qualidade, refletindo o valor de troca associado a áreas de alto padrão, o bairro União é relegado a uma condição de abandono, onde o valor de uso – como o acesso a serviços básicos e a melhoria da qualidade de vida – é negligenciado. Essa dualidade não apenas acentua a segregação sócio-espacial urbana, mas também viola o princípio de direito à cidade, que pressupõem a garantia de um espaço urbano inclusivo, além de transformá-lo em ativo econômico, priorizando o lucro e a valorização imobiliária em detrimento das necessidades sociais e a qualidade de vida.

Esse tipo de segregação sócio-espacial tem causado consequências sérias para a cidade de Sorriso como o aumento da taxa de violência, de acordo com o Anuário Brasileiro de Segurança Pública (2024) ¹⁰ mostrou uma triste realidade em Sorriso, que passou a figurar o 4º lugar de cidade mais violentas do país. A cidade mato-grossense tem taxa de 70,5 mortes por 100 mil habitantes. Do ponto de vista sociológico, a teoria da privação relativa, que postula que o indivíduo é socialmente construído de acordo com os grupos que toma por referência, tanto aqueles dos quais faz parte, quanto aqueles aos quais não pertence (Merton, 1970).

Portanto, a teoria sugere que a desigualdade gera frustração e alienação entre os despossuídos por meio de percepções de desvantagem, falta de oportunidade e injustiça, que, juntos, estimulam a conduta violenta. Relacionando com a cidade de Sorriso onde temos um apartheid, no qual indivíduos que foram marginalizados são estimulados por meio das desigualdades a essa conduta violenta.

Os agentes produtores do espaço urbano, ao promoverem um planejamento desigual e pouco investimento em segurança, contribuem para a criminalidade e a marginalização social. Como resposta, muitos recorrem a espaços privados, como condomínios fechados, que reforçam a sensação de segurança,

10 Anuário Brasileiro de Segurança Pública 2024. Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2024/07/anuario-2024.pdf> Acesso em: 15 de março de 2025

mas também revelam uma dinâmica marcada pela insegurança e intolerância nas interações urbanas.

Nesse contexto, o Decreto nº 526/2021, surge como uma tentativa de enfrentar essas contradições. O decreto estabelece diretrizes que visam promover a inclusão socioeconômica, a participação social e a sustentabilidade ambiental, alinhadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030. Entre seus princípios, destacam-se a dignidade da pessoa humana, a co-criação de políticas públicas e o compromisso com a redução das desigualdades (Art. 4º). No entanto, a efetividade dessas diretrizes depende da superação da lógica capitalista que prioriza o valor de troca sobre o valor de uso.

O decreto prevê a integração de soluções tecnológicas para a melhorar a qualidade de vida dos cidadãos (Art. 6ºII). Essas medidas podem contribuir para reduzir a segregação sócio-espacial, desde que sejam implementadas de forma equitativa, garantindo que os benefícios das tecnologias e inovações urbanas alcancem também áreas marginalizadas, como o bairro União.

Além disso, o decreto cria o Conselho Municipal de Cidade Inteligente (CMCI), um local de governança participativa que inclui representantes da sociedade civil e de diversos setores (Art. 8º). Esse mecanismo pode ser um passo importante para garantir que as políticas públicas sejam constituídas de forma colaborativa, atendendo as necessidades reais da população e resgatando o valor de uso da cidade.

No entanto, a grande questão que se enfrenta ao tentar instaurar tal projeto, é de não dar voz à população. Como se pode resolver os problemas de uma cidade sem escutar quem de fato a vive? Sem a participação efetiva de grupos historicamente excluídos no processo de planejamento, as decisões tomadas podem não refletir as reais necessidades e preocupações dos cidadãos, especialmente os mais vulneráveis e marginalizados, resultando em soluções que não atendem adequadamente a toda população da cidade.

Ao priorizar PDMs e tecnologias genéricas, em detrimento de soluções personalizadas e específicas para os problemas enfrentados pela população, as autoridades podem acabar perpetuando ainda mais as desigualdades e aprofundar as divisões sociais e econômicas.

Ignorar etapas do planejamento urbano focado em uma cidade inteligente pode desencadear em soluções que a curto prazo não irão se sustentar, um levantamento preciso das condições socioeconômicas e urbanas e o envolvimento da população, para expor falhas e as necessidades da sociedade.

Uma das principais críticas é a ideia de neutralidade e apoliticidade nas *smart cities* pode ser questionável, uma vez que a escolha das tecnologias a serem utilizadas, a coleta e interpretação de dados, assim como a definição metas e estratégias são atos que envolvem decisões políticas (Ligia e Campos, 2022).

Ao afirmar que determinadas abordagens são neutras e naturais, corre-se o risco de ocultar as implicações políticas por trás dessas escolhas, perpetuando desigualdades existentes e reforçando padrões excludentes de urbanização, sem uma análise crítica e inclusiva em todo seu processo. Assim, é fundamental reconhecer que a essas construções de cidades inteligentes não podem ser desvinculadas de questões políticas, sociais e éticas.

De acordo com Graham e Marvin (2001), o modelo de cidades inteligentes pode ser interpretado como um processo de aumento da privatização e financeirização das cidades, com empresas privadas e investidores financeiros desempenhando um papel cada vez maior no desenvolvimento urbano e na prestação de serviços públicos. Isso pode ter consequências significativas para a equidade, inclusão e governança democrática nas cidades.

Nesse sentido, empresas privadas detêm as tecnologias utilizadas, o que leva a uma crescente dependência das corporações à medida que a cidade se torna mais “inteligente”. O que pode resultar em uma influência significativa das empresas na tomada de decisões na gestão da cidade, representando um risco democrático.

No que diz respeito a implementação do programa Cidade Inteligente, Humana e Sustentável em Sorriso uma das palavras-chaves é a “integração”, diante disso, foi criado uma inovação na central de atendimento “Central 150”, que antes atendia serviços relacionados ao Covid-19 e agora estará aberta para tirar dúvidas e atender sugestões dos moradores.

Ademais, foi criado o SorriMobi, um programa voltado para o uso eficiente da frota dos veículos municipais, também foram instaladas câmeras 360° e semáforos no centro da cidade para monitoramento do trânsito das avenidas e ruas principais da cidade, para monitorar as causas do aumento de acidentes e com estes dados, procurar criar novos sistemas de sinalização e controle do trânsito para a redução de acidentes¹¹, já que Sorriso está entre as cidades de mais de 30 mil habitantes que mais ocorrem acidentes de trânsito com morte. De acordo com a SEMSEP (Secretária de Segurança Pública de Sorriso), nos anos de 2017 a 2023 Sorriso registrou uma média anual acima de 1000 acidentes, com vítimas e sem vítimas.

Botton (2020) sugere que para o desenvolvimento das cidades inteligentes, é preciso trabalhar com a ideia de conceber um planejamento urbano apoiado pela gestão pública municipal, que manterá o equilíbrio dos recursos regionais e na adoção de tecnologias da informação e comunicação (TIC). Em Sorriso, a instalação das câmeras 360° e a criação do SorriMobi são exemplos de como a tecnologia pode ser utilizada para melhorar a segurança viária.

Embora a Central 150 represente um avanço e o decreto nº 526/2021 destaque princípios de inclusão e participação, a falta de medidas específicas contra a segregação socioespacial revela uma lacuna. Sem ações voltadas à integração dos territórios vulneráveis, o modelo de cidade inteligente pode acabar reforçando as desigualdades urbanas.

CONCLUSÕES

Constata-se que a pesquisa analisada explora os desafios e consequências da implementação de projetos de cidade inteligente sem o envolvimento da comunidade, com um foco especial nas áreas vulneráveis dentro da cidade de Sorriso. A falta de cuidado pode afastar ainda mais essa população do acesso a seus direitos. Além disso, a falta de representatividade e a perpetuação das desigualdades sociais a longo prazo podem impactar negativamente o sucesso desses projetos.

11 Prefeitura de Sorriso. Disponível em: <https://site.sorriso.mt.gov.br/noticia/sorriso-da-o-start-a-programa-cidade-inteligente-humana-e-sustentavel-60c8c95fde112> Acesso em: 16 de março de 2025.

Sorriso pode apresentar um parâmetro de desigualdade social entre os pólos como: População majoritariamente imigrantes da região Sul do país, que concentram a maior parte da riqueza econômica da cidade com o agronegócio e a especulação imobiliária, sobre as áreas de maior valor. População majoritariamente imigrantes da região norte e nordeste do país que concentram com a menor riqueza econômica da cidade e não tendo infraestrutura adequada para moradia e poder aquisitivo.

As cidades inteligentes podem melhorar a qualidade vida de seus cidadãos, mas ao se elaborar o projeto deve ser de forma humanizada e inclusiva atendendo a toda a população e áreas da cidade não só a parte central da cidade, e não somente a utilização de planos genéricos que ao invés de trazer melhorias acaba afetando ainda mais a população de bairros periféricos. Portanto, há uma necessidade que o poder público olhe para o que de fato precisa ser abordado dentro do planejamento na implementação do projeto de Cidade Inteligente, cumprindo com todos os objetivos que são trazidos dentro do Decreto N°526, assim elaborando estudo qualificado para melhor atender aos seus cidadãos.

REFERÊNCIAS

CARAGLIU, Andrea; DEL BO, Chiara; NIJKAMP, Peter. **Smart cities in Europe. Journal of Urban Technology**, 2007.

CASIMIRO, Ligia Maria Silva Melo De; JEREISSAT, Lucas Campos. **Smart cities e mudanças climáticas no Brasil: debates e tensões no âmbito da gestão urbana contemporânea**. Belo horizonte: Fórum, 2022.

FRÚGOLI JR, H. **São Paulo: espaços públicos e interação social**. São Paulo: Marco zero, 1995.

GOV, Prefeitura de Sorriso, **“Sorriso dá o start ao programa Cidade Inteligente, Humana e Sustentável”**, 2021. Disponível em <<https://site.sorriso.mt.gov.br/noticia/sorriso-da-o-start-ao-programa-cidade-inteligente-humana-e-sustentavel-60c8c95fde112>> Acessado em 10 de jun. 2024

GOV, Prefeitura de Sorriso, **“Sorriso mostra cases de sucesso a participantes de congresso internacional de cidades inteligentes”**, 2024. Disponível em <<https://site.sorriso.mt.gov.br/noticia/sorriso-mostra-cases-de-sucesso-participantes-de-congresso-internacional-de-cidades-inteligentes-664632f999081>> Acessado em 10 de jun. 2024.

GRAHAM, Steve; MARVIN, Simon. **Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition**. 1. ed. Belo Horizonte: Routledge, 2001.

Início - história de sorriso. Sorriso: Diário do estado, 2019.

KASBURGER, Amanda Eloísa; PIPPI, Luis Guilherme Aita; WEISS, Raquel. Produção do espaço e segregação socioespacial: uma análise a partir da teoria da Sintaxe Espacial em Santa Cruz do Sul, RS. **Revista de Morfologia Urbana**, v. 12, n. 1, p. 1-16, 2024. Disponível em: <https://doi.org/10.47235/rmu.v12i1.360>. Acesso em: 7 set. 2025.

LAFIN, Ari Genézio. **Sorriso: Cidade Inteligente, Humana e Sustentável**. Sorriso: Prefeitura de Sorriso, 2011. 2 p.

LEFEBVRE, Henri. **Direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2008. MANGA, Matthew, “**Como as smart cities podem agravar a desigualdade**”, 2021. Disponível em <<https://www.archdaily.com.br/br/969655/como-as-smart-cities-podem-agravar-a-desigualdade>> Acessado em 10 de jun. 2024

MERTON, Robert K. **Social Theory and Social Structure**. New York: The free press, 1968.

OST, Fabiola. **Sorriso tem cerca de 30% da população recebendo benefícios sociais**. Sorriso: Prefeitura de Sorriso, 2022.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Pesquisa sócio-espacial: epistemologia e método**. São Paulo: Contexto, 2021.

VEIGA, José Eli Da. **Cidades imaginárias: o Brasil é menos urbano do que se calcula**. 1. ed. Campinas, São Paulo: Autores associados, 2002.

CAPÍTULO 2

AS DINÂMICAS TERRITORIAIS E ECONÔMICAS QUE MOLDARAM A POPULAÇÃO OBSERVADAS DURANTE A FORMAÇÃO DO BAIRRO DA CIDADE OPERÁRIA EM SÃO LUÍS DO MARANHÃO

João Leonardo Carvalho Araujo Sousa

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-1

INTRODUÇÃO

A cidade de São Luís, capital do Maranhão, possui uma formação urbana marcada por processos históricos, econômicos e sociais que revelam as desigualdades na ocupação e uso do território. No contexto dessas transformações, o bairro da Cidade Operária se destaca como um importante exemplo de política habitacional voltada para as classes trabalhadoras, surgindo durante um período de intensa urbanização e reconfiguração socioespacial da capital maranhense. Situado na zona sudeste de São Luís, o bairro foi projetado pelo poder público estadual na década de 1980, com o propósito de abrigar famílias de baixa renda e promover o descongestionamento da área central da cidade (SILVA, 2017).

Historicamente, a criação da Cidade Operária esteve relacionada às políticas de desenvolvimento urbano do governo estadual e federal, em especial aos programas habitacionais do extinto Banco Nacional da Habitação (BNH), que buscavam atender à crescente demanda por moradia popular. Como observa Santos (2008), “a urbanização acelerada nas capitais nordestinas, sem o devido planejamento, gerou um crescimento periférico caracterizado pela segregação socioespacial e pela carência de infraestrutura básica”. Esse cenário foi também verificado em São Luís, onde bairros como a Cidade Operária tornaram-se polos de moradia popular e de expansão urbana horizontal.

A problemática que orienta este estudo parte da seguinte questão: de que forma as dinâmicas territoriais e econômicas influenciaram a formação e a configuração social da população da Cidade Operária em São Luís do Maranhão? Essa questão emerge da necessidade de compreender como fatores como políticas públicas, crescimento populacional, migrações internas e transformações econômicas moldaram a organização espacial e o perfil socioeconômico do bairro.

A justificativa deste trabalho se fundamenta na relevância de analisar os processos de urbanização e de produção do espaço urbano na capital maranhense, especialmente no que se refere aos bairros planejados com fins sociais. Compreender a formação da Cidade Operária é essencial para interpretar os desafios urbanos contemporâneos de São Luís, como a desigualdade territorial, o déficit habitacional e a carência de serviços públicos. Segundo Corrêa (2011), “o espaço urbano é o produto e, ao mesmo tempo, o meio das relações sociais, refletindo as condições econômicas e políticas de sua produção”. Assim, estudar a Cidade Operária significa entender as dinâmicas estruturais que modelam a vida urbana e as relações sociais no Maranhão.

O objetivo geral deste artigo é analisar as dinâmicas territoriais e econômicas que moldaram a população durante a formação do bairro da Cidade Operária, evidenciando como políticas públicas, fluxos migratórios e transformações econômicas influenciaram a estrutura urbana e social local. Como objetivos específicos, pretende-se: a) Identificar os principais fatores históricos e políticos que motivaram a criação da Cidade Operária; b) Examinar as mudanças socioeconômicas ocorridas desde sua fundação até os dias atuais; c) Compreender o papel do bairro no processo de expansão urbana de São Luís.

Geograficamente, o bairro da Cidade Operária localiza-se na porção sudeste de São Luís, delimitando-se com os bairros Cidade Olímpica, Jardim América, São Cristóvão e Santa Bárbara. Sua estrutura é organizada em “unidades” (U’s), subdivididas em setores habitacionais, o que demonstra o caráter planejado de sua concepção urbanística. Hoje, o bairro constitui um dos mais populosos da capital, concentrando uma diversidade de atividades comerciais e serviços, além de abrigar significativa parcela da população trabalhadora da cidade (IBGE, 2022).

Dessa forma, compreender a formação e o desenvolvimento da Cidade Operária significa analisar as inter-relações entre território, economia e sociedade, que continuam a influenciar a configuração urbana e os modos de vida de seus habitantes. Ao investigar essas dinâmicas, o presente estudo contribui para o debate sobre o planejamento urbano e as políticas públicas voltadas à construção de cidades mais inclusivas e sustentáveis.

DESENVOLVIMENTO

A pesquisa foi desenvolvida sob uma abordagem qualitativa e descritiva, buscando compreender as relações entre as dimensões territoriais e econômicas no processo de formação da cidade operária. Segundo gil (2008), a pesquisa descritiva tem por finalidade “identificar, registrar e analisar as características de um fenômeno sem interferir nele”, permitindo uma análise detalhada das realidades sociais e espaciais.

O estudo adota como procedimentos metodológicos a pesquisa bibliográfica, a pesquisa documental e o levantamento de dados secundários. A pesquisa bibliográfica foi baseada em autores clássicos e contemporâneos da geografia e do urbanismo, como lefebvre (2001), santos (2008), corrêa (2011) e haesbaert (2004), que abordam a produção do espaço e as desigualdades urbanas. A pesquisa documental contemplou planos diretores municipais, relatórios técnicos do instituto maranhense de estudos socioeconômicos e cartográficos (imesc) e dados censitários do ibge referentes ao bairro da cidade operária.

Além disso, foram utilizados dados quantitativos de fontes oficiais, especialmente do censo demográfico de 2022, para caracterizar o perfil populacional, econômico e territorial do bairro. Esses dados foram analisados com base em indicadores como densidade demográfica, renda média domiciliar, taxa de crescimento populacional e padrões de ocupação do solo, permitindo observar a evolução urbana e as transformações socioeconômicas da área estudada.

Também foram realizadas visitas exploratórias ao bairro da cidade operária, com observações de campo voltadas à análise da infraestrutura urbana, condições habitacionais, presença de equipamentos públicos e atividades econômicas locais. Essas observações foram registradas em caderno de campo e

fotografias, possibilitando a complementação dos dados secundários com impressões qualitativas sobre o cotidiano da população.

A análise dos resultados seguiu uma abordagem interpretativa, buscando relacionar os dados empíricos com os fundamentos teóricos discutidos. Conforme minayo (2010), a pesquisa qualitativa “busca compreender a lógica interna dos fenômenos sociais, interpretando-os à luz de seus contextos e significados”. Dessa forma, o estudo não se limita à descrição dos fatos, mas busca compreender as causas e implicações das dinâmicas territoriais e econômicas que moldaram a cidade operária.

Por fim, o recorte temporal do estudo abrange o período entre 1980 e 2024, englobando desde a criação do bairro até o contexto atual. Esse intervalo permite observar a continuidade e as rupturas nas políticas públicas, nas condições econômicas e nas formas de organização social do bairro, evidenciando as transformações que marcaram sua trajetória como espaço urbano planejado e, ao mesmo tempo, popular.

A análise das dinâmicas territoriais e econômicas que moldaram a população da cidade operária deve ser fundamentada em conceitos-chave da geografia urbana e da economia regional, especialmente no que se refere à produção social do espaço e às políticas de urbanização. Conforme lefebvre (2001), “o espaço não é apenas um palco onde as relações sociais se desenvolvem, mas o próprio produto dessas relações”. Essa concepção permite compreender o bairro da cidade operária não apenas como um conjunto de moradias, mas como resultado das ações do estado, do mercado e da população trabalhadora na configuração urbana de são luís.

O processo de urbanização maranhense, assim como em outras capitais nordestinas, foi marcado pela migração campo-cidade e pela concentração de renda em poucos grupos sociais, o que intensificou a formação de periferias urbanas. Corrêa (2011) destaca que a expansão periférica das cidades brasileiras decorre da lógica capitalista de produção do espaço, que segrega os grupos sociais conforme suas condições econômicas. Nesse sentido, o surgimento da cidade operária pode ser compreendido como uma tentativa de ordenamento

territorial diante do avanço desorganizado da urbanização ludovicense nas décadas de 1970 e 1980.

Santos (2008) contribui ao afirmar que “a urbanização desigual é expressão da própria estrutura econômica e política do país”, o que explica a concentração de investimentos públicos em áreas centrais e o abandono relativo das periferias. No caso da cidade operária, observa-se que, embora tenha surgido como um projeto habitacional planejado, ao longo do tempo o bairro foi se transformando em um espaço de autoconstrução e crescimento espontâneo, refletindo as desigualdades do modelo de urbanização brasileiro.

Do ponto de vista econômico, as transformações ocorridas em São Luís nas últimas décadas — com a implantação de polos industriais, portuários e de serviços — também impactaram diretamente a dinâmica social da cidade operária. Segundo Souza (2015), “as mudanças estruturais na economia maranhense alteraram o perfil ocupacional da população, ampliando o setor de serviços e o trabalho informal nas periferias urbanas”. Assim, o bairro passou a abrigar uma população majoritariamente trabalhadora, dependente de empregos precários e da economia popular urbana.

Além disso, o estudo dialoga com os conceitos de território e territorialidade. Haesbaert (2004) enfatiza que o território é uma construção social e política, produto das relações de poder e das identidades que nele se formam. No caso da cidade operária, essas territorialidades são expressas nas formas de apropriação do espaço, nas redes de vizinhança e nas estratégias de sobrevivência cotidiana de seus moradores. A dinâmica econômica local, marcada pela presença de pequenos comércios, feiras e serviços autônomos, revela a força da economia popular como elemento de coesão e reprodução social.

Portanto, a abordagem teórica adotada neste estudo articula os conceitos de produção do espaço urbano, segregação socioespacial, território e dinâmicas econômicas locais, permitindo compreender como a cidade operária constitui um espaço em constante transformação, onde o planejamento estatal, a ação do mercado e a resistência social se entrecruzam.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A análise das dinâmicas territoriais e econômicas que moldaram a formação e o desenvolvimento da cidade operária em São Luís do Maranhão evidencia um processo complexo de urbanização, fortemente marcado por políticas habitacionais estatais, pela migração de populações de baixa renda e pela expansão desordenada da cidade. Desde sua criação, na década de 1980, o bairro foi planejado como uma alternativa à crescente pressão demográfica sobre o centro urbano, integrando o conjunto de ações do governo estadual em parceria com o extinto banco nacional de habitação (bnh) e a companhia de habitação popular do Maranhão (cohab-ma).

Inicialmente, o projeto da cidade operária foi concebido com o propósito de criar um espaço habitacional planejado, com infraestrutura básica e setores autossuficientes. Entretanto, à medida que a demanda por moradia cresceu, o processo de ocupação ultrapassou os limites do planejamento original, dando origem a áreas de autoconstrução e expansão irregular. Essa transformação reflete o que Lefebvre (2001) denomina de “produção social do espaço”, na qual o território é continuamente reconstruído pelas práticas cotidianas da população e pelas contradições entre o planejado e o vivido.

Os dados do IBGE (2022) indicam que a cidade operária abriga atualmente uma população superior a 80 mil habitantes, distribuídos em setores denominados de “unidades” (u’s), como UEMA, UDI e U-10, que formam uma malha urbana densa e relativamente homogênea. O crescimento populacional foi impulsionado pela migração de famílias oriundas do interior do estado, atraídas pelas oportunidades de emprego na capital e pelos programas habitacionais populares. Esse processo reforça a observação de Santos (2008), segundo a qual “as cidades brasileiras crescem mais por necessidade social do que por planejamento racional”.

No campo econômico, o bairro consolidou-se como um espaço de forte presença da economia popular urbana, sustentada por pequenos comércios, serviços domésticos, transporte alternativo e atividades autônomas. A ausência de grandes empreendimentos industriais e a limitação de oportunidades formais

de trabalho contribuíram para a formação de uma economia de subsistência e informalidade, fenômeno também identificado por souza (2015) ao analisar as periferias ludovicenses. Segundo o autor, “a economia periférica se organiza a partir da precarização do trabalho e da criatividade das populações que dependem de seus próprios meios de sustento”.

A análise territorial revela ainda que, apesar do planejamento inicial, a infraestrutura urbana da cidade operária apresenta deficiências significativas. Embora o bairro disponha de escolas, postos de saúde e equipamentos públicos, há precariedade em saneamento básico, transporte público e manutenção viária, fatores que contribuem para a desigualdade socioespacial em relação a outras regiões de são luís. Essa realidade ilustra a ideia de corrêa (2011), que entende a periferia como o espaço da “incompletude urbana”, onde o acesso aos serviços e à infraestrutura é limitado pela lógica excludente do capital e pela insuficiência de políticas públicas contínuas.

Do ponto de vista territorial, a cidade operária passou a exercer papel estratégico na expansão urbana de são luís, conectando-se com bairros vizinhos como cidade olímpica, jardim américa e são cristóvão. Essa articulação espacial tem ampliado sua importância como polo populacional e comercial da zona sudeste da cidade. Contudo, a falta de integração eficiente com o transporte coletivo e com os centros de emprego reflete a fragmentação típica das metrópoles brasileiras, como apontado por haesbaert (2004), ao discutir a multiplicidade de territórios e as dificuldades de coesão nas áreas urbanas contemporâneas.

Os dados do instituto maranhense de estudos socioeconômicos e cartográficos (imesc, 2023) reforçam essa desigualdade: o rendimento médio domiciliar da cidade operária é inferior a dois salários mínimos, enquanto os índices de vulnerabilidade social e desemprego estão acima da média da capital. Essa condição evidencia o contraste entre o ideal de cidade planejada e a realidade socioeconômica vivenciada pelos moradores, marcada pela dependência de políticas assistenciais e pela limitada mobilidade social.

No aspecto demográfico, observa-se que a estrutura etária da população é predominantemente jovem, com mais de 45% dos habitantes abaixo dos 30 anos de idade (ibge, 2022). Essa característica confere ao bairro um dinamismo

próprio, mas também impõe desafios quanto à geração de emprego e à ampliação de serviços públicos, especialmente nas áreas de educação, saúde e lazer. A carência de espaços culturais e de convivência reflete a ausência de políticas urbanas integradas que contemplem a dimensão social e simbólica do território.

Outro ponto relevante é o crescimento espontâneo das áreas limítrofes, que se expandem em direção às zonas rurais do município, provocando conflitos fundiários e ambientais. A ocupação de áreas de risco e de preservação ambiental demonstra a insuficiência do controle urbano e da fiscalização do uso do solo, problemas recorrentes em outras regiões periféricas de São Luís. Conforme Corrêa (2011), a expansão desordenada é o resultado da “ação combinada da necessidade de moradia e da ineficácia do estado em regular o processo de urbanização”.

A percepção social do bairro, observada nas visitas de campo e em relatos de moradores, revela um sentimento de pertencimento e identidade coletiva, mesmo diante das dificuldades estruturais. Essa identidade é fortalecida pela trajetória compartilhada de luta por melhorias e pela solidariedade entre os habitantes, características que evidenciam o que Haesbaert (2004) denomina de “territorialidades múltiplas”, em que o espaço urbano é vivido e ressignificado pelas experiências cotidianas de seus ocupantes.

O estudo demonstra, portanto, que a formação da cidade operária foi moldada por um conjunto de fatores estruturais: políticas habitacionais excludentes, expansão periférica acelerada, economia informal e desigualdade de acesso a bens urbanos. Esses elementos configuram um território complexo, em que coexistem o planejamento estatal e a autoconstrução popular, a carência material e a riqueza das relações sociais.

A análise da cidade operária também permite observar o papel da autogestão comunitária e das redes sociais locais na consolidação do bairro como espaço de resistência e pertencimento. Diante da ausência de políticas públicas contínuas, as associações de moradores, grupos religiosos e coletivos sociais assumiram papel central na reivindicação de melhorias urbanas e na organização de atividades culturais. Segundo Castells (2000), “os movimentos urbanos são expressões concretas das lutas cotidianas por melhores condições de vida

e por reconhecimento social dentro das cidades”. Esse protagonismo popular demonstra a capacidade de organização coletiva das comunidades periféricas e sua influência na produção simbólica do território.

Outro aspecto importante refere-se à segregação socioespacial, que se intensifica na dinâmica urbana ludovicense. A distância geográfica da cidade operária em relação ao centro da cidade e às áreas de maior oferta de emprego acentua as desigualdades de mobilidade e acesso. Muitos moradores enfrentam longos deslocamentos diários para trabalhar em outras regiões, o que contribui para a fragmentação do espaço urbano e para a exclusão social. Conforme villaça (2001), “a segregação urbana é o mecanismo espacial pelo qual as classes sociais se diferenciam e se mantêm separadas no território”, reforçando desigualdades estruturais.

A infraestrutura de transporte constitui um dos maiores desafios do bairro. O sistema viário, embora articulado a importantes avenidas, apresenta deficiências na oferta de transporte público, o que limita a integração da cidade operária com o restante da cidade. Essa condição afeta diretamente o desenvolvimento econômico local, pois restringe o acesso da população a empregos formais e a oportunidades educacionais. A precariedade do transporte coletivo urbano em são luís reflete a carência de políticas de mobilidade urbana sustentáveis, capazes de integrar periferias e centro, como apontado por maricato (2011) ao discutir as cidades brasileiras contemporâneas.

A questão ambiental também se faz presente nas dinâmicas territoriais da cidade operária. A expansão desordenada e a falta de saneamento básico provocam impactos sobre os recursos hídricos e sobre as áreas verdes remanescentes, especialmente nas margens de pequenos igarapés e nas zonas de várzea. A ausência de planejamento ambiental contribui para a vulnerabilidade de certas áreas, sujeitas a alagamentos e contaminação do solo. Conforme acselrad (2004), “a degradação ambiental nas periferias urbanas é uma expressão da injustiça socioambiental, em que os mais pobres convivem com os maiores riscos ecológicos”. Assim, a análise do bairro deve considerar não apenas os aspectos econômicos e sociais, mas também os impactos ambientais resultantes de seu processo de formação.

Do ponto de vista educacional e cultural, o bairro apresenta uma significativa produção simbólica e identitária. A presença de escolas, igrejas, grupos de dança, quadrilhas juninas e times de futebol de bairro reforça o sentimento de pertencimento comunitário e a valorização da cultura popular. Esses elementos fortalecem o tecido social e criam mecanismos de coesão que compensam, em parte, a ausência do estado em diversos serviços básicos. Essa resistência cultural é um dos traços mais marcantes das periferias urbanas brasileiras, e como destaca hall (2003), “a identidade cultural nas periferias é uma forma de reconstruir significados e de afirmar a presença de grupos historicamente marginalizados”.

Por fim, a análise evidencia que a cidade operária não deve ser compreendida apenas como um bairro periférico, mas como um território dinâmico e multifacetado, que expressa as contradições e potencialidades do espaço urbano maranhense. As desigualdades sociais, a informalidade econômica, a autoconstrução habitacional e a vitalidade comunitária coexistem em um mesmo território, demonstrando que a produção do espaço é um processo permanente de disputa e negociação entre diferentes agentes sociais. Nesse sentido, a cidade operária é, ao mesmo tempo, resultado e expressão das políticas urbanas, das condições econômicas e das práticas sociais que marcaram o desenvolvimento de são luís nas últimas décadas.

Em síntese, a análise das dinâmicas territoriais e econômicas da cidade operária permite compreender que o bairro é um reflexo das contradições do processo de urbanização de são luís. A produção do espaço urbano, nesse contexto, revela-se como resultado das tensões entre a política pública, o mercado e as práticas sociais, onde o território é constantemente reconstruído pela ação de seus próprios habitantes. Essa compreensão reforça a importância de políticas urbanas integradas e participativas, capazes de articular o planejamento físico com o desenvolvimento humano e econômico local.

CONCLUSÃO

A análise das dinâmicas territoriais e econômicas que moldaram a formação da cidade operária em São Luís do Maranhão permite compreender que o bairro representa muito mais que um projeto habitacional — ele é o reflexo das contradições estruturais que marcam o processo de urbanização brasileiro. A cidade operária nasceu como uma proposta de ordenamento urbano e inclusão social, mas sua trajetória revelou o descompasso entre o planejamento estatal e a realidade socioeconômica das populações de baixa renda. O bairro consolidou-se como um espaço de moradia e de trabalho, mas também de resistência e reinvenção cotidiana.

Os resultados obtidos evidenciam que as transformações territoriais do bairro foram influenciadas por múltiplos fatores: políticas habitacionais descontínuas, migração interna, carência de infraestrutura e crescimento populacional acelerado. Ao longo de mais de quatro décadas, essas dinâmicas moldaram um território complexo, marcado pela autoconstrução, pela informalidade econômica e pela busca constante por melhores condições de vida. Nesse contexto, a cidade operária reafirma o que Lefebvre (2001) definiu como “o direito à cidade” — a necessidade de garantir a todos o acesso equitativo ao espaço urbano e aos benefícios da vida coletiva.

O estudo revelou, ainda, que a economia local do bairro se sustenta majoritariamente em atividades informais e no setor de serviços, configurando um padrão econômico característico das periferias urbanas brasileiras. Essa realidade reforça a importância de políticas públicas voltadas ao fortalecimento da economia popular, à qualificação profissional e à geração de emprego e renda, de modo a promover o desenvolvimento econômico inclusivo e sustentável. O fortalecimento das redes comunitárias e a valorização das iniciativas locais também se mostram fundamentais para o fortalecimento da identidade e da autonomia do bairro.

Do ponto de vista territorial, a cidade operária ocupa papel estratégico na estrutura urbana de São Luís, funcionando como polo de expansão e conexão entre diversas regiões. No entanto, os desafios de mobilidade, infraestrutura

tura e planejamento ambiental ainda comprometem a qualidade de vida da população. É imprescindível que o poder público municipal e estadual invista em políticas de transporte coletivo, saneamento básico, habitação e regularização fundiária, integrando o bairro ao conjunto da cidade e reduzindo as desigualdades socioespaciais que persistem desde sua origem.

A análise também aponta para a relevância das dimensões simbólicas e culturais no processo de construção territorial. A força das organizações populares, das manifestações culturais e da solidariedade entre os moradores demonstra que o bairro é um espaço de identidade e resistência, onde a vida cotidiana revela alternativas à marginalização urbana. Esses elementos culturais conferem vitalidade ao território e representam um importante capital social que deve ser reconhecido e potencializado nas políticas públicas.

Em síntese, a cidade operária expressa as tensões entre planejamento e imprevisto, exclusão e pertencimento, carência e criatividade. O estudo das dinâmicas que moldaram sua formação contribui não apenas para a compreensão da história urbana de São Luís, mas também para o debate sobre o direito à cidade, a justiça territorial e as estratégias de desenvolvimento urbano inclusivo. O fortalecimento da participação comunitária, a integração das políticas urbanas e a valorização das identidades locais são caminhos essenciais para transformar a cidade operária e outras periferias urbanas brasileiras em espaços de cidadania plena e de vida digna.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, Henri. **Justiça ambiental e construção social do risco**. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 2004.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 2011.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2022: características gerais dos domicílios e dos moradores**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

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

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. 11. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 2011.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. 12. ed. São Paulo: Hucitec, 2010.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SILVA, Maria das Dores. **Urbanização e desigualdade em São Luís: uma leitura sobre a Cidade Operária**. São Luís: EDUFMA, 2017.

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

CAPÍTULO 3

ESPAÇO COMO CATEGORIA ANALÍTICA: DA SUPERAÇÃO DO CENÁRIO À CONSTRUÇÃO DE NOVAS PERSPECTIVAS¹

Oséias de Oliveira

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-2

INTRODUÇÃO

As Ciências Humanas, na contemporaneidade, tem testemunhado uma reavaliação de suas categorias analíticas, buscando transcender abordagens reducionistas e incorporar novas sensibilidades. Entre essas reavaliações, o conceito de “espaço” emergiu como um campo fértil de investigação, desafiando a sua tradicional concepção como mero pano de fundo ou cenário inerte para os eventos sociais. Longe de ser um palco passivo, o espaço é agora compreendido como uma construção social, cultural e política, intrinsecamente ligada à experiência humana e à dinâmica temporal. Esta mudança de paradigma representa um avanço significativo, permitindo uma compreensão mais complexa e matizada das sociedades e de seus processos ao longo do tempo.

Tradicionalmente, a História foi uma das ciências que se concentrou na sucessão cronológica dos eventos, priorizando a dimensão temporal em detrimento da espacial. Os lugares eram descritos de forma superficial, servindo apenas para situar geograficamente os fatos narrados. No entanto, o desenvolvimento de novas correntes teóricas, influenciadas pela Geografia Crítica, Sociologia Urbana e Estudos Culturais, impulsionou a historiografia a reconhecer a agência e a intencionalidade inerentes ao espaço. A partir dessa perspectiva, o espaço não é apenas um recipiente, mas um componente ativo na formação das identidades, das relações de poder e das práticas sociais.

¹ Uma versão reduzida e alteada deste texto foi apresentada em: OLIVEIRA, Oséias de. Espaço e historiografia: a superação do cenário e a construção de uma categoria analítica. 2025. Trabalho apresentado na **Semana de História**, ST 10 – Temas Livres, UNICENTRO-, Irati, 2025.

Este capítulo propõe explorar a trajetória do espaço como categoria analítica, a partir da perspectiva da historiografia, desde a crítica às suas formulações iniciais até a sua consolidação como um conceito multifacetado e dinâmico. Serão abordadas algumas das principais vertentes teóricas que contribuíram para essa virada espacial, destacando as implicações metodológicas e epistemológicas para a pesquisa. A superação do “cenário” em direção a uma “construção de novas perspectivas” implica reconhecer que os espaços são produzidos, disputados e ressignificados constantemente, refletindo e moldando as sociedades que os habitam. O objetivo é demonstrar como a integração do espaço na análise cultural e social permite desvendar camadas de significado antes ignoradas, enriquecendo nossa compreensão do passado e do presente.

O ESPAÇO PARA ALÉM DO CENÁRIO: UMA CATEGORIA ANALÍTICA

A tradição tanto da Geografia quanto da História no século XIX, e boa parte da produção do século XX, operaram com uma concepção naturalizada do espaço, tratando-o como dado prévio e imutável sobre o qual a ação humana se desenvolvia. Essa perspectiva, profundamente marcada pelo positivismo e pelo determinismo geográfico, concebia o espaço como realidade física objetiva, cujas características naturais condicionariam de forma mecânica os processos sociais e históricos (MORAES, 2005).

A superação dessa concepção limitadora exigiu um duplo movimento teórico. Por um lado, foi necessário reconhecer que o espaço não é uma realidade natural dada, mas uma construção social e histórica, produto das relações sociais que nele se desenvolvem e que, simultaneamente, o produzem. Por outro lado, tornou-se fundamental compreender que o espaço não é passivo, mas participa ativamente da constituição das práticas sociais, das relações de poder e das representações culturais (LEFEBVRE, 2006).

Como observa Milton Santos (2006, p. 63):

“O espaço não é nem uma coisa, nem um sistema de coisas, senão uma realidade relacional: coisas e relações juntas. Eis por que sua definição não pode ser encontrada senão em relação a outras realidades: a natureza e a sociedade, mediatizadas pelo trabalho.”

Essa compreensão do espaço como produção social implica reconhecer que ele é simultaneamente produto e produtor das relações sociais. As sociedades humanas produzem seus espaços através de práticas materiais e simbólicas, ao mesmo tempo em que são condicionadas pelas configurações espaciais que herdam e transformam. Trata-se, portanto, de uma relação dialética na qual espaço e sociedade se constituem mutuamente (SOJA, 1993).

Incorporar o espaço como categoria analítica significa, assim, interrogar as formas pelas quais as configurações espaciais participam da produção das realidades, no seu tempo. Implica investigar como os diferentes grupos sociais se apropriam, representam e disputam os espaços; como as relações de poder se inscrevem territorialmente; como as práticas culturais se espacializam; e como as diferentes escalas espaciais – do local ao global – se articulam na constituição dos processos históricos.

DIMENSÕES CONSTITUTIVAS DA ESPACIALIDADE

O entendimento do espaço como categoria analítica exige atenção às suas múltiplas dimensões constitutivas. Essa abordagem multidimensional permite superar tanto o reducionismo materialista, que concebe o espaço apenas como substrato físico, quanto o idealismo representacional, que o dissolve em puras construções discursivas. Trata-se de reconhecer que a espacialidade se constitui na articulação complexa entre materialidades, relações sociais, representações simbólicas e dispositivos de poder².

Em primeiro lugar, é fundamental reconhecer a dimensão material do espaço, compreendida como o conjunto de formas físicas, infraestruturas e arranjos territoriais que resultam da ação humana sobre o meio natural. Essas materialidades espaciais – cidades, estradas, campos cultivados, edificações, sistemas técnicos – não são meros objetos inertes, mas cristalizações de relações sociais pretéritas que condicionam as possibilidades de ação no presente (SANTOS, 2006).

2 A questão da articulação entre as diferentes dimensões da espacialidade permanece objeto de debate teórico. Argumenta-se, até que ponto é possível estabelecer uma hierarquia entre essas dimensões, a materialidade espacial possui primazia sobre as representações, ou estas são igualmente constitutivas? É preciso atenção para evitar tanto o determinismo materialista quanto o idealismo representacional sem recair em um ecletismo teórico que simplesmente justapõe diferentes dimensões.

A materialidade espacial possui uma espessura temporal própria. As formas espaciais produzidas em determinado momento histórico persistem no tempo, adquirindo novos usos e significados, mas também impondo constrangimentos às práticas sociais subsequentes. Uma cidade medieval, por exemplo, com seu traçado de ruas estreitas e irregulares, condiciona as possibilidades de circulação e uso do espaço urbano, mesmo séculos depois de sua construção inicial. Essa persistência das formas espaciais constitui o que Milton Santos (2006) denomina “rugosidades”, marcas do passado que se inscrevem na paisagem e participam ativamente da produção do presente.

A análise da dimensão material do espaço exige atenção aos processos de produção das formas espaciais, às técnicas e tecnologias mobilizadas, aos agentes sociais envolvidos e aos interesses que orientam as transformações espaciais. Implica investigar como diferentes sociedades, em diferentes momentos históricos, organizaram materialmente seus espaços de habitação, trabalho, circulação e sociabilidade. Requer, ainda, compreender como as infraestruturas espaciais – sistemas de transporte, redes de comunicação, equipamentos urbanos – estruturam as possibilidades de interação social e condicionam os ritmos da vida cotidiana³.

Contudo, a materialidade espacial não determina mecanicamente as práticas sociais. As formas espaciais são apropriadas, ressignificadas e transformadas pelos sujeitos históricos de maneiras nem sempre previstas ou desejadas por aqueles que as produziram. Um edifício construído para determinada função pode ser convertido em espaço de resistência política; uma praça projetada para celebrações oficiais pode tornar-se lugar de manifestações contestatórias. A relação entre forma e conteúdo espacial é, portanto, dialética e historicamente variável (LEFEBVRE, 2006).

A dimensão relacional do espaço refere-se às redes de relações sociais que se estabelecem através das distâncias e proximidades espaciais. O espaço é, nessa perspectiva, o meio através do qual as relações sociais se efetivam, crian-

3 Essa persistência das formas espaciais coloca um problema metodológico importante que se relaciona com a distinção, na análise de uma configuração espacial presente, entre aquilo que resulta de heranças do passado e aquilo que expressa dinâmicas contemporâneas. A preocupação está em como evitar o anacronismo de atribuir às formas espaciais do passado significados e funções que elas adquiriram apenas posteriormente.

do conexões, fluxos e interdependências entre diferentes lugares e escalas⁴. A análise das redes espaciais permite compreender como se estruturam as relações de poder, as trocas econômicas, as circulações culturais e as comunicações políticas (MASSEY, 2008).

A concepção relacional do espaço implica superar a noção de lugares como entidades isoladas e autossuficientes. Cada lugar se constitui através de suas múltiplas conexões com outros lugares, inserindo-se em redes de relações que operam em diferentes escalas. Uma pequena cidade do interior, por exemplo, não pode ser adequadamente compreendida apenas através de suas características internas, mas deve ser analisada considerando suas articulações com centros urbanos regionais, com mercados nacionais e, eventualmente, com circuitos econômicos e culturais globais.

As redes espaciais não são homogêneas nem igualitárias. Elas estruturam hierarquias, centralidades e periferias, estabelecendo posições diferenciadas de poder e acesso a recursos. A análise das redes espaciais permite, assim, compreender como se produzem e reproduzem desigualdades espaciais, como determinados lugares se tornam centros de comando e acumulação enquanto outros são relegados a posições subordinadas⁵. Permite, ainda, investigar como os fluxos – de pessoas, mercadorias, informações, capitais – estruturam as relações entre lugares e como o controle sobre esses fluxos constitui uma forma fundamental de poder espacial (CASTELLS, 1999).

A dimensão relacional do espaço possui, ademais, uma importante dimensão temporal. As redes espaciais se transformam ao longo do tempo, com a criação de novas conexões, o rompimento de antigas articulações e a reconfiguração de hierarquias espaciais. A construção de uma ferrovia, a abertura de

4 A concepção relacional do espaço, embora fértil analiticamente, apresenta alguns desafios metodológicos, tais como delimitar as redes de relações relevantes para a análise de um determinado processo histórico, ou então, até onde podemos estender a análise das conexões espaciais sem perder a especificidade do objeto investigado. Um outro problema está em como articular a análise de redes com a análise de lugares específicos.

5 A produção de hierarquias espaciais através de redes coloca questões políticas e epistemológicas importantes, tais como as desigualdades espaciais, as quais podem ser pensadas como produtos necessários da organização em rede ou como resultado de relações de poder específicas que poderiam ser transformadas. A análise das redes espaciais, também, pode envolver o risco de naturalizar as hierarquias que descreve.

uma estrada, o estabelecimento de uma linha de navegação podem alterar profundamente as redes de relações espaciais, modificando as posições relativas dos lugares e criando novas geografias de poder e riqueza. A análise das redes espaciais permite, assim, compreender processos de integração e fragmentação territorial, de centralização e descentralização, de conexão e isolamento⁶.

A dimensão simbólica e representacional do espaço constitui outro aspecto fundamental da espacialidade. Os espaços são investidos de significados, valores e identidades pelos grupos sociais que neles vivem e atuam. Lugares são construídos através de narrativas, memórias e práticas culturais que lhes atribuem sentidos específicos. Um mesmo espaço físico pode ser objeto de múltiplas representações, frequentemente conflitantes, expressando as diferentes posições sociais, culturais e políticas dos grupos que o representam (CHARTIER, 1990).

As representações espaciais não são meros reflexos passivos das realidades materiais, mas participam ativamente de sua constituição. Mapas, descrições geográficas, narrativas de viagem, imagens pictóricas e fotográficas, discursos políticos e literários sobre lugares produzem formas específicas de ver, compreender e valorar os espaços⁷. Essas representações orientam práticas, legitimam intervenções, justificam apropriações e exclusões. Como demonstrou J. B. Harley (2009), os mapas não são representações neutras e objetivas do espaço, mas instrumentos de poder que selecionam, hierarquizam e naturalizam determinadas visões do território.

A análise das representações espaciais permite compreender os processos de construção de identidades territoriais. Regiões, nações, localidades são imaginadas e narradas através de discursos que selecionam determinados ele-

6 A historicização das redes espaciais enfrenta o desafio de articular continuidades e rupturas. A dificuldade encontra-se em identificar as transformações significativas nas configurações de redes sem perder de vista as permanências estruturais. É preciso tomar cuidado, na análise das redes, no sentido de evitar tanto o presentismo, que projeta configurações atuais sobre o passado, quanto o historicismo radical, que dissolve toda possibilidade de comparação entre diferentes momentos.

7 A relação entre representações espaciais e realidades materiais constitui um dos problemas teóricos mais complexos, pois as indagações oscilam entre a concepção de que as representações são construções arbitrárias e então qual a sua relação de correspondência com as configurações materiais. Preocupa-se com a questão de como avaliar a adequação ou inadequação de uma representação espacial sem recair em um realismo ingênuo que postula um acesso direto à realidade espacial.

mentos – paisagens, tradições, personagens históricos – como símbolos identitários, enquanto silenciam ou marginalizam outros aspectos. A construção de uma identidade regional, por exemplo, envolve a produção de narrativas sobre a especificidade do espaço regional, a elaboração de símbolos que o representam, a definição de fronteiras que o delimitam e a afirmação de uma comunidade que nele se reconhece⁸ (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2008).

As representações espaciais são, frequentemente, campos de disputa simbólica. Diferentes grupos sociais produzem representações concorrentes do mesmo espaço, expressando seus interesses, valores e projetos. A luta pela definição legítima do espaço – o que ele é, o que deve ser, quem tem direito a ele – constitui uma dimensão fundamental dos conflitos sociais. Movimentos sociais urbanos, por exemplo, frequentemente contestam as representações hegemônicas da cidade, propondo visões alternativas que valorizam outros usos, outros sujeitos e outras formas de apropriação do espaço urbano⁹.

Por fim, a dimensão política e territorial do espaço remete às formas pelas quais o poder se espacializa através de processos de territorialização. Territórios são espaços delimitados e controlados por determinados grupos ou instituições, constituindo-se como instrumentos de exercício do poder. A territorialização envolve a demarcação de fronteiras, o estabelecimento de jurisdições, a implementação de sistemas de vigilância e controle, e a regulação das práticas que podem ou não se desenvolver no interior do território delimitado (RAFFESTIN, 1993). O território não é simplesmente um espaço físico delimitado, mas uma construção política que articula materialidade, relações de poder e representações simbólicas. A produção de um território envolve, simultaneamente, a apropriação material de um espaço, o estabelecimento de relações de dominação sobre ele e seus habitantes, e a construção de representações que

8 A construção de identidades territoriais suscita questões sobre autenticidade e artificialidade, de maneira que se pergunta se todas as identidades regionais são igualmente “inventadas” ou algumas possuem bases mais sólidas que outras. Outro ponto chave deste tema é como distinguir entre processos de construção identitária que expressam experiências coletivas efetivas e manipulações ideológicas que impõem identidades externas, ainda se essa distinção é sequer possível ou desejável.

9 As disputas simbólicas em torno do espaço colocam a questão do poder de nomear e definir. Busca-se pensar a respeito de quem tem autoridade para estabelecer as representações legítimas do espaço; de como as representações hegemônicas se impõem sobre representações alternativas e qual o papel dos intelectuais, incluindo os historiadores, nessas disputas simbólicas.

legitimam essa dominação¹⁰. O Estado moderno constitui o exemplo paradigmático de territorialização, com sua pretensão de exercer soberania exclusiva sobre um território nacional delimitado por fronteiras reconhecidas; mas múltiplas outras formas de territorialização – de grupos étnicos, movimentos sociais, organizações criminosas, corporações econômicas – coexistem e se sobrepõem ao território estatal.

A análise dos processos de territorialização permite compreender como se estabelecem e se transformam as geografias do poder. Implica investigar como diferentes agentes – Estados, impérios, grupos sociais, instituições – demarcam e controlam espaços, como estabelecem fronteiras e as fazem respeitar, como regulam a circulação de pessoas e bens através dessas fronteiras, e como legitimam suas pretensões territoriais¹¹. Permite, ainda, compreender os processos de desterritorialização, através dos quais grupos são expulsos ou excluídos de territórios que ocupavam, e de reterritorialização, através dos quais novos territórios são produzidos ou antigos territórios são reconfigurados (HAESBAERT, 2004).

Os territórios são sempre contestados. As fronteiras territoriais, por mais que se apresentem como naturais ou definitivas, são produtos de conflitos históricos e permanecem potencialmente disputáveis. Grupos subordinados desenvolvem práticas de resistência territorial, contestando as formas dominantes de controle espacial e produzindo territorialidades alternativas. Comunidades tradicionais que resistem à expropriação de suas terras, movimentos de ocupação urbana que desafiam a propriedade privada do solo, grupos que se apropriam de espaços públicos para usos não autorizados constituem exemplos de contestação territorial¹².

10 Na relação entre território e poder é muito comum a discussão sobre sua natureza política, tentando compreender se esse poder é essencialmente territorial ou a territorialização é apenas uma de suas formas históricas; também como as transformações contemporâneas – globalização, redes digitais, fluxos transnacionais – estariam produzindo formas de poder pós-territoriais ou como o território permanece fundamental para o exercício do poder.

11 A análise de processos de territorialização enfrenta o risco de adotar a perspectiva dos agentes territorializadores, especialmente do Estado, desta forma o desafio está em como incorporar as perspectivas dos grupos subordinados ou excluídos pelos processos de territorialização; ou como evitar que a análise dos territórios reproduza as lógicas de poder que os constituíram.

12 A noção de resistência territorial envolve alguns problemas teóricos e políticos, pois toda contestação das formas dominantes de controle espacial constitui resistência e algumas práticas podem

A dimensão territorial do espaço articula-se, ademais, com as demais dimensões da espacialidade histórica. Os territórios possuem materialidades específicas – infraestruturas de controle, marcos fronteiriços, arquiteturas de poder – que objetivam e naturalizam as relações de dominação. Inserem-se em redes de relações que conectam diferentes territórios em sistemas hierarquizados de poder. São objeto de representações simbólicas que os investem de significados identitários e legitimam as formas de controle territorial. A análise da dimensão territorial do espaço deve, portanto, articular essas múltiplas dimensões, compreendendo o território como construção simultaneamente material, relacional, simbólica e política¹³.

A SENSIBILIDADE ESPACIAL COMO FERRAMENTA EPISTEMOLÓGICA

A incorporação do espaço como categoria analítica fundamental tem implicações significativas na pesquisa científica, transformando não apenas os temas e objetos de investigação, mas as próprias formas de conceber, praticar e narrar. Essas implicações abrangem desde questões epistemológicas fundamentais sobre a natureza do conhecimento científico até aspectos práticos relacionados às metodologias de pesquisa e às estratégias narrativas mobilizadas pelos pesquisadores.

Em primeiro lugar, é exigido que os pesquisadores desenvolvam uma sensibilidade espacial, atentando para as formas pelas quais as configurações espaciais participam dos processos que investigam. Isso implica não apenas situar os eventos no espaço, mas interrogar as relações constitutivas entre práticas sociais e espacialidades¹⁴. Desenvolver essa sensibilidade espacial significa

ser simplesmente transgressões individuais sem significado político. Então, a questão que impõe é como distinguir entre resistências que desafiam efetivamente as estruturas de poder e práticas que, embora contestatórias na aparência, acabam por reforçá-las?

13 A articulação das múltiplas dimensões do território suscita preocupações metodológicas fundamentais associadas às formas de como operacionalizar analiticamente essa perspectiva multidimensional; ainda como evitar que a complexidade teórica resulte em análises descritivas que simplesmente enumeram dimensões sem explicar suas articulações efetivas. É preciso aprofundar como pode ser o ganho analítico concreto dessa abordagem multidimensional em relação a análises mais focadas.

14 O desenvolvimento de uma “sensibilidade espacial” na prática historiográfica pode esbarrar em questões sobre a formação dos historiadores, uma vez que os currículos tradicionais dos cursos de História privilegiam a dimensão temporal, oferecendo pouca formação sistemática sobre teorias

cultivar uma forma de olhar que percebe o espaço não como pano de fundo, mas como dimensão ativa dos processos sociais investigados. Essa sensibilidade espacial manifesta-se, inicialmente, na própria formulação das questões de pesquisa. Perguntas como “onde isso aconteceu?” devem ser substituídas ou complementadas por interrogações mais complexas: “como a configuração espacial específica desse lugar condicionou as possibilidades de ação dos sujeitos sociais?”; “de que forma as práticas sociais investigadas produziram ou transformaram espacialidades?”; “como diferentes grupos sociais experimentaram e representaram diferentemente o mesmo espaço?”; “que relações espaciais conectavam esse lugar a outros lugares em diferentes escalas?”¹⁵.

A sensibilidade espacial exige, ademais, atenção às múltiplas escalas em que os processos sociais se desenvolvem. Um mesmo fenômeno pode ser analisado na escala local, regional, nacional ou global, e cada escala revela aspectos diferentes do processo investigado. A questão não é simplesmente escolher a escala “correta”, mas compreender como as diferentes escalas se articulam e como a mudança de escala modifica a percepção do objeto. Como demonstrou Jacques Revel (1998), a variação de escala não é apenas um procedimento de ampliação ou redução do foco, mas uma operação que transforma qualitativamente o objeto de análise¹⁶.

A sensibilidade espacial implica, ainda, reconhecer que os espaços sociais não são homogêneos nem isotrópicos, ou seja, diferentes pontos do espaço

do espaço, metodologias de análise espacial ou diálogo com a Geografia. Por outro lado, um novo problema se apresenta diante da maneira de incorporar essa formação espacial sem sobrecarregar currículos já extensos. Ademais, a sensibilidade espacial pode ser desenvolvida através da prática de pesquisa e com uma formação teórica específica.

15 A reformulação das questões de pesquisa para incorporar a dimensão espacial não é procedimento meramente técnico, mas implica transformação epistemológica. Questões espacialmente formadas, frequentemente, desestabilizam narrativas historiográficas estabelecidas, revelando aspectos negligenciados ou questionando interpretações consolidadas. É preciso estimular o debate na comunidade historiográfica no sentido de revisitar interpretações canônicas à luz de análises espacialmente sensíveis, enfrentando a resistência institucional e disciplinar nessas revisões.

16 Um dos debates epistemológicos envolvendo a questão das escalas de análise relaciona-se com as propriedades objetivas da realidade histórica ou construções analíticas do historiador. Discute-se a existência de escalas “naturais” – como a nação ou a região – ou se todas as escalas são igualmente arbitrárias. O desafio está em como justificar a escolha de determinada escala de análise. Deve-se cuidar para que a proliferação de estudos multi-escalares não corra o risco de produzir análises excessivamente complexas e de difícil comunicação.

possuem valores, significados e potencialidades distintas. A posição espacial – estar no centro ou na periferia, próximo ou distante de determinados recursos ou poderes, conectado ou isolado de redes de circulação – constitui um aspecto fundamental da experiência social e temporal dos sujeitos. A análise deve, portanto, ser sensível a essas diferenciações espaciais e às formas pelas quais elas estruturam desigualdades, oportunidades e constrangimentos¹⁷. Também, demanda o desenvolvimento de metodologias e ferramentas analíticas adequadas à investigação da dimensão espacial. Isso inclui o uso crítico de fontes cartográficas, a análise de descrições e representações espaciais, a investigação de práticas de apropriação e uso do espaço, e a atenção às formas pelas quais os próprios sujeitos sociais concebiam e vivenciavam suas espacialidades (HARLEY, 2009).

A consideração do espaço como categoria analítica favorece, ainda, o diálogo interdisciplinar, especialmente com a Geografia Humana, mas também com a Antropologia, a Sociologia e o Urbanismo. Esse diálogo tem se mostrado extremamente fértil, permitindo a renovação teórica e metodológica das Ciências Humanas e a construção de abordagens mais complexas e multidimensionais (LEPETIT, 2001).

Por fim, a atenção à dimensão espacial contribui para uma reflexão mais sensível às diferenças, às particularidades e às especificidades dos contextos investigados. Ao reconhecer que os processos sociais se desenvolvem de formas diferenciadas em diferentes espaços e dimensões de tempos, e que essas diferenças não são meros acidentes, mas aspectos constitutivos das realidades específicas, a incorporação do espaço como categoria analítica permite superar generalizações abstratas e construir análises atentas à complexidade do espaço como um produto histórico e social.

17 O reconhecimento das diferenciações espaciais e de suas implicações para a experiência histórica dos sujeitos envolve um debate intenso em torno do determinismo espacial. Até que ponto a posição espacial determina as possibilidades de ação dos sujeitos históricos? Como evitar que a ênfase nas condicionantes espaciais elimine a agência histórica dos sujeitos? Existe uma tensão irreduzível entre o reconhecimento dos constrangimentos espaciais e a afirmação da capacidade transformadora da ação humana?

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A reflexão sobre o espaço como categoria analítica representa um movimento de renovação teórico-metodológica fundamental para as disciplinas das Ciências Humanas e Sociais. Ao superar a concepção tradicional que reduzia o espaço a mero cenário dos acontecimentos, os estudos contemporâneos que privilegiam a dimensão espacial têm desenvolvido abordagens que reconhecem sua participação ativa na constituição das realidades sociais.

Compreender o espaço como construção social, atentando para suas múltiplas dimensões – material, relacional, simbólica e política – permite análises mais complexas e sensíveis às especificidades dos contextos investigados. A atenção às diferentes escalas espaciais, particularmente à escala regional, possibilita articular o particular e o geral, o local e o global, sem reducionismos ou generalizações abstratas.

Para os estudos em História e Regiões, a incorporação do espaço como categoria analítica é especialmente relevante. Permite compreender as regiões não como recortes naturais ou tradicionais, mas como construções sociais dinâmicas, produtos de processos de regionalização que envolvem práticas materiais, relações de poder e disputas simbólicas. Possibilita, assim, um entendimento regional renovado, capaz de articular rigor analítico e atenção às particularidades dos contextos espaciais investigados.

A consideração da dimensão espacial nas reflexões da pesquisa científica social transcende, portanto, a mera ampliação do escopo temático ou a adesão a uma tendência intelectual passageira. Representa, em sua essência, um enfoque epistemológico que demanda a reconfiguração das premissas conceituais e metodológicas que antes balizaram a prática da pesquisa. Trata-se, ainda, do reconhecimento fundamental de que tempo e espaço não se constituem como categorias analíticas estanques, mas sim como dimensões intrinsecamente indissociáveis e interdependentes da experiência humana e dos processos de estruturação social.

Portanto, uma compreensão adequada da complexidade dos fenômenos sociais exige a superação do tradicional privilégio concedido à cronologia em

favor de uma atenção simultânea e dialógica a ambas as dimensões espaciais e temporais. A espacialidade deixa de ser meramente o “palco” onde os acontecimentos se desenrolam para se tornar um elemento ativo, dotado de sua própria temporalidade (a exemplo da longa duração braudeliana, onde o tempo se “infiltra no solo”) e capaz de estruturar e ser estruturado pelas ações humanas. Ao integrarmos a análise do espaço, focamos uma análise mais plural, sensível às regionalidades, às escalas e às distintas formas pelas quais as sociedades vivem e produzem suas próprias territorialidades.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **A invenção do Nordeste e outras artes**. 4. ed. Recife: FJN; Massangana; São Paulo: Cortez, 2008.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999. (A era da informação: economia, sociedade e cultura, v. 1).

CHARTIER, Roger. **A história cultural: entre práticas e representações**. Tradução de Maria Manuela Galhardo. Lisboa: Difel, 1990.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARLEY, J. B. Mapas, saber e poder. **Confins: Revista Franco-Brasileira de Geografia**, n. 5, 2009. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/5724>. Acesso em: 25 out. 2024.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Tradução de Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. 4. ed. Paris: Éditions Anthropos, 2006.

LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana**. Org. Heliana Angotti Salgueiro. São Paulo: Edusp, 2001.

MASSEY, Doreen. **Pelo espaço: uma nova política da espacialidade**. Trad. Hilda Pareto Maciel e Rogério Haesbaert. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território e história no Brasil**. São Paulo: Annablume, 2005.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Trad. de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

REVEL, Jacques (org.). **Jogos de escalas: a experiência da microanálise.** Trad. Dora Rocha. Rio de Janeiro: Editora FGV, 1998.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006.

SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica.** Trad. Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

CAPÍTULO 4

TERRITÓRIO E PODER: UMA REFLEXÃO SOBRE O PODER SOBRE TERRITÓRIOS ATRAVÉS DA MIGRAÇÃO NO MAR MEDITERRÂNEO

Micheli Hederiki Alves

Vinicius Modolo Teixeira

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-3

INTRODUÇÃO

Na luta pela sobrevivência, Estados tornam o território um ponto de desafio constante, ainda mais quando se debate essas questões na Geografia Política e na Geopolítica. O agir do Estado está embrenhado no social, no fazer território, se interligando com o poder e controle.

No cenário atual, o que vamos analisar é o movimento humano, onde o controle do Estado atua e se confrontam para o controle. É dentro desse viés que nos debruçamos sobre o mar Mediterrâneo e a rota migratória para Itália.

Partindo do viés de que o território é um espaço concreto e simbólico de identidades culturais, além do “inventado” poder e sua necessidade, esse trabalho buscou investigar as estratégias geopolíticas implementadas pela União Europeia na busca de gerir a contenção de imigrantes. Dessa forma que se destaca a Líbia como rota para a Itália e o controle estabelecido pelo país Europeu.

O que se propõe é uma reflexão sobre o controle territorial interno e externo exercido para a contenção do fluxo migratório, discutindo sobre como esse ato de controle também coloca em risco a vida humana, em que apenas se destaca no jogo de poder territorial como objeto de manipulação, nunca de importância.

O objetivo do trabalho é, portanto, busca identificar e refletir as ações da União Europeia e da Líbia no trabalho em conjunto sobre o controle e poder de território. Deve-se ressaltar que, na discussão, devemos olhar dentro de uma

lógica de países colonizadores e colonizados, em que o controle se estabelece por parte daquele que detém mais poder e mais influência.

METODOLOGIA

A metodologia empregada para a organização dessa pesquisa tem como fundamento a revisão bibliográfica de trabalhos oriundos da Geografia da População, Geopolítica, Relações Internacionais e Ciência Política. Para tanto, serão utilizados livros, artigos de revista científicas que tratem do tema abordado, com ênfase em relatórios, além de informações de sites oficiais de informações europeias como a Comissão Europeia, e veículos de imprensa para fins de ênfase de relatos pós decisões governamentais. Para tanto, foram utilizados livros, artigos de revista científicas e sítios de jornais que tratam do tema abordado, utilizando *Scielo*, *Google Scholar*, Portal de Periódicos CAPES e *ScienceDirect*.

Para a elaboração deste trabalho foi realizada uma revisão criteriosa sobre o tema abordado, selecionando os artigos e trabalhos oriundos da área de pesquisa que melhor contribuam para a análise necessária e assim chegar nos resultados esperados. Para isso foi necessária uma extração de informações teóricas e empíricas através de uma abordagem qualitativa.

Todos os dados de migração e relações políticas são oriundos de fontes oficiais, sendo acessado em seu idioma oficial (inglês) e artigos científicos em português de qualidade.

Com relação ao conteúdo utilizado, será dado foco em relatórios de atividades como o FRONTEX na Europa, das crises geradas pela imigração africana na costa do mediterrâneo.

Os dados oriundos dessas fontes irão compor nosso trabalho, sendo que a base para compreensão das relações entre a Itália e a Líbia e os grupos de imigrantes, ajudando a expor as opções políticas desses países e suas ações e problemáticas com os acordos estabelecidos.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A ciência Geográfica abre caminhos para peculiaridades sobre o mundo, sobre a terra e os oceanos, sobre o homem e seu desenvolvimento no espaço geográfico. É dessa forma que se estabelece a reflexão sobre o domínio sobre o território como um produto do espaço dentro da Geografia.

O território pode ser visto como um espaço concreto ocupado por um determinado grupo, e é nesse sentido de ocupação que se propulsa a identidade de uma sociedade, de um povo (Souza, 2000). Não podemos compreender um grupo social de forma a descola esse povo do espaço em que vive, é inerente ao ser humano o território de onde ele vem para contar quem ele é.

Raffestin (1993) explica que o território é um espaço inventado pelos homens, definindo este por suas relações de poder e sendo composto por duas faces: uma sendo a expressão e a outra o seu conteúdo.

O território não pode ser visto como uma variável estratégica simples, é preciso elevar o uso e o controle, exaltando as estratégias de desenvolvimento em seu mais amplo sinônimo. O podemos notar é que, a partir de Moraes (2000), países colônias repassam a ideia do nacional como algo atrelado ao seu território.

Para a delimitação de território a fronteira existe como uma linha em que, no mundo atual, sua percepção perpassou o sentido simples e passou a ser um conjunto de tecnologias e métodos de controle que se transformam tanto de forma interna quanto de forma externa (Mezzadra e Neilson, 2013).

Contudo, esse ato de delimitação e de controle, de se estabelecer poder por parte do Estado ainda se encontra de frente com o ato mais antigo da humanidade: o movimento. O fluxo de pessoas está dentro do cerne humano para sobrevivência, a adaptação em novos ambientes e a necessidade de se estabelecer em um local.

Haesbaert (2004) explica que o território, dentro dos vieses migratórios, é algo imaterial devido as memórias que se criam, adjunto das trajetórias individuais dos indivíduos e que traçam suas conexões e movimentos.

Nesse sentido que compreendemos o quanto a explosão de debates sobre o movimento migratório na atualidade levanta algumas questões de controle, poder e território. Na atualidade um dos principais pontos de alto fluxo migratório é o mar Mediterrâneo.

Yves Lacoste em “A Geopolítica do Mediterrâneo” define a palavra geopolítica como tudo que diz respeito às rivalidades de poderes ou que tenha influência sobre algum território, e conseqüentemente, na população em que neles vivem (Lacoste, 2006).

Para o autor, o Mediterrâneo é um monumento que contém várias fachadas, trazendo a discussão acerca sobre como o Mar Mediterrâneo torna-se complexo, ao foco de que a costa é o ponto importante, contudo teria mais foco do que os países. No entanto, não é possível desassociar os países e o mar, sendo que ambos são interligados desde os comércios circulantes, até a crise alastra que se estende pela água (Lacoste, 2006; Lopes, 2020).

A rota do mar Mediterrâneo se encontra em um ponto intermediário entre a conexão da Europa, Ásia e África, o que tornou o Mediterrâneo como um ponto importante na conexão entre grandes fluxos de movimentos, seja de pessoas migrando, de frotas de comércio se tornando, conforme a história se passa, o centro do velho mundo (Aguirre Rojas, 2013).

Lopes (2020) explica que, com a crise de migrantes, a geopolítica do Mediterrâneo é atingida uma vez que afeta as relações entre países da África e da Europa, traduzindo-se em tensões e complicações nas políticas de abrigo nos países que recebem essas pessoas e nos países de onde elas saem e nos países de trânsito.

Os gatilhos que levam essas pessoas a se refugiarem em outros países são diversos. A instabilidade no Norte da África provocadas por corrupção, epidemias, vulnerabilidade, instabilidade políticas e sociais em múltiplos cenários, são algumas das várias causas que dão início para o fluxo de pessoas (Rucha-Pereira, 2023).

A Primavera Árabe e o fracasso de processos de democratização levaram essa região a mudanças sociais, políticas e geopolíticas de forma que afetou drasticamente a vida da população. A margem do Mediterrâneo se viu sendo, a

partir de 2020, a margem mais catastrófica do mundo. Junto da pandemia a baixa no petróleo fez com que a ordem geopolítica da saída da I Guerra Mundial fosse da Tunísia (OIM, 2022).

Foi a partir de 2016 que o Mediterrâneo Central passou a ser o foco da crise migratória. Mellet (2022) explica que é a partir da contenção do fluxo pela rota Oriental que se inicia a narrativa da crise nas fronteiras europeias a partir da rota Central, tornando-se, com o passar dos anos, um ponto de pressão nas fronteiras externas da UE (União Europeia) e um dos caminhos mais fatais.

Destaca-se que as dificuldades encontradas os deslocamentos se agravam a cada quilometro percorrido. Os transportes através do mar são comandados por redes de intermediários, facilitadores e traficantes, sendo feitos através de embarcação improvisadas e superlotadas, transformando grupos mais vulneráveis — crianças e mulheres — em alvos para o tráfico, violência, abuso e exploração sexual (Silva e Henriques, 2017; BBC, 2022).

Sendo chamado de “corredor da morte”, a rota entre a Líbia e a Europa contabilizou 640 mortes de migrantes até junho de 2023, com quase 19 mil pessoas desaparecidas desde 2014. Aqueles que não conseguem atravessar são levados de volta a Trípoli na Líbia, e enfrentam situações de violência (Sgarbi, 2023).

A Eurocid (2023) diz que o trabalho em conjunto da guarda costeira da Líbia e da UE, junto de programas de desenvolvimento local, há uma movimentação para o tratamento da situação a migração na região. No entanto, Mellet (2022) diz que, mesmo com as chegadas de migrantes na Itália, o número caiu em meados de 2017, o que leva a reflexão sobre a causa, contemplando três questões: redução orgânica, intercepções das autoridades norte-africanas ou do número de mortos.

Ao se ver em condições delicadas e fragilizadas em seus países esses migrantes se veem na necessidade de buscar o mar como última opção de passagem de uma continente para outro (Martins, 2018).

Lampedusa, ilha italiana, é um dos principais destinos de muitos imigrantes. Em 2023, foi escoltado mais de 1.200 imigrantes em situações vulneráveis devido as condições climáticas, não sendo possível resgatar as pessoas a bor-

do devido ao mau tempo; a maioria dos refugiados em 2023 vem da Costa do Marfim, Guiné, Bangladesh, Tunísia e Paquistão (Nadeau e Stambaugh, 2023). Ainda em 2023, a ilha recebeu sete mil imigrantes em dois dias, número que alarmou o prefeito local, que recorreu a Roma e reforçou ainda mais as declarações duras da primeira-ministra Giorgia Meloni, que pediu para estabelecer discussões sobre o tema na cúpula da União Europeia ocorrida no mesmo ano (Cardoso, 2023).

Com a crise migratória se alastrando e o ponto de pressão se tornando o Mediterrâneo Central em meados de 2017, a União Europeia chegou a acordos sobre novas medidas para o controle de migrantes ilegais a partir de cooperações com Líbia. A declaração pontuava as prioridades o apoio a guarda costeira nacional da Líbia, reforço de ação operacional com abordagem integrada na rota. Além disso, vale destaque para o apoio no desenvolvimento das comunidades locais na Líbia a fim de melhorar as situações econômica de zonas de fronteiras (Conselho Europeu, 2023).

No ano de 2018 a UE renovou as medidas na contenção de migrantes, intensificando a contenção na Líbia e em outros países. Em 2022 a Comissão Europeia divulgou o Plano de Ação da UE para o Mediterrâneo Central, com vinte medidas para a redução da migração irregular, e em dezembro do mesmo ano a mobilização entre a União Europeia e os países africanos figurou em mais de 1,13 milhões de euros para se trabalhar nos desafios da migração (Conselho Europeu, 2023).

A formação destinada à guarda costeira da Líbia iniciou-se em 2016, com o reforço na formação, equipamento e no apoio em 2017 ministrada pelo nome de Operação Sophia que tinha como objetivo realizar operações da UE no Mediterrâneo buscando desmantelar negócios de redes de tráfico e migração ilegal no Mediterrâneo Central, melhorando a segurança no mar. A operação se encerrou em 2020 (Conselho Europeu, 2023).

A Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas (FRONTEX), é uma das agências que trabalha assuntos internos com foco excepcionalmente nas políticas de segurança de União Europeia (Martins, 2018). A agência tem como objetivo “promover, coordenar e desenvolver a

administração das fronteiras europeias [...] aplicando o conceito de Administração Integrada de Fronteiras” (FRONTEX, 2023).

O FRONTEX trabalha com Estados-membros da UE e com Estados terceiros que não fazem parte da Comunidade Europeia, podendo ser realizado análises de riscos, troca de informações, pesquisa e desenvolvimento, além de participar de missões de administração de fronteiras (Anistia Internacional, 2014).

Nesse viés, houve controvérsias em operações realizadas pelo FRONTEX, como a operação *Nautilus* em parceria com a Itália e Malta na contenção de migrantes no Mediterrâneo Central vindos da Líbia. A operação levantou debates sobre os náufragos que foram deixados e mandados de volta para a Líbia (Martins, 2018).

Ressalta-se o fato de que os Estados signatários da Convenção relativa aos Estatuto de Refugiados, de 1951, não tem direito de forçar a volta de qualquer pessoa a um país em que ele possa estar sujeito a violência, ou qualquer tipo de violação aos Direitos Humanos. Princípio pontuado na *non-refoulement*, conforme colocado na Convenção das Nações Unidas relativas ao Estatuto dos Refugiados de 1951 e o Protocolo sobre o Estatuto dos Refugiados de 1967 (Nobre, 2021).

Além da *Nautilus*, outras operações foram realizadas entre o FRONTEX e a Itália, como a operação *Hermes* em 2011. Operação está que durou um ano e teve um orçamento de 12 milhões de euros, além de seus seguimentos como a operação *Mare Nostrum*, *Poseidon* e *Triton* (Cederbratt, 2013).

O FRONTEX (2023) divulgou o lançamento do programa ETIAS (Sistema Europeu de Informações e Autorização de Viagem) para o fim do ano de 2026, prevendo a pré-viagem dos viajantes e determinar os riscos de segurança, imigração ilegal e saúde pública, buscando reforçar a segurança da União Europeia.

Existe, nesse ponto, uma externalização da fronteira com a União Europeia apoiando e investindo na intervenção da guarda costeira da Líbia, iniciada em 2016. Esse tipo de relação reforça o poder sobre o território externo mesmo

no pós-colonialismo uma vez que o financiamento vem de Estados membros da União Europeia e destinado para Estados não-membros.

A União Europeia diz que, o multilateralismo da dimensão externa da política de imigração junto de países terceiros, inclui: abordar as causas das migrações (o que podemos chamar de fatores *push*): estas iniciativas tentam reduzir a pobreza e a desigualdade através do desenvolvimento humano e da criação de oportunidades econômicas e de emprego. Além do combate de tráfico, que se baseia no apoio dado às autoridades policiais e fronteiriças que combatem o tráfico de pessoas migrantes (Easo, 2021).

Martins (2018) ressalta que, conforme a Anistia Internacional, não há investigações realizadas de forma efetiva para esses casos, muito menos uma responsabilização com respaldo judicial.

Entre os países terceiros que mantêm relações com o viés da contenção de migrantes, a Líbia é um importante aliado da Itália. Com a política de ajuda humanitária da União Europeia e a cooperação de desenvolvimento, foi criado o Fundo Fiduciário de Emergência da UE para a África com objetivo de abordar as problemáticas da migração e o deslocamento forçado através de investimento no desenvolvimento como foi colocado pelo Conselho Europeu (Moreno-Lax *et al.*, 2021; Conselho Europeu, 2023).

Vale pontuar que as relações entre a Líbia e a Itália nem sempre foram amigáveis apesar da cooperação entre a contenção de refugiados. Durante o regime de Muammar al-Gaddafi as relações eram tensas, com embargos impostos pela comunidade internacional e o governo líbio expulsando de italianos residentes no território. Em 1986 ocorre, para maiores tensões, o lançamento de um míssil que caiu próximo à ilha italiana de Lampedusa (Gomes, 2020).

Contudo, em 2008 é assinado o Tratado de Amizade, Parceria e Cooperação entre a Itália e Líbia, enfatizando a iniciada de um ciclo de cooperação e o arrependimento italiano pelo sofrimento da colonização da Líbia. Além disso, enfatiza-se o respeito pela soberania dos países, proibição de ameaças e uso de força, não interferência em assuntos internos e respeito pelos direitos humanos. A Itália se vê na situação de investimento em desenvolvimento e infraestrutura na Líbia (Gomes, 2020).

O destaque aqui, reforçado por Gomes (2020), é que o tratado consta com três medidas importantes:

A implementação dos anteriores protocolos sobre a matéria que nunca tinham tido aplicação prática; a cedência de navios italianos para as autoridades líbias conseguirem patrulhar com eficácia a sua costa, de modo a retornar migrantes com destino a Itália; e a instalação de um sistema de detecção por satélite nas fronteiras terrestres da Líbia, a ser compartilhado pela Itália (Gomes, 2020).

A Líbia passou, dessa forma, a aumentar a detenção de migrantes, controlar os fluxos de pessoas e impedir a saída irregular de pessoas pelo mar. Contudo, o Tratado chegou ao fim em 2011, antes da intervenção das forças estrangeiras na guerra civil da Líbia. Antes de ser suspenso, o tratado foi criticado dentro da Comunidade Europeia e seus círculos políticos, devido ao não cumprimento dos Direitos Humanos (Djú, 2022).

No Memorando de Entendimento, assinado em 2017, com foco em gerir a crise migratória, se mostra muito parecido com o Tratado da Amizade anterior. No Memorando, a questões da migração são prioridades, com viés de lutar contra o fenômeno da migração ilegal e o terrorismo (Djú, 2022).

Nas reações do que diz respeito a UE foi visto com bons olhos pelo Conselho da União Europeia. A UE faz-se assim pronta para apoiar a Itália na implementação de seu acordo da cooperação com a Líbia, diferente do que aconteceu com o acordo do Tratado da Amizade (Djú, 2022).

Coloca-se, dessa forma, a discussão sobre o fato de que, mesmo com o apoio da UE, o Memorando ainda não respeita os princípios dos Direitos Humanos. A chefe de Gabinete de Instituições Europeias e Diretor do gabinete de Advocacia de Anistia Internacional afirmou que o acordo firmado entre a Itália e a Líbia encurralou milhares de pessoas na miséria, estando sob tortura e detenções do governo líbio (Djú, 2022).

Djú (2022) ressalta de forma clara que, com o consentimento da União Europeia, todos tornam-se cúmplice da violação dos Direitos Humanos, levantando a sombra da hipocrisia no que condiz com as alegações sobre as políticas e discursos de defesa dos Direitos Humanos e o fim da discriminação.

Existe, entre os países liberais europeus e países membros da UE, sentimentos de anti-imigração africana, reforçados por discursos como o feito pela primeira ministra italiana em setembro de 2023, em que diz que não deixará que a Itália vire campo de refugiados da Europa, além do discurso de Matteo Salvini, vice primeiro ministro da Itália, que compara imigrantes africanos com escravos (Djú, 2022; CNN, 2023).

Mostra-se assim que projetos a partir deste financiados pela União Europeia na Líbia, com foco em reduzir os fluxos migratórios, não segue o que está na base da política de cooperação para o desenvolvimento e de ajuda humanitária. (Moreno-Lax *et al*, 2021).

Além disso, reforça a relação de poder que ainda se mantém no pós-colonialismo, uma vez que os recursos e investimentos dentro dos acordos de cooperação entre países terceiros com Estados-membros da UE são financiados pelos países europeus, além da visão discriminatória, racista, com visão de que o continente africano é periférico e reforçando a lógica colonialista da União Europeia. (Djú, 2022).

Podemos ver esse fator na decisão da renovação que se teve do EUBAM-Líbia em junho de 2021 com prolongamento para mais dois anos, até junho de 2023, com a missão de “assistir as autoridades líbias na construção de estruturas de segurança do Estado na Líbia, em especial nos domínios da gestão das fronteiras” (Alvadia, 2022).

Essa maneira de apoio, de externalização “do problema” e de formas de controle se atrelam, com o que Gottmann (1975) explica sobre o território e a soberania estarem interligados, entendendo o território como algo organizado e com repartições, além da repulsão sobre aquilo que se é estranho, como explicado por Ratzel.

O que devemos compreender aqui ao tecer a análise sobre essa reação, são os discursos adjuntos da repulsão do corpo humano que se é estranho por ser quem são e de onde vem. Os discursos estabelecidos por autoridades elevam ainda mais o conceito pós-colonial de dominação do território através do controle, da força e da expansão de poder, que nunca deixaram de se fortalecer ao olhar com ares soberbos para aqueles que foram — ou ainda são, a depender da forma que se reflete sobre tal assunto — colonizados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O fluxo migratório na Europa tem sido elevado nos últimos anos com a crise no mediterrâneo. O número de mortos aumenta, à medida que as dificuldades para traçar rotas até os países de destino têm ficado cada dia mais delimitado.

O Mar Mediterrâneo historicamente sempre foi uma importante rota de fluxo, como pontuado por Lopes (2020). Atualmente com o fluxo de migração extremamente alto e mortífero os olhos das gestões se voltam para a problemática que se ocorre na extensa porção d'água.

Contudo, é possível refletir que, mesmo com as fragilidades dentro de todo o sistema de auxílio para esses refugiados e migrantes, com o número de mortos alarmantes, ainda se vê a negligência com a vida humana por parte da União Europeia.

O caso do acordo da Itália com a Líbia destaca uma problemática no que diz respeito a violação dos direitos humanos e dos refugiados com a deportação de volta das pessoas que tentaram migrar para o local em que correm risco de vida.

Além disso, o ponto chave que temos ao ter a União Europeia sendo conveniente com o Memorando de Entendimento faz com que entre em pauta sobre todos os viés, visões e moral dos Estados-membros da UE para com a aplicação dos Direitos Humanos.

Nesse sentido, entendemos que a contenção dos fluxos migratórios tem como objetivo estabelecer cooperações e manter suas soberanias com políticas de vizinhanças em que busque beneficiar ambos os lados, garantindo tal ponto com discursos de segurança e investimentos militares e de infraestrutura.

Além disso, correlacionando com Quijano (2005) Moreno-Lax (2021), o poder do pós-colonialismo é vigente a partir da perspectiva de que migrantes e refugiados busquem refúgio em países colonizadores, fugindo da pobreza e da instabilidade de suas próprias terras, mas encontram preconceitos fundos não só entre os cidadãos, mas no governo.

Abre-se, a partir disso, a reflexão sobre a situação submissa em que países em crise se veem ao assinar acordos como os aqui discutidos, sua posição dentro das políticas — uma vez que, como o caso trabalhado por exemplo, toda a ajuda e recursos para a operação vem do FRONTEX junto da UE para a Líbia e outros países —, além de salientar a miséria e a morte que se alastra ao se ignorar completamente que o que está boiando no Mar Mediterrâneo são corpos de, muitas vezes, mulheres e crianças, assim como aqueles que são mandados de volta para o local em que saiu e caem em tortura e violência sexual.

O que podemos refletir, por fim, sobre essa discussão é que a externalização uma faceta de governança de controle. Há, dentro dessa discussão.

REFERÊNCIAS

AGUIRRE ROJAS, C. A. Fernand Braudel e as ciências humanas. Tradução: Jurandir Malerba. Londrina: Eduel, 2013. E-book. Disponível em: http://www.historia.seed.pr.gov.br/arquivos/File/sugestao_leitura/braudel.pdf.

ALVADIA, J. M. Política de Imigração da União Europeia: Dimensão Externa e a Abordagem às Chegas Irregulares no Mar Mediterrâneo de 2015 a 2021. 2022. Relatório (Estágio de Mestrado em Migrações, Inter-Etnicidades e Transnacionalismo) - NOVA FCSH, Lisboa, 2022.

ANISTIA INTERNACIONAL. The Human Cost of Fortress Europe: Human Rights Violations Against Migrants and Refugees at Europe's Borders. Londres: Amnesty International Ltd, 2014.

BBC NEWS. As rotas de migração mais perigosas do mundo. 2022. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-61979671>.

CARDOSO, D. Crise recente de imigrantes na Itália traz de volta divisões entre europeus e problema sem fim. CNN Brasil, São Paulo, 2023. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/crise-recente-de-imigrantes-na-italia-traz-de-volta-divisoes-entre-europeus-e-problema-sem-fim/>.

CEDERBRATT, M. Frontex: Human Rights Responsibilities. Assembleia Parlamentar do Conselho da Europa, Grupo do Partido do Povo Europeu, Suécia, 2013. Disponível em: <http://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/Xref-XML2HTML-en.asp?fileid=19547&lang=en>.

CNN BRASIL. “Não permitirei que a Itália se torne o campo de refugiados da Europa”, diz primeira-ministra. 2023. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/nao-permitirei-que-a-italia-se-torne-o-campo-de-refugiados-da-europa-diz-primeira-ministra/>.

COMISSÃO EUROPEIA. Cooperação entre a UE e seis parceiros africanos em matéria de migração: Lançamento de iniciativas Equipa Europa. Bruxelas, 2022. Disponível em: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/IP_22_7540.

CONSELHO EUROPEU. Fluxos Migratórios na rota do Mediterrâneo Central. Consilium, 2023. Disponível em: <https://www.consilium.europa.eu/pt/policies/eu-migration-policy/central-mediterranean-route/>.

CONSTANTINO, G. G. et al. Os Desafios Atuais de Migração e Refúgio na União Europeia. Guia de Estudos: UFRGSMUNDI, Porto Alegre, v. 7, 2019.

DIAS SANTOS, T. V. Imigração pelo mar: O princípio do Non-Refoulement e o acesso ao Porto. Um olhar sobre a hospitalidade de Jacques Derrida e de Hannah Arendt. In: INTERNATIONAL CONFERENCE WORLDVIEWS: LEGAL DIMENSION, 2019, Lisboa. Anais [...]. Organizador: Soraya Nour Sckell. Lisboa: NOVA Law School, 2019.

DJÚ, R. Política Migratória da União Europeia com a Líbia: Análise do controle marítimo e a contenção de migração clandestina através do Mediterrâneo. 2022. Dissertação (Mestrado) - Universidade da Beira Interior, Covilhã, 2022.

EASO - AGÊNCIA DA UNIÃO EUROPEIA PARA O ASILO. EASO Asylum Report 2021: Annual Report on the Situation of Asylum in the European Union. 2021. Disponível em: <https://euaa.europa.eu/sites/default/files/EASO-Asylum-Report-2021.pdf>.

EUROCID. Rotas migratórias de entrada na UE. Informação Europeia ao Cidadão, 2023. Disponível em: <https://eurocid.mne.gov.pt/artigos/rotas-migratorias-de-entrada-na-ue>.

FRONTEX. Concept of reinforced joint operation tackling the migratory flows towards Italy: JO EPN-Triton. 2014. Disponível em: <https://www.statewatch.org/observatories/frontex/frontex-publications/operations-reports/concept-of-reinforced-joint-operation-tackling-the-migratory-the-migratory-flows-towards-italy-jo-epn-triton-to-better-control-irregular-migration-and-contribute-to-sar-in-the-mediterranean-sea/>.

FRONTEX. Risk Analysis for 2022/2023. Varsóvia: Frontex, set. 2022.

- FRONTEX. Sistema Europeu de Informação e Autorização de Viagem (ETIAS). 2023. Disponível em: <https://frontex.europa.eu/what-we-do/etias/>.
- GOMES, R. J. O Memorando de Entendimento entre a Itália e Líbia (2017) à luz do Princípio do Non-Refoulement. 2020. Dissertação (Mestrado) - Nova School of Law, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2020.
- GOTTMANN, J. A evolução do conceito de território. *Social Science Information*, [S. l.], v. 14, n. 3, 1975. Traduzido por: Isabela Fajardo; Luciano Duarte. Revisão de Fabrício Gallo.
- HAESBAERT, R.; TRAMONTANI, Tatiana Ramos.; O mito da desterritorialização econômica. In: O mito da desterritorialização. *GEOgraphia* – Ano 6. – No12 – 2004.
- LACOSTE, Y. A Geopolítica do Mediterrâneo. Lisboa: Edições 70, 2008. Tradução de: 2006.
- LOPES, J. R. V. G. Geopolítica e migrações internacionais no mediterrâneo no século XXI: A Crise do Mediterrâneo. 2020. Dissertação (Mestrado) - Universidade Autónoma de Lisboa, Departamento de Relações Internacionais, Lisboa, 2020.
- MARTINS, D. L. FRONTEX e os direitos dos refugiados no Mar Mediterrâneo. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2018.
- MELLET, C. V. Um Mar de Exclusão: Biopolítica e controle de imigração na Rota Central do Mediterrâneo (2013-2019). 2022. Dissertação (Mestrado) - Universidade do Porto, Porto, 2022.
- MEZZADRA, S.; NEILSON, B. *Border as Method, or, the Multiplication of Labor*. Durham: Duke University Press, 2013.
- MORAES, A. C. R. Bases da formação territorial do Brasil: O território colonial brasileiro no “longo” século XVI. São Paulo: Hucitec, 2000.
- MORENO-LAX, V. et al. *The EU Approach on Migration in the Mediterranean*. Bruxelas: Parlamento Europeu, Policy Department for Citizens’ Rights and Constitutional Affairs, 2021. Disponível em: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOI_STU\(2021\)694413](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOI_STU(2021)694413).

NADEAU, B. L.; STAMBAEUGH, A. Guarda Costeira italiana escolta 1.200 imigrantes em barcos no Mar Mediterrâneo. CNN, 2023. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/guarda-costeira-italiana-escolta-1-200-imigrantes-em-barcos-no-mar-mediterraneo/>.

NOBRE, S. M. Gestão Migratória da União Europeia: A externalização de fronteiras e o seu impacto nos direitos humanos dos migrantes em rota. 2021. Dissertação (Mestrado) - Universidade de Coimbra, Coimbra, 2021.

OIM - ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL PARA AS MIGRAÇÕES. Migration within the Mediterranean. Missing Migrants Project, 2022. Disponível em: <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean>.

QUIJANO, A. Colonialidade do poder, Eurocentrismo e América Latina. In: QUIJANO, A. A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas. Buenos Aires: CLACSO, 2005. p. 117-142.

RAE, H. State Identities and the Homogenization of Peoples. Cambridge: Cambridge University Press, 2002.

RAFFESTIN, C. Por uma Geografia do Poder. São Paulo, Ática, 1993.

RUCHA-PEREIRA, J. G. Segurança no Mediterrâneo: problemas e soluções. 2023. Dissertação (Mestrado) - Universidade Autónoma de Lisboa, Lisboa, 2023.

SAQUET, M. A. Abordagens e concepções de território. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SGARBI, A. Corredor da morte: 640 pessoas já morreram tentando chegar à Europa pela Líbia só neste ano. CNN, 2023. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/corredor-da-morte-640-pessoas-ja-morreram-tentando-chegar-a-europa-pela-libia-so-neste-ano/>.

SILVA, T. F. de M.; HENRIQUES, A. B. L. A criminalização das migrações e as consequências da crise global de refugiados na Europa. Conjuntura Austral, Porto Alegre, v. 8, n. 44, 2017.

SOUZA, M. J. L. de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: Geografia: conceitos e temas. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

XAVIER, A. I. A União Europeia, migração e (in)segurança: estratégias, vulnerabilidades e desafios. Jornal of Political Science, Lisboa, v. 16, 2017.

CAPÍTULO 5

ESTADO, CONCESSÃO DE RODOVIAS E TERRITÓRIO EM DISPUTA: UMA ANÁLISE A PARTIR DA ESTRADA CIRCULAR DE MAPUTO-MOÇAMBIQUE

Lucas Atanásio Catsossa

Fabício Gallo

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-4

INTRODUÇÃO

Desde os finais do século XX, Moçambique vem experimentando os processos de concessão de infraestruturas rodoviárias, sobretudo, estradas e pontes, as quais, são mais tarde entregues à gestão privada por meio de Parcerias Público-Privadas (PPP). Porém, o discurso privatizacionista aponta que a concessão de estradas nacionais e sua respectiva entrega a entidades privadas visa garantir a prestação de melhores serviços na circulação de pessoas e mercadorias. Por meio dessas narrativas, o Estado passou a eximir-se da responsabilidade de ser ele a criar condições para a fluidez da mobilidade e a circulação no país. Ao ganhar concessões, as empresas concessionárias, passaram a criar mecanismos de controle da circulação de pessoas e mercadorias no país. Um dos mecanismos de controle da circulação de pessoas e mercadorias adotado pelas empresas concessionárias, foi a implantação de portagens (pedágios, no Brasil) nas estradas sob a sua gestão. As estradas moçambicanas passaram a funcionar como espaços de materialização das relações de poder.

Neste processo, as empresas concessionárias, por meio de instrumentos normativos, apresentavam-se como entidades dominantes, e os motoristas, apareceriam em situação de subalternidade. Viu-se, no entanto, as liberdades fundamentais dos cidadãos, como, por exemplo, de livre circulação (o direito de ir e vir), a serem cerceadas após a implantação de portagens nas estradas. A circulação das pessoas e mercadorias, como também o consumo da cidade, passaram

a ser condicionadas ao pagamento de uma taxa a determinadas entidades privadas que fazem gestão das estradas e ponte através de sistema de portagens. Esse cenário contraditório do desenvolvimento capitalista, verifica-se na cidade de Maputo, sobretudo, na Estrada Circular de Maputo, uma das mais modernas rodovias construídas pelo Estado no período pós-independente.

AÇÃO DO ESTADO NA CONCESSÕES DE INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS À ENTIDADES PRIVADAS

Historicamente, o Estado desempenhou várias funções, algumas das quais, de (re)organizador e (re)estruturador do território, visando viabilizar investimentos para a construção de infraestruturas rodoviárias (estradas e pontes) como forma de resolver o problema da mobilidade e circulação de pessoas e mercadorias. Gallo (2024, p. 200) explica que “dentre tantos agentes, um dos mais significativos (mas não o único) no exercício do poder de uso do território, é o Estado”.

De todos os agentes interessados no exercício do poder de uso do território, o Estado tem as suas particularidades, as quais, são exclusivas a ele. De acordo com Gallo (2024, p. 200), diferentemente de outros agentes interessados no uso do território, “o Estado é o agente que organiza o território através de seu poder de regulação do dinheiro, dos financiamentos, da lei e da política”.

Por causa dessa função organizadora do território e regulamentadora, tanto em termos legislativo, quanto de fluxos financeiros, o Estado passa, de acordo com Brettas (2020, p. 35), a ser “o grande impulsionador das oportunidades de rentabilidade financeira”, cuja materialidade no território depende das decisões tomadas por este. Gallo (2024) explica que:

As corporações, instituições e agentes privados hegemônicos, para usarem o território, dependem da base do Estado para viabilizar e concretizar os seus projetos; ao mesmo tempo, passa a manter como elite dominante (que se efetiva através do constante apoio do capital privado), a fração de classes que está no comando do Estado, atende os interesses desses agentes corporativos através do aparato estatal. No âmbito desse complexo jogo de alianças e articulações entre estes agentes, aqueles que não são hegemônicos (ou que não conseguem se manter como hegemônicos) acabam excluídas dos processos decisórios (Gallo, 2024, p. 201-202).

Como se pode ver, o Estado revela-se ser uma entidade muito complexa sob ponto da sua atuação. Complexa porque a sua ação se manifesta de forma dúbia, de um lado, apresenta-se como solução, e do outro, como um problema. Por isso, para a sua compreensão crítica, a análise sobre o Estado precisa ser feita dentro dessa complexidade, sobretudo, no que diz respeito ao exercício do poder de uso território nacional. Há situações em que o Estado dá a entender que é uma entidade para todas as classes sociais, mas paradoxalmente, toma partido, abraçando os interesses da classe dominante, subjugando os grupos sociais que se mostram mais fracos sob ponto de vista do exercício do poder de uso do território.

Ao estudar o Estado, Poulantzas (2000) chegou ao entendimento de que enquanto unidade política, o Estado funcionava como um estruturador e organizador das frações sociais em constante conflito e disputa para a materialização dos seus interesses. No entanto, embora internamente note-se a manifestação dos interesses das classes sociais subalternas, para Poulantzas (2000, p. 129) o “Estado constitui, portanto, a unidade política das classes dominantes: ele instaura essas classes como classes dominantes”. Para este autor, na sociedade de classes:

O Estado baliza desde então o campo de lutas, aí incluídas as relações de produções; organiza o mercado e as relações de propriedade; institui o domínio político e instaura a classe politicamente dominante; marca e codifica todas as formas de divisão social do trabalho, todo o real no quadro referencial de uma sociedade dividida em classes (Poulantzas, 2000, p. 37).

No entanto, como unidade política que aglutina os interesses das classes dominantes, de acordo com Poulantzas (2000), na sociedade de classes, momentaneamente, o Estado passa a ser o responsável pela condensação de relações sociais. Embora Poulantzas (2000) tenha afirmado que na sociedade de classes, o Estado seria a síntese da condensação das relações sociais, Osório (2014) entende que vai para além disso.

Para este autor, na sociedade de classes “o Estado é [...] *a principal condensado das relações de poder*” (Osório, 2014, p. 17 *itálicos do original*). Como principal condensador de relações de poder, o Estado forja no seu inte-

rior, a luta de classes caracterizada por disputas pelo uso do território, travada por várias fracções sociais, as quais, buscam apropriá-lo para materializar os seus interesses.

Por causa disso, o Estado passa a ser, de acordo com (Iasuani, 1984, p. 48) composto por “aparatos nos quais há uma relação de poder entre as classes sociais, em poucas palavras, onde há luta de classes”. Uma vez alvo de disputas pragmáticas envolvendo vários agentes sociais com interesses antagônicos, o Estado passou a conjugar-se “como arena de disputa entre classes sociais e frações de classe, cada qual buscando fazer com que o Estado encampe suas bandeiras” (Costa, Manocchio & Gallo, 2022, p. 5). Com o advento da globalização neoliberal, as disputas entre as classes sociais em busca de condições para a materialização dos seus interesses a partir do Estado, ganharam um novo dinamismo.

No entanto, com a globalização, o Estado passou a ser o sustentáculo da expansão, manutenção e reprodução ampliada do capital, tanto na escala local, como global no contexto da financeirização produtiva dos territórios. Neste processo, as concessões de infraestruturas rodoviárias, passaram a ser novos mecanismos, através dos quais, o capitalismo financeiro passou a usar para garantir a rentabilidade económica. Em outras palavras, as concessões de infraestruturas rodoviárias, passaram a configurar-se num verdadeiro caminho aberto para a acumulação rápida de capitais (Oliveira, 2016).

Ao serem concessionadas a grupos corporativos para a sua exploração capitalista, essas infraestruturas rodoviárias passaram a funcionar como ativos financeiros, através dos quais, seria possível a extração da renda. Como forma de garantir a extração de renda, as concessionárias passaram a implantar portagens (pedágios, no Brasil) nas infraestruturas rodoviárias. Costa e Gallo (2020) explicam que ao serem concessionadas, as rodovias passam a viabilizar o fluxo de dinheiro, através do qual, é extraída localmente a renda, sendo mais tarde, remetido aos circuitos da acumulação financeira. Como mencionam os autores:

As rodovias, na medida em que são pedagiadas e controladas por agentes financeiros, engendram um fluxo de valor remetido do local para os circuitos financeiros, remunerando o capital dos investidores. Trata-se, portanto, de um uso do território alinhado ao processo de financeirização (Costa & Gallo, 2020, p. 352)

Em muitos países do mundo, as concessões de infraestruturas rodoviárias, tornaram-se num negócio rentável para os setores dominantes do capitalismo financeiro. Em países da Europa e da América Latina, por exemplo, as concessões de infraestruturas rodoviárias tornaram-se em fontes seguras de acumulação ampliada (Oliveira, 2016), pois, as mesmas, têm garantido lucros extraordinários às concessionárias. No Brasil, por exemplo, a maior parte dos ativos rodoviários estão sob o controle das empresas privadas, e a cidade de São Paulo se destaca em termos de estradas pedagiadas, o que lhes permite extrair lucros extraordinários (Gallo, 2024; Oliveira, 2016). Em Moçambique, como se verá na seção a seguir, a concessão de rodovias é recente.

ESTADO E CONCESSÃO DE RODOVIAS EM MOÇAMBIQUE

Em Moçambique, as concessões de infraestruturas rodoviárias, sobretudo, estradas e pontes, são recentes, e datam desde os finais do século XX. Tais concessões, são, no entanto, decorrentes das reformas econômicas de matrizes neoliberais promovidas pelo Banco Mundial e o Fundo Monetário Internacional (FMI), nos finais da década de 1980, as quais, resultam do colapso do projeto socialista de governação da FRELIMO (Frente de Libertação de Moçambique, partido de esquerda no poder desde 1975).

Em Moçambique, as concessões são feitas no quadro das Parcerias Público-Privadas (PPP), por meio das quais, o Estado procura mobilizar o investimento para tornar possível a construção e conservação das infraestruturas rodoviárias. Sob ponto de vista formal, em Moçambique as PPP foram introduzidas pela primeira vez, em 2011, com a Lei 15/2011, de 10 de agosto (Lei de Parcerias Público-Privadas, Projetos de Grande Dimensão e Concessões Empresariais).

Embora necessárias para a mobilização e captação de investimento, em Moçambique, de um lado, as PPP têm significado uma forma de transferên-

cia da renda para as concessionárias, e do outro, como um mecanismo legal pelo qual as elites ligadas ao partido FRELIMO têm garantido a acumulação privada da riqueza. O estudo conduzido pelo Centro de Integridade Pública (CIP) em 2015, constatou que as PPP estão a serviço das elites da FRELIMO. Essa entidade explica que a maior parte das frações sociais que vem se beneficiando das concessões de empreendimentos públicos às empresas privadas, são funcionários públicos que ocupam cargos de chefia no Estado e do partido FRELIMO (CIP, 2015).

A Estrada Nacional Número 4 (N4) que integra o Corredor de Maputo, foi uma das primeiras infraestruturas rodoviárias, cuja construção contou com a participação do Estado, a ser concessionada para uma entidade privada para a sua gestão. A N4, foi construída por meio de um memorando de cooperação envolvendo os governos da República de Moçambique e da África do Sul, na altura representados pelos antigos presidentes Joaquim Alberto Chissano e Nelson Mandela, respectivamente. A construção da N4 remonta desde os primeiros anos da década de 1990, quando os dois governos decidiram criar condições de transitabilidade, com as quais, fosse possível ligar via rodoviária os dois países.

A construção da N4 visava garantir a ligação rodoviária entre as cidades de Tshwane (então Pretoria) na província de Gauteng, na África do Sul, e a cidade e província Maputo, em Moçambique. A atividade comercial entre os dois países, foi determinante para a construção da N4. A África do Sul, é que estava mais interessada na construção da N4, pois, tornava possível o escoamento das mercadorias a partir do porto de Maputo, um dos maiores na região da Comunidade dos Países de Desenvolvimento da África Austral (SADC, sigla inglesa).

Após a sua construção, a N4 foi concessionada à empresa sul-africana *Trans African Concessions* (TRAC) por um período de 30 anos. O processo de concessão da N4, esteve inserido no quadro das Parcerias Público-Privada (PPP). Depois da concessão N4, surgiram outras concessões de infraestruturas rodoviárias a entidades privadas no país por meio das PPPs.

A maior parte das concessões de infraestruturas rodoviárias, surgem nos princípios do século XXI, e foram realizadas durante o governo do presidente

Armando Emílio Guebuza (2005-2015). No entanto, durante o governo Armando Guebuza, grande parte das concessões de infraestruturas rodoviárias foram realizadas na região centro do país. Após serem concessionadas por meio de adjudicação direta, nessas infraestruturas foram implantadas portagens, através das quais, realizavam-se as cobranças. Na região centro do país, a província de Tete é que se notabilizou com a implantação de portagens durante a governação de Armando Guebuza, e até a sua saída do poder, contava com cerca de cinco (5).

No entanto, em 2024, o governo do presidente Filipe Nyusi entregou cerca de 700 km de estradas a concessionária Estradas do Zambeze, que atualmente, gere através do sistema de portagens, a Ponte Samora Machel e Ponte Kassuende, ambas erguidas sobre o rio Zambeze na cidade de Tete. A concessionária Estradas do Zambeze não construiu esses 700 km de estradas, apenas fará a gestão e a manutenção por um período de 30 anos (O País, 2024).

A concessionária Estradas do Zambeze fará a gestão desses 700 km de estradas através de sistema de portagens, algumas das quais, já erguidas, sobretudo, na Estrada Nacional Número 7 (N7) que liga as províncias de Manica e Tete, e deste último ponto, as repúblicas do Malawi, Zâmbia e Zimbabwe. Nas portagens existentes na N7, as cobranças foram suspensas em 2015, depois de uma série de protestos desencadeados pelos motoristas, os quais, alegavam a precariedade da estrada.

Na altura, o governo Armando Guebuza cedeu à pressão social, desistindo de cobrar aos usuários da N7 em Tete. Até o momento que a elaboração deste trabalho foi finalizada, não ocorriam cobranças nas portagens da N7 localizadas na província de Tete, sobretudo, as de Changara e de Moatize (localizada próximo de Mboza), respectivamente. Para além da província de Maputo, as portagens foram implantadas na província de Manica, Sofala e Zambézia. Na província de Manica, algumas portagens, estão sob a gestão do Fundo de Estradas, uma instituição pública, sobretudo, as da N7.

Além dessas, existem tantas outras no país, cujas empresas concessionárias não são conhecidas publicamente. Em 2020, o Presidente do Conselho de

Administração do Fundo de Estradas, Ângelo Macuácuá, em uma entrevista ao “O País Económico”, revelou que no país, que estava em curso a montagem de mais 18 portagens, das quais, 12 seriam montadas nas estradas nacionais a partir de 2021 (O País, 2020).

Em 2021, entraram em funcionamento cerca de sete (7) portagens, entre as quais, as de Chidenguele, na província de Gaza, e de Nhacundela, Malova, Mapinhane, em Inhambane, todas ao longo da Estrada Nacional Número 1. No mesmo ano, entraram em funcionamento as portagens de Camuaza, em Manica, na Estrada Nacional Número 7 (N7), e Congerenge e Utukulo, em Niassa, na Estrada Nacional Número 1 (O País, 2021). Em 2025, através de um comunicado de imprensa, no qual estabelecia novas taxas de cobrança nas portagens, o governo Daniel Chapo, deu a conhecer a sociedade moçambicana que existiam mais 20 portagens no país (Ministério dos Transportes e Logística, 2020).

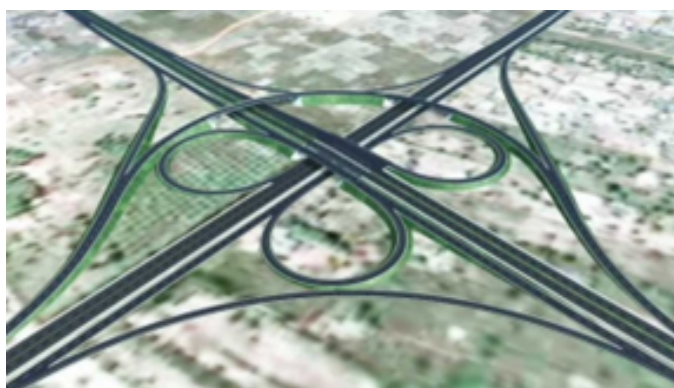
Mais, uma vez, no documento apresentado pelo governo Daniel Chapo, não aparece nomes das empresas concessionárias, o que dificulta saber a origem do capital e a natureza das parcerias que norteariam as concessões das estradas. Por sua vez, a falta dessa informação, dificulta saber o fluxo do seu capital e dos investimentos que realizam nas estradas sob a sua gestão através de sistema de portagens. Paradoxalmente, a maior parte dessas concessionárias, não tem *sites* onde se pode consultar informações, como, por exemplo, os contratos assumidos ou os relatórios de conta para aferir os seus lucros obtidos das cobranças das portagens.

Esse cenário dificulta saber o real valor que estas concessionárias pagam em termos de impostos ao Estado. Ademais, impossibilita saber se as empresas estão a cumprir com as suas obrigações de induzir os processos de desenvolvimento territorial no quadro da chamada Responsabilidade Social das Empresas (RSE) assumida pelas concessionárias. Os *sites* funcionais consultados que se encontravam funcionais, eram da TRAC que gere a N4 e da Rede Viária de Moçambique (REVIMO), esta última, objeto de análise nesse texto, a qual gera a Estrada Circular de Maputo.

ESTRADA CIRCULAR DE MAPUTO: DA SUA CONCESSÃO A REVIMO À EMERGÊNCIA DE DISPUTAS PELO USO DO TERRITÓRIO

O problema da mobilidade urbana na cidade de Maputo, obrigou o governo moçambicano, na época sob a liderança do presidente Armando Guebuza a pensar numa solução. Foi nesse contexto que se surgiu o projeto de construção da Estrada Circular de Maputo, o qual foi apresentado ao governo para responder o problema aquilo que se considerava o maior dilema urbano. A Estrada Circular de Maputo, é sem dúvidas, uma das infraestruturas rodoviárias mais modernas construída pelo Estado Moçambicano nesta primeira metade do século XXI, com a finalidade de melhorar a mobilidade urbana no país, sobretudo, na cidade de Maputo.

Imagem 1. Parte do Projeto original da Estrada Circular de Maputo - Moçambique



Fonte: *Frame* de vídeo obtido em https://www.youtube.com/watch?v=_MRRN5mv27o. Acesso: 11/02/2025

Ao mobilizar-se para que a construção dessa infraestrutura rodoviária fosse possível, o objetivo era criar uma rede de relações espaciais, que permitisse a ligação rodoviária entre a cidade de Maputo e outras cidades circunvizinhas dentro da Região Metropolitana. Na época, havia um entendimento segundo o qual, com a construção da Estrada Circular de Maputo, o trânsito poderia fluir com maior flexibilidade, de tal maneira que descongestionaria algumas avenidas, aliviando assim os motoristas durante as horas de maior fluxo.

Entretanto, estava-se diante da reestruturação do território meio de uma rede de relações espaciais, através da qual ligava a cidade de Maputo com os outros contextos urbanos dentro da Região Metropolitana do Grande Maputo,

cuja circulação era problemática. Para tornar viável o projeto de construção da Estrada Circular de Maputo, em nome do Estado, o governo moçambicano recorreu ao financiamento externo junto ao *Exim-Bank* da China. O valor total aplicado na obra foi de US\$ 315 milhões de dólares, dos quais, US\$ 300 milhões provinham de um empréstimo bancário feita ao *Exim Bank* da China. O dinheiro que o Estado emprestou junto ao banco chinês seria pago pelos moçambicanos através dos seus impostos.

As obras de construção dessa infraestrutura rodoviária estiveram a cargo de uma construtora chinesa, a *China Road and Bridge Corporation* (CRBC). A construção da Estrada Circular de Maputo iniciou oficialmente em 2012, e na altura, pressupunha-se que fosse terminar em 2015. Mas, até 2015, as obras de construção haviam sido terminadas parcialmente, faltando apenas a seção VI e o nó de Tchumene, cujas obras viriam ser concluídas momentos a posterior. Após o término das obras de construção da Estrada Circular de Maputo, o governo colocou-a para o uso do público.

A notícia de que a estrada já estava pronta para ser utilizada pelo público, deixou muitas pessoas encantadas e eufóricas, não apenas residentes na cidade de Maputo, mas também da Região Metropolitana do Grande Maputo, dada as melhores condições de circulação a que oferecia. Mas, a população não sabia o que o governo estava a tramar nas escondidas. Enquanto a população usava estrada, o governo discutia a necessidade de privatizá-la.

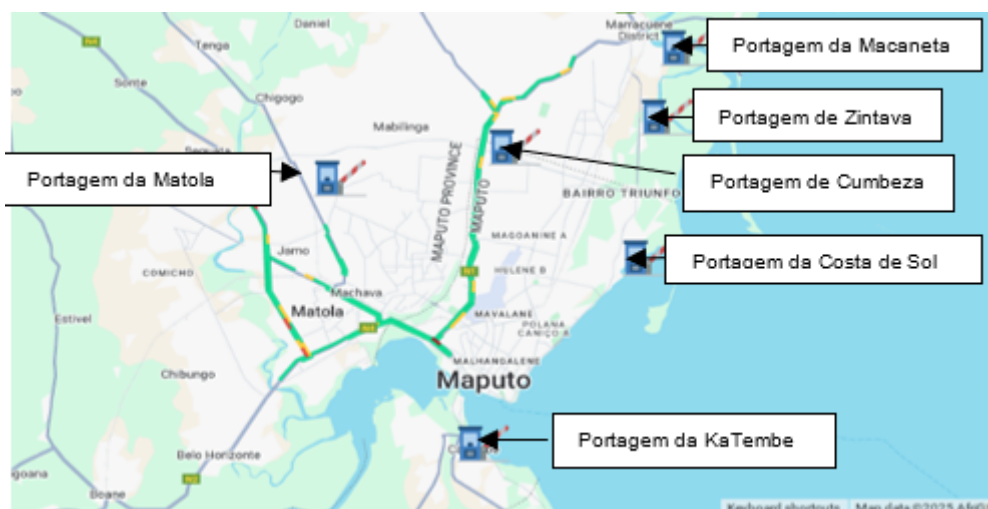
Para o governo, o único caminho para manter a Estrada Circular de Maputo em boas condições de transitabilidade, de modo a que não se degradasse de forma precoce tendo em conta o fluxo de viaturas, passava pela sua entrega à gestão privada. Importa realçar que na época, existia uma entidade pública, no caso, a empresa Maputo Sul, que foi responsável pela construção da Estrada Circular de Maputo, da ponte Maputo-Catembe e respetivas estradas de ligação.

Aliás, a empresa Maputo Sul, já tinha construído a portagem da Catembe, que está a escassos metros da ponte Maputo-Catembe, com objetivo de cobrar aos motoristas o uso dela, de modo a aplicar esse dinheiro nas atividades da sua manutenção. O governo do presidente Filipe Nyusi (2015-2025) entendia que não bastava apenas a Maputo Sul liderar o processo de construção dessas infraestruturas rodoviárias, ela tinha que ter também a capacidade de gestão.

Com base nesses fundamentos, o governo Filipe Nyusi, decidiu extinguir a Maputo Sul e no seu lugar, criou uma sociedade anônima, neste caso, a Rede Viária de Moçambique (REVIMO, SA), a qual viria ganhar a concessão da Estrada Circular de Maputo, num processo caracterizado por falta de transparência. Não houve chamamento público ou publicação de editais de leilão para a concessão da Estrada Circular de Maputo, apenas o governo fez uma adjudicação direta à REVIMO. Até 2023, a estrutura acionista da REVIMO era composta por quatro entidades: Fundo de Estradas, Instituto Nacional de Segurança Social (INSS), Kuhanha (Catsossa & Fabricio, 2025a, 2025b).

No entanto, a partir de 2024, a REVIMO acrescentou mais um elemento na sua estrutura acionista, composto pelos funcionários da própria empresa. A euforia da população e os encantos que a Estrada Circular de Maputo, traduziram-se em desilusões e desencantos, enfim, pesadelos, sobretudo, quando a REVIMO, iniciou o processo de implantação de portagens. A medida em que as portagens eram erguidas, ficava cada vez mais claro que a população estava sendo cercada. O que a população não sabia, é que as portagens estavam sendo implantadas em locais estratégicos ao longo da Estrada Circular de Maputo, sem *chances* de fuga as cobranças pela REVIMO pelo uso dessa infraestrutura rodoviária.

Figura 1. Distribuição das portagens da REVIMO no entorno da Estrada Circular de Maputo



Fonte: Captada da tela do computador da página da REVIMO. **Org:** O autor (2025)

Com a implantação dessas portagens na Estrada Circular de Maputo, a cidade de Maputo ficou praticamente ilhada. Para a comunicação terrestre com outros contextos geográficos dentro da Região Metropolitana da Grande Maputo, o acesso à cidade de Maputo, ficou dependente do pagamento de uma determinada taxa à REVIMO por parte dos motoristas pelo uso da Estrada Circular de Maputo construída por fundos públicos. A partir de agora, ninguém entra e sai da cidade de Maputo, sem, no entanto, pagar pelo uso da Estrada Circular de Maputo.

A partir de então, o consumo da área central da capital e outros bairros periféricos estava condicionado ao pagamento das portagens sob a gestão da REVIMO, cuja implantação vislumbrava se estar diante de um ato tirano no território *maputense*. Tratava-se, portanto, da implantação da tirania e ditadura do capital financeiro na sua forma mais perversa igual a descrita por Santos (2013), com a qual a REVIMO buscava mecanismo para garantir a sua acumulação e reprodução ampliada, sem, no entanto, dar as pessoas o direito de escolha.

A REVIMO não deu a liberdade dos cidadãos escolherem se querem usar a Estrada Circular de Maputo ou outras estradas alternativas mesmo que precárias, ou seja, menos modernizadas. Para piorar, no ato da implantação das portagens, a REVIMO não deixou estradas alternativas para aqueles que não tinham condições financeiras que lhes permitissem pagar pelo uso da Estrada Circular de Maputo, seja para entrar ou sair dos bairros centrais e periféricos da cidade de Maputo.

Essa situação gerou indignação, críticas e questionamento na cidade de Maputo. Para a população, a colocação das portagens na Estrada Circular de Maputo por parte da REVIMO, sem, no entanto, deixar estradas alternativas para que pudessem usar, trata-se de uma injustiça social, daí que pediam ao governo de modo a que se impedisse o processo de cobranças que estavam sendo arquitetada pela REVIMO. Já as organizações da sociedade civil, das quais, o Centro de Integridade Pública (CIP) e o Centro para a Democracia e Direitos Humanos (CDD), entendiam que a colocação das portagens na estrada circular de Maputo, era legal e inconstitucional (Catsossa & Gallo, 2025a, 2025b).

Outra indignação das organizações da sociedade civil, estava relacionada com o fato de a REVIMO não contribuir para o pagamento da dívida contraída pelo Estado ao *Exim Bank* da China, dinheiro através do qual foi possível a construção da Estrada Circular de Maputo. No entanto, tanto a população quanto as organizações da sociedade civil, não entendiam por que razões o uso da Estrada Circular de Maputo deveria ser cobrado por uma entidade privada que não financiou a sua construção.

O único investimento visível que a REVIMO fez na Estrada Circular de Maputo foi a construção do *nó de Tchumene*, através do qual visava evitar conflitos com a *Trans African Concessions* (TRAC) que gere a Estrada Nacional Número 4 (N4). Para as organizações da sociedade civil, o fato de a REVIMO ter construído o nó de Tchumene, o investimento aplicado não era suficiente para cobra taxas elevadas pelo uso da Estrada Circular de Maputo.

Havia um entendimento de que se a população é que vai pagar a dívida contraída pelo Estado ao *Exim Bank* da China, então, não deveria ser cobrada pelo uso da Estrada Circular de Maputo. Tanto a população, quanto as organizações da sociedade civil, entendiam que não fazia sentido uma entidade que não financiou a construção dessa infraestrutura, cobrar pelo uso dela, e não pagar a dívida. O que a população não sabia, é que os interesses por trás da colocação de portagens na Estrada Circular de Maputo, eram complexos, conexos e múltiplos.

Tratava-se, no entanto, da articulação de grupos compostos pelas elites políticas e econômicas ligadas ao partido FRELIMO que pretendiam usar essa infraestrutura construída por fundos públicos como um instrumento de acumulação privada de capital. A indignação, mais tarde, gerou protestos populares. Vendo que todas as entradas e saídas da cidade de Maputo, estavam cercadas de portagens, a população começou a mobilizar-se, para, pelo menos, impedir a cobrança. O Centro para a Democracia e Direitos Humanos (CDD) através do seu Diretor, Adriano Nuvunga, liderou os protestos populares em 2022, em que visava travar as cobranças nas portagens da REVIMO.

Na tentativa de impedir as cobranças nas portagens da REVIMO, o CDD interpôs uma providência cautelar no Tribunal Administrativo. Para além dis-

so, o CDD recolheu várias assinaturas com a finalidade de submetê-las na Assembleia da República, por entender que cabia o poder legislativo decidir se o uso da Estrada Circular de Maputo pelos cidadãos deveria ser pago ou não. No entanto, em todas as ações do CDD visando impedir cobranças na Estrada Circular, não teve sucesso.

Mesmo diante de protestos populares, em fevereiro de 2022, a REVIMO iniciou as cobranças aos usuários da Estrada Circular de Maputo. No entanto, a REVIMO ignorou as críticas, apelos ao bom senso e pedido de redução dos preços por parte dos motoristas até a primeira quinzena de outubro de 2024. A situação viria mudar a partir da segunda quinzena de outubro de 2024, sobretudo, durante as manifestações pós-eleitorais convocadas e lideradas por Venâncio Mondlane através da sua página do *Facebook* da “parte incerta”, com as quais contestava a fraude eleitoral.

As portagens instaladas na Estrada Circular de Maputo, foram colocadas no radar por Venâncio Mondlane durante as manifestações, ao mobilizou a população a não pagar por considerar um ato injusto, justificando que beneficiavam apenas as elites da FRELIMO. Como um dos objetivos de Venâncio Mondlane no contexto das manifestações pós-eleitorais era destruir a FRELIMO, removendo-a do poder, os seus apoiadores e seguidores, passaram a direcionar as suas ações sobre as portagens da REVIMO. Neste processo, todas as portagens da REVIMO e outras infraestruturas, sobretudo, administrativas foram destruídas, vandalizadas, e parte delas, queimadas pelos manifestantes, que em apoio a Venâncio Mondlane, exigiam a reposição da suposta verdade eleitoral o Conselho Constitucional.

O pior cenário das destruições e vandalizações das portagens e outras infraestruturas conexas da REVIMO, ocorreu logo na sequência ao anúncio e validação dos resultados eleitorais pelo Conselho Constitucional, onde a FRELIMO e o seu candidato Daniel Chapo, eram os vencedores. A portagem de Cumbeza localizada na Estrada Nacional Número 1 (N1) é a que mais sofreu os efeitos das manifestações. Para além de ser ateadada fogo, e das cabines de cobranças serem quebradas, a infraestrutura administrativa foi também pilhada e incendiada. Os computadores, os ar-condicionado e outros bens foram saqueados e furtados pelos manifestantes.

Imagem 2. Portagem da REVIMO instalada em Cumbeza queimada por populares durante as manifestações pós-eleitorais em dezembro de 2024



Fonte: Moznews (2025) e pesquisa de campo (2025).

Durante as manifestações pós-eleitorais, o negócio da REVIMO que até a primeira quinzena de outubro mostrava-se rentável tendo em conta os lucros anuais que eram acumulados através da cobrança das portagens (Cattsossa & Gallo, 2025a, 2025b), entrou em crise. Cada tentativa de cobrança nas portagens aos motoristas, gerava cada mais protestos populares. Tendo em conta que a situação era violenta, a REVIMO foi forçada a suspender temporariamente as cobranças nas portagens instaladas na Estrada Circular de Maputo, visando evitar que as suas infraestruturas fossem destruídas por completo. No entanto, a REVIMO só voltou a cobrar nas portagens em maio de 2025, após a redução dos preços pelo governo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A concessão da Estrada Circular de Maputo da Rede Viária de Moçambique (REVIMO), enquadra-se política de gestão de infraestruturas rodoviárias adotado pelo Estado em vista a sua conservação, como forma de garantir que os cidadãos circulem em melhores condições de transitabilidade. Porém, a concessão da Estrada Circular de Maputo, apresenta várias contradições, as quais, estão na origem dos protestos populares. A REVIMO não é a entidade que financiou a construção dessa infraestrutura rodoviária, mesmo assim, ganhou a concessão para a sua gestão que é feita através de sistema de portagens.

Sucede que no contrato de concessão da Estrada Circular de Maputo (e tantas outras que estão na sua gestão através de sistema de portagens), não há nenhuma cláusula que force a REVIMO a pagar a dívida contraída pelo Estado ao *Exim Bank* da China. A REVIMO usa esse aspecto para eximir-se da responsabilidade de pagar a dívida. A inexistência dessa cláusula no contrato de concessão da Estrada Circular de Maputo à REVIMO, pode ter sido intencional e/ou proposital, já que os acionistas são grupos sociais que controlam o Estado.

A colocação dessa cláusula no contrato de concessão, obviamente, seria um encargo aos próprios acionistas da REVIMO, uma vez reduziria os lucros a serem partilhados anualmente. Desde o início, a Estrada Circular de Maputo, revelou estar-se diante de um território em disputa, onde diferentes frações de poder mediam forças visando controlá-lo com vista a materializar os seus interesses. De um lado, os motoristas apoiados contestando as cobranças pelo uso da Estrada Circular de Maputo, e do outro, a concessionária, tentando fazer uso dessa infraestrutura rodovia, na qual não gastou nada em termos financeiros, visando transformá-la num veículo de acumulação ampliada.

REFERÊNCIAS

BRETAS, Tatiana. **Capitalismo dependente, neoliberalismo e financeirização de políticas sociais no Brasil**. Editora: Consequência, Rio de Janeiro, 2020

CIP. **Parcerias Público-Privadas: um investimento necessário, mas problemático em Moçambique - caso da concessão do Porto de Nacala e Linha do Norte**. Maputo, 2015.

CATSOSSA, Lucas Atanásio & GALLO, Fabricio. **Estado, capital financeiro e território em disputa: uma análise a partir da Estrada Circular de Maputo – Moçambique**. In: Anais - V CBOE (Congresso Brasileiro de Organização do Espaço), ISBN: 978-85-89082-83-9, p. 1153-1169, Rio Claro, 2025a.

CATSOSSA, Lucas Atanásio & GALLO, Fabricio. **Estado, financeirização de infraestruturas rodoviárias e tensões sociais na Estrada Circular de Maputo – Moçambique**. ANAIS - XII Jornada Internacional de Políticas Públicas (XII JOINPP), ISSN 2175-280X, São Luís, 2025b.

COSTA, Bruno Moreira Riani; MANOCCHIO, Fernando Guilherme Silveira; GALLO, Fabricio. Disputas políticas entre frações do capital pelo uso do território como recurso: a ascensão dos investidores institucionais frente ao enfraquecimento do capital infraestrutural. **GEOGRAPHIA (UFF)**, v. 24, p. 1-19, 2022.

COSTA, Bruno Moreira Riani; GALLO, Fabricio. Concessão rodoviária como plataforma de valorização financeira: expressão do uso corporativo do território. **Terra Livre**, v. 1, p. 321-361, 2020.

GALLO, Fabrício. Tirania do dinheiro e novos usuários do território: governos, concessões e sistema financeiro. In: CASTILLO, Ricardo et al., (Orgs). **Território brasileiro: contribuições da obra de Milton Santos para pensar o período informacional**. Editora: Consequência, p. 199-215, Rio de Janeiro, 2024.

ISUANI, Ernesto A. **Três enfoques sobre o conceito de Estado**. In: R. C. pol, 27(1), p. 35-48, RJ, 1984.

OLIVEIRA, Cássio Antunes de. **O papel das concessões de rodovias na normatização do território brasileiro e suas relações com a circulação**. Tese [Doutorado em Geografia], UNESP, Presidente Prudente, 2016.

O PAÍS. **Dezoito novas portagens serão montadas no país**. 2020. Disponível em: <https://opais.co.mz/dezoito-novas-portagens-serao-montadas-no-pais/>. Acesso: 03/11/2025.

O PAÍS. **Governo entrega gestão da Ponte Kassuende e EN7 à Estradas do Zambeze**. 2024. Disponível em: <https://opais.co.mz/governo-entrega-gestao-da-ponte-kassuende-e-en7-a-estradas-do-zambeze/>. Acesso: 03/11/2025.

POULANTZAS, Nicolas. **Estado, poder e socialismo**. Ed: Paz e Terra, SP, 2000.

OSÓRIO. **O Estado no centro da mundialização: a sociedade civil e o tema do poder**. 1ª edição; Editora: Outras expressões, São Paulo, 2014.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Editora: Rio de Janeiro, 2013.

CAPÍTULO 6

TERRITÓRIOS TURÍSTICOS E A APROPRIAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

Willian Ribeiro da Silva
Doi: 10.48209/978-65-5417-602-5

INTRODUÇÃO

O turismo na atualidade apresenta-se como a nova engrenagem do capitalismo e, que vem ganhando destaque quanto ao seu poder de gerar divisas e ampliar a acumulação do capital. O sistema capitalista sempre apresenta novas formas para superar suas crises, pós década de noventa esta atividade se torna uma das principais formas de acumulação e apropriação de espaços.

Mas este potencial apresentado por esta atividade extrapola os limites econômicos, sendo um grande modificador ou transformador de espaços, tendo sempre um apelo econômico, sendo o papel do turismo de transformar espaços em mercadoria, logo potencializado pelo marketing.

A ligação entre o marketing e o turismo é estreita, pois o turismo depende de propagandas para potencializar e transformar espaços, em espaços turísticos, neste sentido o papel fundamental do marketing é valorizar a cultura, arquitetura, os símbolos urbanos, tornando-os símbolos turísticos que são consumidos pela sociedade moderna.

No mundo moderno ou pós-moderno novas configurações vêm sendo apresentadas e intensificadas pela globalização através da fluidez, intensificação das redes entre outros fatores que proporcionam uma expansão do turismo. Junto com as características mencionadas e as novas relações de trabalho, no qual todo trabalhador tem o direito á férias, cria-se a idealização de lazer e descanso, que faz parte do turismo.

Na atualidade podemos falar em “Indústria do Turismo” pela sua complexidade e potencialidade de transformar espaços e produzir riquezas, lembrando que sua importância e magnitude desta atividade é recente.

O novo turismo apresenta novos atributos quanto a sua formação e prática que estão relacionados com a sociedade moderna. No pensamento sobre a indústria do turismo e o imaginário que esta atividade cria, Carlos 2002 menciona:

A indústria do turismo transforma tudo o que toca em artificial, cria um mundo fictício e mistificado de lazer, ilusório, onde o espaço se transforma em cenário para o “espetáculo” para uma multidão amorfa mediante a criação de uma série de atividades que conduzem a passividade, produzindo apenas a ilusão da evasão, e, desse modo, o real é metamorfoseado, transfigurado, para seduzir e fascinar. Aqui o sujeito se entrega às manipulações desfrutando a própria alienação e a dos outros. (Carlos, 2002, Pg. 27. in. (Org) Yázigi, 2002)

O turismo moderno apresenta novos ideais de consumo dos espaços, que são representados pela imaginação da sociedade, sendo potencializada pelo marketing dos espaços turísticos, neste sentido Cruz 2003, reforça a idéia do turismo moderno e seu consumo, mencionando que:

Ressurgem as viagens de transatlânticos, os parques temáticos e a construção do imaginário para o consumo. Desponta a quarta geração turística: o “Turismo de Consumir”, acompanhando o movimento das transformações tecnológicas e da informação, os shoppings centers, que caracterizam a sociedade mundializada. (Cruz, 2003, p.4)

Diante de todo potencial econômico que apresenta o turismo, este também se apresenta como grande criador de desigualdades, através da exclusão da população local, que muitas vezes não participa do processo de planejamento e gestão, sendo de suma importância a participação de todos os segmentos da sociedade, sendo na realidade interesse de todos, pois a implantação e transformação do turismo refletirão em todos, desde os comerciantes, população local, prefeitura, entre outros setores da sociedade.

O turismo quando não planejado pode agravar a situação da população local, se não inserida nas decisões e nas atividades, sendo que muitas das ações ou estruturas turísticas realizam-se do global para o local, evidenciando a lógica de uma ordem global que acaba por destruir toda possibilidade de desenvolvimento local. Quando a lógica surge de fora para dentro, esta não apresenta uma relação com a população local, obedecendo à lógica do capital que se apro-

pria sem projeto algum de inserção da população, neste sentido podemos falar que esta lógica é avassaladora, por apropriar e produzir espaços de exclusões.

Os espaços de exclusão muitas vezes estão relacionados com a troca de uma economia, pela economia turística que não absorve toda mão de obra disponível, além que com o incremento do turismo, o valor do solo e sua função são altamente valorizados, tornando difícil o acesso para as classes de baixo poder aquisitivo. Sendo o turismo também um grande aliado para levar o desenvolvimento da sociedade, em seus diversos aspectos, social, econômico e cultural, deste que haja planejamento e participação de toda a população e representantes.

Neste caso a lógica é inversa da apresentada, pois a lógica que exclui e cria segregação sócio-espacial e econômica é uma lógica externa, a lógica pensada no desenvolvimento local, é uma lógica desenvolvida do local para o global, sendo a base a população local, que apresenta articulação e planejamento interno, enfatizando o desenvolvimento local. Nesta linha de pensamento Trigo (2007) ressalta:

Turismo é um fenômeno que não cria apenas empregos, impostos e desenvolvimento. Se mal planejado é fator de poluição, exclusão social, concentração de renda, aumento da prostituição, incremento da exploração sexual infantil e comprometimento de investimentos em projetos mal elaborados. A responsabilidade por essas questões não é exclusiva dos governos, mas da sociedade organizada como um todo. (Trigo, 2007, p.15)

As ressalvas realizadas na introdução deste artigo têm o propósito de mostrar a complexidade da atividade turística realizada atualmente e seu poder de produzir, transformar e consumir espaços, tornando a análise destes espaços uma tarefa difícil, diante da gama de fatores que envolvem esta atividade.

Neste sentido o presente artigo tem o intuito de fazer uma análise dos espaços e territórios turísticos através das abordagens metodológicas de Carlos 2001, p.12, que enfoca os espaços públicos em três níveis de análise, e Haesbaert 2004, que nos proporciona a compreensão dos territórios através de três vertentes de análise. Com a base metodológica apresentada pelos autores acima nós proporcionará uma análise integrada dos espaços turísticos e os fatores que determinam esta atividade, além de sua gestão e planejamento.

PENSANDO EM ESPAÇOS PÚBLICOS NOS TERRITÓRIOS TURÍSTICOS

As duas linhas metodológicas escolhidas para realizar a análise dos espaços turísticos estão centradas em Carlos 2001 e Haesbaert 2004, que utilizam os conceitos de Espaços Públicos e Território respectivamente, que proporcionara uma análise integrada dos espaços apropriado/produzidos e consumidos pelo turismo, que refletem em diversos setores da sociedade.

O Turismo Entre os Espaços Públicos

A conceituação de Carlos 2001, sobre os espaços públicos, contribui para a compreensão do consumo destes espaços e como o turismo se apropria deste tornando-os mercadorias, sendo que os espaços públicos são espaços de uso comum por toda sociedade.

Conforme a delimitação e sentido, os espaços públicos devem ser um bem comum, onde o encontro dos diferentes se faria presente nestes espaços, mas na realidade, estes espaços são ocupados, tornando símbolos do turismo, e nesta apropriação o espaço público perde o sentido ou se (re) configura conforme as idealizações e lógica do turismo.

Sendo que nesta nova organização e (re) configuração dos espaços públicos o encontro dos diferentes não se faz presente neste palco, mas sim a homogeneização de estilos, pessoas, poder, entre outros elementos que compõem e predominam nos espaços públicos da atual sociedade moderna. Para Gomes 2002, in Sobarzo espaços públicos são:

È a sociedade que pelo uso outorga o caráter público que permite a reprodução social. Devemos entender o espaço público como uma forma - conteúdo, como um lugar físico e um lugar de comportamentos: “O lugar físico orienta as praticas, guia os comportamentos, e estes por sua vez reafirmam o estatuto público desse espaço.” (Sobarzo, 2007, p.159. in: Org. Sposito, 2007)

Em relação aos espaços públicos, não podemos falar em morte destes, apesar de que os sentidos reais dos espaços públicos estão sendo feridos, pois estes espaços devem ser dotados de diferenças, liberdade, onde o encontro

dos diferentes e de toda sociedade se faz necessário para a vida dos espaços públicos, mas como mencionado não é a morte, mas sim o ressurgimento de novas configurações que compõem estes espaços, novas dinâmicas que lhes conferem novos símbolos, sentidos e qualidades, pois o turismo em sua apropriação acaba por excluir muitas vezes a população local, sendo que esta população que dinamiza a vida destes espaços, e quando se tornam mercadoria estes espaços criam novos espaços, os espaços da exclusão, segregação, entre outros que fazem parte das variáveis produzidas pelo turismo mal planejado e estruturado. Quanto à “morte e vida” dos espaços públicos Sobarzo 2004 enfatiza:

Os espaços públicos criados nas grandes metrópoles contemporâneas negam esse ideal e, ao contrario assumem a desigualdade e separação como valores estruturantes; isso não significa a morte do espaço público, mas sim a transformação de um tipo de espaço para outro. (Sobarzo, 2004, p.18).

Através das relações estabelecidas entre os espaços públicos e o turismo, mostra-se relevante os estudos entorno desta temática abordando o turismo, e para a análise destes espaços públicos, apropriados e consumidos pelo turismo, utilizaremos os três níveis de análise de Carlos, 2001, sendo:

1ª Dominação Política- Poder Público/Elites na produção do espaço público

2ª Acumulação de Capital- Implementação de espaços públicos que contribuem a valorização de áreas e apropriação privada desta valorização

3ª Esfera da realização da vida humana- Materializa-se em espaços públicos que possibilitam praticas cotidianas de lazer, consumo entre outros.

O primeiro nível de análise está presente a dominação política, no qual enfatiza o poder público que esta nas mãos da elite, que apresentam todas as condições para modificar e apropriar os espaços públicos, nesta “atmosfera” que o turismo se desenha, através das relações entre o poder publico e a elite, pois o turismo se apropria dos espaços públicos que são de toda a sociedade através de concessões adquiridas pelas prefeituras, governo do estado, chegando á instancia federal.

Podemos mencionar que o motor do turismo se encontra na esfera política, que através das ações e investimentos do setor público, o turismo se apropria, tornando estes espaços públicos em espaços turísticos. Entre os exemplos mais claros entre a relação do turismo e o poder público podemos citar a criação do Ministério do Turismo, no governo Lula que viabiliza investimentos e apoio a este setor, que prima pelo desenvolvimento econômico e social.

Dada a importância deste setor e sua dinamicidade quanto ao poder de levar desenvolvimento local, desde a década de 60 o governo realiza políticas e investimentos para o desenvolvimento do turismo, ficando explícito a interdependência e a utilização de empresários do turismo da máquina pública. Como menciona Trigo 2007:

Pela primeira vez, em 1996, a EMBRATUR estruturou uma política nacional de turismo; investimentos nacionais e estrangeiros jorraram em hotéis, parques temáticos e projetos ligados a entretenimento; a privatização das telecomunicações e de várias rodovias provocou melhoras na infraestrutura; houve o crescimento da formação profissional em todos os níveis (superior médio e básico); novos cursos como hotelaria, gastronomia e lazer somaram-se aos cursos de turismo como formadores de profissionais qualificados; e vários estados, municípios, empresas privadas e ONGs compreenderam a importância do turismo como fator de desenvolvimento e inclusão social. A partir de 2003, foi criado o Ministério do Turismo, antiga reivindicação do setor, possibilitando que os problemas da área fossem tratados em um ministério específico. (Trigo, 2007, p.15).

O segundo nível de análise está centrado na acumulação de capital e implementação dos espaços públicos que contribuem para a valorização de áreas e apropriação privada desta valorização pelo turismo. Como uma atividade que está sendo valorizada recentemente, seguindo a lógica moderna do capital e sua ampliação.

Por meio da apropriação dos espaços e sua implementação, para que ganhe novas características e sentido, o turismo insere sua lógica mercadológica proporcionando grande valorização destes espaços, criando assim novas bolhas especulativas sobre o atrativo e em seu entorno. Mas sempre há dois lados, o econômico e o social, sempre um prevalece em detrimento do outro, sendo assim através da valorização de áreas e espaços turísticos, a população com menor poder aquisitivo sentirá o reflexo destas ações, pela especulação e infla-

ção do solo urbano e rural, no caso de cidades turísticas, com diversos serviços mais caro, entre outros fatores que contribuem para criar os territórios de exclusão, na visão de Haesbaert 2004.

No terceiro e último nível de análise proposto por Carlos 2001, enfatiza a esfera da realização da vida humana que se materializa em espaços públicos, possibilitando as práticas cotidianas de lazer, consumo entre outros. Ao pensar em turismo é pensar no imaginário, tudo que o momento de lazer pode lhe proporcionar, nesta concepção os espaços criados pelo turismo ganha vida quando consumidos. Através do consumo destes espaços passamos do imaginário/idealizado para a materialização que se configura a partir das relações entre o turista e o atrativo, comunidade local, a realização destas práticas fazem os espaços públicos gerar novas configurações e vida a estes espaços.

Através da tríade de análise proposta por Carlos 2001, podemos transpor para os espaços públicos utilizados pelo turismo, proporcionando uma compreensão da produção do turismo e seus desdobramentos em diferentes fases e níveis sobre os espaços e população

O Turismo Entre os Territórios

Nesta parte do artigo focalizaremos o conceito de território e sua utilização para a análise de territórios turísticos, tendo como base as categorias de análise proposta por Haesbaert 2004.

O conceito de território apresenta diversas interpretações por ser utilizada entre as diversas áreas do conhecimento, desde biologia, economia, psicologia e também pela geografia, mas com diferentes configurações. Para a geografia o território apresenta diversas abordagens e enfoques o que lhe torna um conceito complexo e com diferentes concepções. Diante da complexidade e uso do conceito de território Saquet 2010 aborda que:

O território pode ser pensado como um texto num contexto, como lugar articulado a lugares, por múltiplas relações, econômicas, políticas e culturais; é movimento e unidade entre o ser e o nada, (i) materialmente. É descontraído e reproduzido, num único processo. Há sujeitos e, concomitantemente, transformação do ser em seu ser outro, que o contém. Um está no outro, no mesmo movimento de formação do território. (Saquet, 2010, p.163).

Diante da exposição de Saquet abre-se um leque quanto à importância deste conceito e sua variação, podendo ser interpretado desde o imaginário ao real, das relações econômicas a culturais, neste sentido mostra-se um conceito-metodológico amplo, com diversas aplicabilidades.

Uma grande contribuição para a compreensão do conceito de território está em Raffestin 1993, que menciona sua formação, no qual o espaço antecede o território, sendo que o território adquire sua qualidade através das relações de poder estabelecidas no espaço, neste sentido o poder torna-se um elemento essencial para a construção do território. Nas palavras de Raffestin 1993:

É essencial compreender bem que o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente [...] o ator “territorializa” o espaço. (RAFFESTIN, 1993, p. 143).

Quanto ao poder, se faz necessário esta abordagem para amplificar a visão quanto ao conceito de território e as relações que se estabelecem entre as diferentes instancias, podendo ser política, social, econômica entre outras. Transpondo para o setor turístico podemos falar na criação deste território através das relações entre o turista e a comunidade local, guias turísticos, agências de turismo e atrativos, assim se configurando um território turístico, através das relações de poder que se estabelece entre os mais distintos segmentos.

A compreensão das territorialidades turísticas não se explica apenas pelas relações de poder, pois através da globalização o mundo passa a adquirir novas configurações e as atividades econômicas, políticas e culturais atravessa por reestruturações e, se diferenciado entre o “novo e o velho”. O turismo se estrutura através da globalização, aproveitando da fluidez, tecnologia, as características do mundo moderno, tornando o lazer, os espaços públicos e, o tempo ócio em uma valiosa mercadoria. Mas estas relações e potencialidades do turismo se inserem no contexto da globalização e no mundo em redes e malhas, que através das conexões e relações criam-se e fortalece os territórios turísticos. Em relação à formação territorial através de malhas e redes Saquet afirma que:

... entende a territorialidade como multidimensional e inerente á vida em sociedade. O homem vive relações sociais, a construção do território, interações e relações de poder; diferentes atividades cotidianas, que se revelam na construção de malhas, nós e redes, constituindo o território; manifesta-se em distintas escalas espaciais e sociais e varia no tempo. (Saquet, 2010, p.77)

Estas são algumas concepções e abordagens sobre o conceito de território, que se tornou uma importante ferramenta de análise do geógrafo, sendo que para nossa análise utilizaremos a concepção de Haesbaert 2004.

Para Haesbaert 2004, a análise do território se estabelece em quatro linhas territoriais, o território econômico, que visa às relações econômicas num dado espaço, o território político que enfatiza as relações de poder em sua dimensão espacial, o território cultural ou simbólico- cultural que se forma através da identidade e a carga simbólica de um território, e o território natural, que se constitui através das relações entre a sociedade e o meio físico-natural. Com o uso desta metodologia, as análises dos territórios turísticos tornam-se completa e integrada, sendo que os territórios turísticos são dotados de complexidade, passando por diversas vertentes, econômica, cultural, político e natural.

Transpondo as categorias de território proposto por Haesbaert 2004, para os territórios turísticos. Podemos estabelecer diversas relações quanto ao território econômico e o turismo, sendo de princípio uma atividade econômica e que esta inserida na lógica capitalista e que através das relações de capital e trabalho formam-se os territórios turísticos, sendo hoje uma engrenagem para a ampliação e acumulação de capital, tanto em capital móvel, quanto fixo.

O turismo quanto uma atividade econômica que vem adquirindo destaque, depende da formação de um território político, sendo este o patrocinador desta atividade, que através da liberação dos espaços públicos e investimentos no setor, torna esta atividade dinâmica e com maior potencialidade de ampliar o capital.

Quanto ao território simbólico/cultural este se torna a mercadoria do turismo, que consome as materializações da cultura de um determinado território, tornando em símbolos turísticos através da indústria do marketing.

Neste sentido há uma valorização do diferente pela sociedade moderna, que configura diversos territórios carregados de história, cultura em mercadorias, fortalecendo o imaginário do turista, a sensação de prazeroso a vivência nestes espaços. Neste sentido Carlos menciona:

O lazer na sociedade moderna também muda de sentido, de atividade espontânea, busca do original como parte do cotidiano, passa a ser cooptado pelo desenvolvimento da sociedade de consumo que tudo que toca transforma em mercadoria, tornando o homem um elemento passivo. Tal fato significa que o lazer se torna uma nova necessidade. (Carlos, 2002, p.25, in. (Org) Yázigi, 2002).

A última vertente centra-se no território natural, no qual se caracteriza pela relação entre a sociedade e o meio físico /natural. As características do meio natural ganham novas conotações na sociedade moderna, transformando seu sentido e seus usos, que implica em todas as vertentes territoriais acima citadas.

Hoje o meio natural não é valorizada mais “derrubada”, mas sim em “pé”, sendo valorizada através do turismo ecológico ou de aventura, que tem como perspectiva, a conservação destes territórios, havendo assim uma mudança no pensamento social, sendo valorizado economicamente, que utilizam os diversos discursos sócio-ambiental para reforçar o turismo ecológico e de conservação, sendo mais uma engrenagem política, econômica que se reflete na sociedade.

Ainda em Haesbaert 2004, este enfatiza o hibridismo dos territórios, tornando ainda mais complexo a análise destes, ao pensar em territórios turísticos, estes é um grande exemplo de territórios híbridos, no qual há uma troca entre o turista e os atrativos e, população local, onde o encontro dos diferentes acaba por se fundir.

Existem duas vertentes de análise sobre o hibridismo, a primeira se apresenta de forma positiva, pois através do contato, possibilita a troca e o enriquecimento social, mas em segunda instância, os territórios turísticos podem perder suas características, tornando-os espaços “comuns”.

Através da transposição das idéias e metodologia proposto por Haesbaert para a geografia do turismo, há uma compreensão da totalidade dos territórios turísticos e seus desdobramentos.

Mas nas análises dos territórios turísticos devemos realizar diversos “olhares”, pois estes territórios dotados de complexidade apresentam mais de uma visão, a visão do turista e a visão da comunidade local e, um olhar do empresário que ultrapassa as duas primeiras, pelo fato dos interesses muitas vezes serem divergentes. Para esta reflexão Rodrigues 1997, no aponta:

Na visão de Knafo existem duas territorialidades distintas: a da população moradora do lugar, identificada como “territorialidade sedentária”, e a dos turistas que passam pelo local, a “territorialidade nômade”, indicando interesses concorrentes e contraditórios que se refletem no próprio espaço geográfico. (Rodrigues, 1997)

Entre os Espaços Públicos e o Território: O Turismo

Na tentativa de uma análise que contemple os territórios turísticos, relacionamos a metodologia de Carlo (2001), para os espaços públicos e a metodologia de análise territorial de Haesbaert (2004), cruzando as duas metodologias e conceitos, teremos uma base conceitual e metodológica completa para a análise dos territórios turísticos, no qual se insere os espaços públicos.

Figura 1: Produção do Território Turísticos



Legenda:

-  Níveis de Análise para Espaços Públicos: Carlos 2001
-  Vertentes de Análise Territorial: Haesbaert 2004
-  Inter-Relação Metodológica
-  Análise Integrada: Territórios Turísticos

Fonte: Org. Willian Ribeiro

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O turismo quanto uma economia potencial que surgiu recentemente, neste sentido às pesquisas deste setor, principalmente da geografia do turismo são recentes, apresentando algumas dificuldades, principalmente pela complexidade desta atividade e a quantidade de atores que compõem o turismo.

Nestas perspectivas este artigo faz uma breve reflexão sobre a extensão do turismo e sua importância, quanto agente formador e transformador de espaços e territórios. Faz-se necessário para uma análise integrada, relacionar duas vertentes, os espaços públicos, no qual o turismo se apropria transformando-o em mercadoria, e a vertente territorial no qual o turismo age e transforma refletindo entre diversos setores e segmentos da sociedade.

Este setor apresenta grande potencial para modificar os espaços e apropriar, podendo levar o desenvolvimento local, ou criar novos espaços, onde reina a exclusão e a segregação. Neste sentido temos que realizar diversas visões sobre esta atividade, para uma completa análise, focando a realidade e apontando medidas para que esta atividade não seja da desigualdade.

Neste sentido deve-se haver uma política e planejamento voltado a este setor, proporcionando um turismo de inclusão e desenvolvimento social e econômico, reinando o dialogo entre todos que constituem esta atividade.

BIBLIOGRAFIA

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço – Tempo na Metrópole: a fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Contexto, 2001.

CRUZ, Rita de Cássia A. da. **Introdução à Geografia do Turismo**. 2ª ed. São Paulo: Roca, 2003.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da (des) territorialização: do fim dos territórios à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RODRIGUES, A. B. **Turismo e desenvolvimento local**. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. **Turismo, modernidade e globalização.** 1ª edição. São Paulo: Hucitec. 1997.

SAQUET, Marcos Aurélio. **Abordagens e concepções de Território.** São Paulo: Expressão Popular, 2010.

SOBARZO, Oscar. **Apontamentos para uma proposta teórico-metodológica para a análise dos espaços públicos em cidades médias.** In: Sposito, M.E. B(Org). *Cidades médias: Espaços em transição.* São Paulo, Expressão Popular, 2007.

SOBARZO, Oscar. **Os Espaços da Sociabilidade Segmentada: a produção do espaço público em Presidente prudente.** Tese de Doutorado em Geografia, Universidade Estadual Paulista-FCT. Presidente Prudente, 2004.

TRIGO, L. G. G., ALMEIDA, R. M.; LEITE, E.; MALCHER, M. A. **Aprendiz de Lazer e Turismo.** Caminhos do Futuro – Ministério do Turismo: São Paulo, IPSIS, 2007.

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA. Coordenadoria Geral de Bibliotecas. Grupo de Trabalho Normalização Documentária da UNESP. **Normalização documentária para a produção científica da UNESP:** normas para apresentação de referências segundo a NBR 6023:2002 da ABNT. São Paulo, 2003. 97 p. <http://www.biblioteca.unesp.br>

YÁZIGI, Eduardo (org.). **Turismo e paisagem.** São Paulo: Contexto, 2002.

CAPÍTULO 7

DILEMAS DA PRODUÇÃO ESPACIAL: DO DIREITO À CIDADE HÁ UMA JUSTIÇA SÓCIOESPACIAL, TERRITORIAL E ANTIRRACISTA

Jacksiel da Silva Maximino
Doi: 10.48209/978-65-5417-602-0

INTRODUÇÃO

Estudar a produção espacial das cidades é um desafio e tanto, tendo em vista que, muitos fatores aos quais são responsáveis pela produção das cidades têm um papel crucial na saga de buscar compreender as urbes, sua dinâmica de produção, estruturação e expansão, logo, mostrando-se como uma prática sistemática a vida urbana, onde cada elemento é fundamental para que o termo (cidade) se estabeleça e funcione.

Em contrapartida, são muitos elementos responsáveis na elaboração do espaço geográfico e urbanístico, bem como, esses elementos não são apenas responsáveis pela materialização da estrutura visual das cidades, mas também, pelo que é vivenciado dentro das mesmas por sua população através do cotidiano contido nos “espaços vividos” (Serpa, 2019, p. 86) por meio do uso e ocupação do seu solo urbanizado.

Contudo, discutindo as questões da produção espacial, faz com tenhamos um diálogo e encontro direto com o conceito de (Território) na Geografia, uma vez que, o conceito de (Espaço) aqui em debate, compreende a materialidade e subjetividade contida nas práticas sociais cotidianas, ao qual resultam na estrutura física, espacial e social das cidades, enquanto o território em si, é o processo de delimitação de um recorte espacial mais objetivo, propriamente dito, onde o seu olhar torna-se mais centralizado e objetivo, com o foco em um único ponto fixado.

O estudo do conceito de espaço, permite aos geógrafos, investigar a dinâmica e o fluxo das práticas socioespaciais que são materializadas e principalmente, vivenciadas através do espaço-tempo, o podemos compreender e sintetizar, como a produção espacial que resulta na figura singular das cidades.

Todavia, “o espaço é a acumulação desigual de tempos” (Santos, 2021, p. 09), uma vez que, nem sempre todos têm a mesma acessibilidade do uso e ocupação do solo urbano de maneira igualitária e justa, assim, por meio por meio do recorte territorial, podemos observar algumas vulnerabilidades vivenciadas e submetidas a pontos específicos das urbes, unindo espaço e território na tarefa de compreender fenômenos urbanos como o da segregação.

Portanto;

Pensar a produção do espaço como imanente à produção da sociedade no movimento (histórico) de sua reprodução. Trata-se de pensar a produção do espaço em seus fundamentos sociais, isto é, a produção do espaço inserida no conjunto de produções que dão conteúdo e sentido à vida humana. (Carlos, 2016, p. 09).

Figura 1: Axé, arte e festivais no aniversário de Salvador.



Fonte: Turismo, Ministério. 28 de mar 2013.

Um dos exemplares mais marcantes dessa discussão, é a inegável presença histórica da população negra na construção da nossa história, cultura e principalmente, dos espaços urbanos no Brasil. Cidades como, Salvador no estado da Bahia, é uma grande representatividade do exposto, no entanto, diante dessa efervescência histórica urbana nacional, mazelas sociais como o do “racismo estrutural” (Almeida, 2022, p. 35) tem grande força e impacto na maneira como a população negra vivência o fenômeno da urbanização no país.

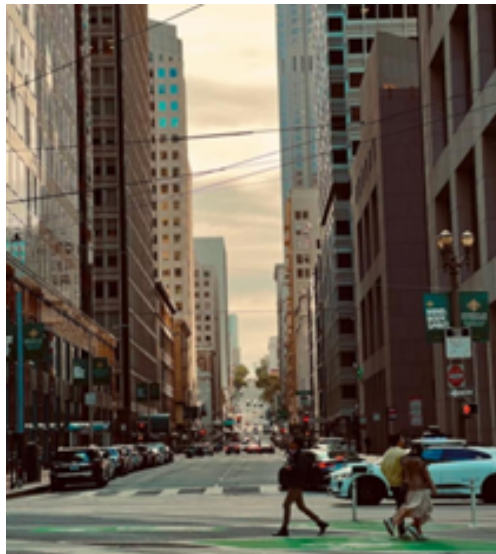
Em suma, o estudo apresenta ao mesmo tempo que discute, a produção espacial das urbes. A relação espaço e território. A busca por uma justiça socioespacial e territorial, bem como a mitigação do racismo contido no fenômeno urbano brasileiro. A pesquisa foi construída com base metodológica do método da Dialética, apoiando-se no materialismo Histórico-Dialético proposto por Karl Marx, assumindo um perfil da Geografia Crítica e um estudo de abordagem qualitativa.

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E SUA DINÂMICA

Adentrar na discussão sobre a produção do espaço, é algo que reverbera gerações e fronteiras, pois, a proposta apontada de estudo sobre o fenômeno espacial é algo que já vem sendo feito por muitos teóricos de várias origens há bastante tempo, isto, desde as ciências que fomentaria a Geografia posteriormente como a conhecemos na atualidade, perpassando pela Geografia tradicional em seus primeiros passos enquanto uma ciência de fato pré-estabelecida, e enfim, chegando à Geografia moderna atual.

“A geografia emerge como uma disciplina a partir de 1870 [...] configurando um conhecimento específico, sem contudo perder de vez a visão globalizante da realidade” (Corrêa, 1991, p. 08), portanto, transformando a discussão de produção do espaço em uma de suas peça chave na compreensão da dinâmica planetária, logo, a essência da própria Geografia é encontrada em meio ao fenômeno espacial.

Figura 2: Centro da cidade da Califórnia - EUA.



Fonte: Varade, Nilen. 19 de Jun 2022.

Desse modo, a noção de *produção* traz questões importantes, pois seu sentido desvela os conteúdos do processo produtivo, os sujeitos produtores, os agentes da produção material do espaço, as finalidades que orientam essa produção no conjunto de determinada sociedade, bem como as suas formas de apropriação. Tal produção distingue-se das outras em seu significado e, por essa razão, apresenta outras implicações. Se a produção tem por conteúdo relações sociais tem também, uma localização no espaço. Assim, a produção do espaço e produção das atividades no espaço, portanto, as atividades humanas se localizam diferencialmente no espaço, criando uma morfologia (Carlos, 2016, p. 68).

O urbano portanto, é palco de nossa consolidação de existência e ao mesmo tempo nossa consagração como seres sociais, civilizados e evoluídos perante os demais seres bióticos (organismos vivos) e os abióticos (matéria sem vida), uma vez que, a cidade e sua morfologia são produtos e reflexo temporal das nossas práticas sociais enquanto sociedade.

Desde os primórdios de nossa História, os seres humanos se agruparam e formaram comunidades, buscando uma melhor sobrevivência no coletivo, julgando que se trabalhassem em conjunto, todos teriam chances maiores de sobrevivência e prosperidade (Sposito, 2024), assim, dar-se início as primeiras civilizações antigas na Mesopotâmia.

Com efeito, é importante destacarmos que, em referência ao que se refere há:

Mesopotâmia, região em que, grosso modo, atualmente é o Iraque, fica entre os vales dos rios Tigre e Eufrates. Suas primeiras cidades foram fundadas por volta de 5 mil AC na Suméria, nome dado ao sul da Mesopotâmia e se transformaram em cidades-estados que controlavam as regiões ao redor. Por volta de 2,5 mil AC, a cultura suméria alcançou o seu apogeu, estendendo-se desde as cordilheiras de Zagros e Tauro e do Golfo Pérsico ao mar Mediterrâneo. Os trabalhos artesanais floresceram; canais de irrigação desde os rios até os vilarejos e as cidades permitiram o cultivo de cevada, trigo, milho e gergelim. [...] a Suméria e a Arcádia, criando um forte império (Dalal, 2017, p. 08-09)

Assim sendo, diante do exposto, é de suma importância que passemos a olhar a estrutura urbana enquanto cidade como sendo um produto produzido por meio do fenômeno urbano, no qual corresponde a um conjunto de estruturas e ações, cujo, entrelaçam-se como um organismo vivo, ao qual, por meio disso propicia o que entendemos pela caracterização de cidade, onde que, a mesma se materializa e se expressa por meio da produção do espaço geográfico

O espaço é aqui compreendido como uma dimensão social, como materialização das relações sociais. [...] A reflexão sobre o espaço urbano, na atualidade, evidencia as transformações, [...] no qual o espaço ganha importância como ativo. [...] Nesse contexto de transformações, o espaço, [...] é sobretudo, um espaço de conflitos, de disputas entre diferentes sujeitos sociais. [...] produzindo a cidade como mercadoria com a finalidade específica de reprodução, [...] os movimentos sociais que se confrontam [...] e atuam, [...] a produção como [...] elementos concretos da vida cotidiana (Carlos, 2017, p. 81).

Com efeito, a partir do fenômeno urbano que produz o espaço geográfico como outrora já discutido, podemos então perceber sua materialização e concretização por meio da cidade, onde que, em seu âmago ferve há nossa sociedade, cuja, encontra-se mergulhada em práticas sociais.

Em suma, ao olharmos dessa maneira, possibilitamos com isso um novo olhar espacial sobre a estrutura das urbes, um olhar mais clínico, diga-se de passagem, de modo que, através disto podemos refletir, discutir, aprofundar-se e principalmente, enxergar as malhas que compõem as camadas do fenômeno espacial e urbano por meio do encontro com uma “geografia dos espaços vi-

vidos” (Serpa, 2019, p. 79), logo, a política, economia, cultura, religiosidade, etnografia, entre outros fatores populacionais entram em discussão e destaque, uma vez que, tais fatores assumem seus devidos papéis como agentes diretos da dinâmica social do espaço e produzem a euforia fluida que é a cidade em seu cotidiano.

DO DIREITO À CIDADE HÁ UMA JUSTIÇA SÓCIOESPACIAL, TERRITORIAL E ANTIRRACISTA

É de suma importância que as cidades quando pensadas e planejadas, considerem as possibilidades de suas eventuais vulnerabilidades socioespaciais aos quais venham se abater ou produzidas sobre seus habitantes. Historicamente, a população negra vivencia em nosso país condições de vulnerabilidade, encontrando-se quase sempre em meio às problemáticas socioespaciais e urbanísticas por meio das condições vividas em meio ao cotidiano.

Ao pensarmos no termo de o direito à cidade, partimos de uma premissa de “expressar uma forma de relação com a vida e com a crise urbanas que busca os caminhos de sua transformação [...] e o próprio entendimento de transformação da cidade” (Carlos; Alves; Padua, 2017, p. 95).

Com efeito, o urbano se constrói e ao mesmo tempo se desconstrói através da linearidade do próprio tempo em detrimento da consolidação do espaço geográfico. E em meio a sua volatilidade espacial, ranhuras surgem, as quais se assemelham a fissuras no território, cujas, engolem grupos específicos em virtude de condições que expressam uma realidade perversa, dura e sistemática, imposta por preconceitos históricos e pela ganância dos interesses capitalistas, à medida que segrega e marginaliza localidades, pessoas e grupos específicos, tal como ocorre com a população negra no Brasil a séculos de história.

Diante disso;

percebe-se que os praticantes de matriz afrodescendentes no país, encontram-se mais suscetíveis ao problema apontado, visto que a cultura africana no Brasil carrega não só as marcas históricas em seus costumes culturais e crenças, mas também os resquícios do preconceito étnico-racial e estrutural que se enraizaram na formação da sociedade brasileira (Maximino, 2025, p. 15).

Nessa linha de análise, os espaços que são vivenciados pela população negra em nosso país, carrega consigo marcas e narrativas históricas de luta e resistência, pelo direito básico da visibilidade e igualdade em meio a vida social e urbana, logo, germinando forçadamente territórios como das comunidades de populações tradicionais, assim como, os terreiros da religiosidade afro-brasileira e os quilombos, onde o passado une-se ao presente, ecoando vezes de resistência e ancestralidade.

Figura 3: Coco na Comunidade Quilombola Caiana dos Crioulos/PB.



Fonte: Defato, Brasil. 20 de Nov 2021.

No tocante aos territórios de comunidades tradicionais em nosso país, como mencionado anteriormente, os territórios quilombolas em especial, aos que resistiram ao tempo e alcançaram a contemporaneidade, tiveram suas fundações de base durante o período da escravidão, servindo como um refúgio e espaço de resistência ao sistema social impregnado pelo o racismo.

“O quilombo era refúgio de muitos elementos marginalizados pela sociedade escravista [...] era o exemplo da democracia racial de que tanto se fala, mas nunca existiu no Brasil fora das unidades quilombolas” (Moura, 2020, p.

58), o que além de ser territórios de resistência, passou-se a ser encarados como territórios malquistos e de incômodo socioespacial.

Em uma singularidade de tempo, os quilombos, os terreiros de matriz afrodescendente, entre outros espaços e territórios oriundos da população negra, vivenciaram fortes violências sociais e que seu reflexo se faz presente até os dias atuais, projetando-se em um racismo sistemático moderno, compondo uma violência histórica. Desde sempre, “legitimaram as intervenções no espaço urbano e sobretudo no espaço marginal da ‘desordem e indisciplina’, associados ao crime, não compatíveis com o cenário de cidade” (Gomes; Mello, 2021, p. 48).

O pensamento social brasileiro tem longa tradição no estudo da problemática racial e, no entanto, em quase toda a sua história, as perspectivas teóricas que o recortaram respondem, em grande parte, pela postergação do reconhecimento da persistência de práticas discriminatórias em nossa sociedade (Carneiro, 2011, p. 16).

Desta forma, naturalizou-se a marginalização dos espaços vividos pela negritude nacional, onde ser negro no Brasil, virou sinônimo de descaso e violência existencial, considerando que, “os negros compõem uma parcela significativa dos pobres no Brasil e as soluções para carências habitacionais de transporte, educação lazer entre outras, pouco foram pensadas para esta classe” (Gomes; Mello, 2021, p. 50), criando territórios que impõe vulnerabilidades socioespaciais.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Diante das discussões apresentadas no decorrer deste estudo, podemos constatar aquilo que a própria ONU (Organização das nações unidas) no ano de 2021, segundo o jornal CNN BRASIL, já havia apontado publicamente ao mundo, afirmando por meio de;

Um relatório produzido pelo Alto Comissariado da Organização das Nações Unidas (ONU), identificou um racismo sistêmico contra negros no Brasil, e em outros países do mundo. O documento aponta dados do Fórum Brasileiro de Segurança Pública, que afirmou que, em 2019, a mortalidade de pessoas negras em intervenções policiais era 183% maior do que de pessoas brancas (CNN Brasil, 2021).

Portanto, por meio de dados como estes, podemos observar como o racismo age diretamente no processo do uso e ocupação do solo urbano nas cidades, deixando muito a desejar no que diz respeito ao acesso ao dito cujo, direito à cidade, em uma perspectiva mais justa por parte da população negra no Brasil.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, o estudo desenvolvido aqui enquanto pesquisa, buscou discutir como o espaço urbano é produzido a partir do cotidiano brasileiro, refletindo acerca de sua acessibilidade por parte da população negra, bem como suas mazelas sociais que causam as negligências vivenciadas por essa população.

Através desse estudo, espera-se contribuir no ampliamiento das discussões do direito à cidade através da ótica decolonialista, de modo a unir os termos de Espaço e Território nas discussões geográficas quando o objeto é a busca pelo entendimento das condições de vulnerabilidades submetidas a grupos específicos, assim como o racismo segrega a população negra em nosso país.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Silvio Luiz de. **Racismo Estrutural: Femininos Plurais**. 1º ed. São Paulo-SP: Ed. Jandaíra, 2022.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A Condição Espacial**. 1ºed. São Paulo-SP: Ed.Contexto, 2016.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; ALVES, Glória; PADUA, Rafael Faleiros. **Justiça Espacial E O Direito À Cidade**. 1º ed. São Paulo-Paulo-SP: Contexto, 2017.

CARNEIRO, Sueli. **Racismo, Sexismo e Desigualdade no Brasil**. Editora: Selo Negro. São Paulo-SP, 2011.

CNN, Elis Barreto. Relatório do Alto Comissariado da ONU aponta ‘racismo sistêmico’ no Brasil. **Jornal CNN BRASIL**, 2021. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/relatorio-do-alto-comissariado-da-onu-apon-ta-racismo-sistemico-no-brasil/>. Acesso em: 10 Nov. 2025.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. 7º ed. São Paulo-SP: Ática, 1991.

DALAL, Roshen. **A Compacta História do Mundo: Volume I**. 1º ed. São Paulo-SP: Universo dos livros, 2017.

DEFATO, Brasil; Carolina Ferreira. **Coco na Comunidade Quilombola Caiana dos Crioulos/PB**. Brasil defato, 2021. Disponível em: https://www.brasildefato.com.br/2021/11/20/na-paraiba-acoes-das-mulheres-negras-e-dos-quilombos-atuam-para-mudar-a-realidade-racista/?fbclid=PAT01DUAN_IU-xleHRuA2FlbQIxMABzcnRjBmFwcF9pZA81NjcwNjczNDMzNTI0Mj-cAAafgjfZjn8Zj-yM47SDFRotIcLj6L8PJF_vEJkKCNU5ZkucOWHvbZZ-mwjcanow_aem_6tuEvalbBj6LUV-pnvdIwg. Acesso em: 10 Nov. 2025.

GOMES, Aramis Horvath; MELLO, Leonardo Freire de. **Racismo Territorial: O planejamento urbano tem um problema de raça?**. 1º ed. Jundiaí-SP: Paco Editorial, 2021.

MAXIMINO, Jacksiel da Silva. Produção do espaço urbano e seus dilemas de (R)existência: A cultura religiosa e a intolerância étnico-racial. In: GUILHERME, William Douglas; AUGUSTO, Diogo Luiz Lima; FREITAS, Patrícia Gonçalves de. (Org.). **Tendências Contemporâneas em Ciências Humanas: Sociedade, Cultura e Inovação**. 1º ed. Rio de Janeiro-RJ: Editora e-Publicar, 2025, p. 11-19. Disponível em: <https://editorapublicar.com.br/tendencias-contemporaneas-em-ciencias-humanas-sociedade-cultura-e-inovacao>. Acesso em: 10 Nov. 2025.

MOURA, Clóvis. **Quilombos: Resistência ao escravismo**. 1º ed. São Paulo-SP: Expressão Popular, 2020.

SANTOS, Milton. **Pensando o Espaço do Homem**. 5º ed. São Paulo-SP: edusp, 2021.

SERPA, Ângelo. **Por Uma Geografia Dos Espaços Vividos: Geografia e Fenomenologia**. São Paulo: Contexto, 2019.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização**. 16º ed. São Paulo-SP: Editora Contexto, 2024.

TURISMO, Ministério. **Axé, arte e festivais no aniversário de Salvador**. 28 de mar 2013. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/axe-arte-e-festivais-no-aniversario-de-salvador>. Acesso em: 10 Nov. 2025.

VARADE, Nilen. **Centro da cidade da Califórnia - EUA**. 9 de Jun 2022. Disponível em: <https://unsplash.com/pt-br/fotografias/pessoas-atravesando-uma-rua-em-uma-cidade-Nswpo-b5wxs>. Acesso em: 24 dez. 2023.

CAPÍTULO 8

REFLEXOS DOS PLANOS URBANOS DE SALVADOR (BAHIA) NA ÁREA DO MIOLO E SOBRE CAJAZEIRAS

Kaíc Fernando Ferreira Lopes
Doi: 10.48209/978-65-5417-602-8

INTRODUÇÃO

Este artigo investiga a relação entre o planejamento urbano de Salvador e a conformação territorial da região do Miolo, com destaque para o conjunto de bairros de Cajazeiras, analisando como os planos urbanísticos e diretores contribuíram para a consolidação de uma urbanização periférica e desigual. A pesquisa baseia-se em análise documental e bibliográfica dos principais instrumentos de planejamento da cidade, desde o EPUCS (1943-1950) até o PDDU de 2016, articulando-os ao contexto socioespacial e às transformações da metrópole baiana. Argumenta-se que, embora os planos mais recentes reconheçam Cajazeiras como centralidade metropolitana, as políticas implementadas têm reproduzido lógicas de exclusão e valorização imobiliária, reforçando a segregação socioespacial. Por fim, discute-se a necessidade de um planejamento participativo e antiexcludente, orientado pela justiça territorial e pela efetiva integração das periferias à dinâmica urbana e simbólica de Salvador.

O estudo do planejamento urbano de Salvador revela um histórico de centralização territorial e exclusão social, no qual as áreas periféricas foram sistematicamente marginalizadas pelos instrumentos de ordenamento e gestão da cidade. O caso de Cajazeiras, no coração do Miolo de Salvador, é exemplar: nascido como projeto habitacional nas décadas de 1970 e 1980, o bairro tornou-se um vasto território popular, densamente habitado, mas ainda carente de infraestrutura, mobilidade e reconhecimento simbólico.

Historicamente, o planejamento urbano soteropolitano concentrou investimentos na área litorânea e central, relegando o interior do município à condição de espaço residual (Santos, 1996; Souza, 2003). A lógica de ocupação do

Miolo expressa um processo de urbanização desigual, vinculado ao crescimento desordenado, à especulação imobiliária e à ausência de políticas habitacionais integradas.

Este artigo propõe analisar como os planos urbanos trataram o Miolo e Cajazeiras ao longo das décadas, identificando permanências, contradições e tentativas de inclusão. A partir dessa trajetória, busca-se compreender as relações entre planejamento, território e desigualdade, situando Cajazeiras como um caso paradigmático da urbanização periférica brasileira.

O planejamento urbano é, em essência, uma forma de poder. Ele expressa interesses, visões de mundo e hierarquias que moldam o espaço urbano (Lefebvre, 1999). Ao mesmo tempo em que organiza o território, o planejamento define quem pode habitar, circular e produzir dentro da cidade. Assim, o espaço é tanto produto quanto produtor de desigualdades sociais.

Segundo Milton Santos (1997), o território é “um sistema de objetos e ações”, onde o uso e o valor se entrelaçam. A forma como o Estado e o capital o utilizam revela a estrutura social que o sustenta. Na América Latina, marcada pela colonização e pela dependência econômica, o território urbano se constrói sob a égide da desigualdade e da exclusão, fenômeno que se reproduz nas metrópoles brasileiras (Maricato, 2011; Rolnik, 2015).

Lefebvre (1968) introduz o conceito de “direito à cidade”, compreendendo-o como a possibilidade de os cidadãos intervirem na produção do espaço urbano. Quando as populações periféricas são privados desse direito, o planejamento se torna instrumento de dominação. A crítica ao urbanismo tecnocrático, portanto, é central: ele se legitima pela neutralidade técnica, mas serve à reprodução do capital imobiliário (Villaça, 2001; Souza, 2003).

Dessa forma, compreender o papel de Cajazeiras na estrutura urbana de Salvador implica questionar o modelo de planejamento excludente que, sob o discurso da modernização, consolidou a desigualdade territorial.

DESENVOLVIMENTO

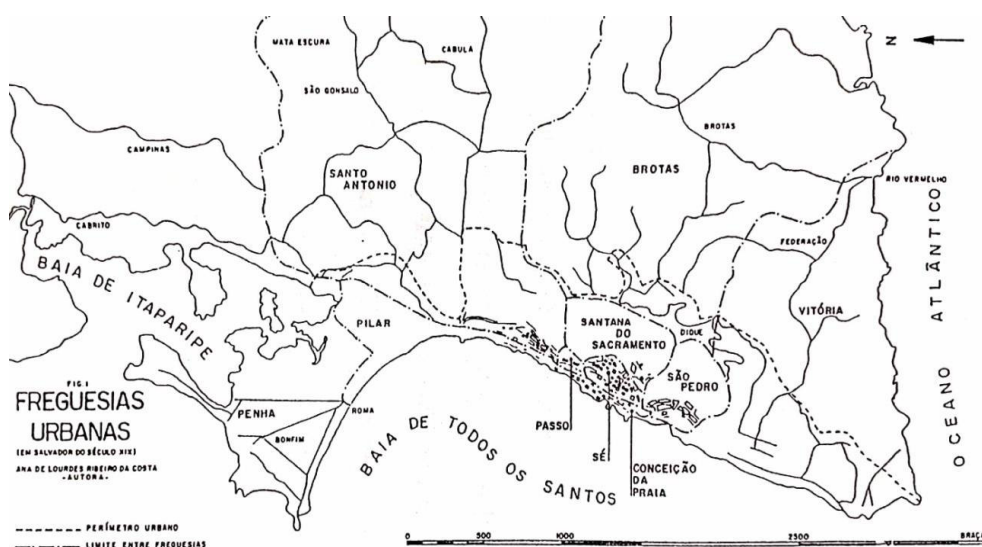
Salvador é marcada, desde sua fundação, por uma geografia de contrastes. A antiga cidade-fortaleza, construída sobre a falha geológica que divide a cidade alta da cidade baixa, traduziu no espaço as hierarquias sociais do período

colonial. O centro administrativo, religioso e comercial concentrava o poder, enquanto as camadas subalternas eram empurradas para áreas de morros e vales (Santos, 2008). A cidade de Salvador foi fundada com o propósito estratégico de funcionar como uma cidade-fortaleza, concebida para defender o território colonial de possíveis ataques e invasões estrangeiras. Seu projeto urbano seguiu diretrizes previamente estabelecidas pela Coroa Portuguesa, que definiu sua implantação no sítio original correspondente ao atual Centro Histórico e áreas adjacentes, configuração que perdurou até o final do século XVIII. Como observa Fernandes (2003), essa concepção inicial refletia não apenas preocupações militares, mas também a ordenação hierárquica e simbólica do poder colonial sobre o espaço urbano.

[...] La parte central de la ciudad está ubicada en los alrededores de la ya citada Falha de Salvador. Arriba, en la Cidade Alta, se instalaron el centro administrativo, político y religioso así como la mayoría de las residencias, al oeste de la ciudad alta está la escarpa y abajo, don-de se sitúa la playa [...]. Esta forma específica del sitio de Salvador, además de ser un modelo urbano muy familiar a los portugueses – las ciudades de Lisboa y Oporto también son así -, permite un desarrollo futuro concentrado en el centro [...]. (Fernandes, 2003, p. 97)

Regiões mais distantes, como Cajazeiras, sequer eram mencionadas nos registros cartográficos antigos de Salvador. Conforme observam Fernandes, Lopes e Portela (2021), “na realidade, áreas afastadas como o Cabula começam a aparecer nos registros cartográficos da cidade apenas a partir do século XIX” (Fernandes; Lopes; Portela, 2021, p. 52). Os mapas datados de 1850, como o das Freguesias Urbanas (Figura 1), ainda não faziam referência a Cajazeiras nem às suas adjacências, evidenciando a invisibilidade histórica desses territórios no processo de representação e planejamento da cidade.

Figura 1 – Freguesias Urbanas na Salvador de 1850



Fonte: elaborado por Costa (1989) com base em compilação feita por Weyll (1850).
Fernandes (2003, p.168).

Na análise da evolução urbana de Salvador, Fernandes, Lopes e Portela (2021) destacam uma sistematização dos períodos de crescimento da cidade, proposta inicialmente por Silva e Silva (1991) e retomada por Pinheiro (2002), que permite compreender as transformações espaciais ocorridas ao longo dos séculos. Essa periodização evidencia como Salvador se expandiu de forma desigual, acompanhando as mudanças econômicas, sociais e políticas de cada época.

No primeiro período (1549 – final do século XVI), a cidade restringia-se ao topo da falha geológica onde foi fundada, mantendo-se concentrada na área do atual Centro Histórico. O segundo período (século XVII – meados do XVIII) foi marcado por uma expansão lenta em direção às colinas, ultrapassando o antigo Rio das Tripas, hoje Baixa dos Sapateiros. O terceiro período (meados do XVIII – final do XIX) correspondeu a uma fase de crescimento mais acelerado, com o surgimento de novos bairros impulsionados por melhorias nos transportes e pela expansão tanto ao norte quanto ao sul.

O quarto período (início do século XX – década de 1950) caracterizou-se por um crescimento moderado e por importantes reformas urbanas. Já o quinto período (décadas de 1950 a 2000) apresentou forte expansão metropolitana, com a consolidação de bairros de maior poder aquisitivo, a ocupação dos va-

les e a valorização das áreas litorâneas como espaço residencial. Por fim, no sexto período (início do século XXI – 2020), Salvador consolidou seu papel metropolitano, mas também sofreu intensas pressões imobiliárias, ampliando a especulação fundiária e acentuando a desigualdade socioespacial, sobretudo nas antigas periferias e nas poucas áreas verdes ainda existentes na cidade.

Tomando como referência os dois últimos períodos de expansão urbana, observa-se que o Cabula começa a aparecer nos mapas de Salvador por volta de 1850, enquanto Cajazeiras ainda não era mencionada. Assim, adota-se como base analítica o quarto período, que abrange o início do século XX até a década de 1950 — fase em que a cidade apresentou um crescimento urbano lento, porém significativo em termos estruturais.

Embora o foco desta análise recaia sobre Cajazeiras, é importante destacar que o Miolo e, em especial, o Cabula, assumem papel de protagonismo nesse processo. Foi nessa região que se desenvolveu o Projeto Narandiba, embrião do futuro Projeto Urbanístico Integrado de Cajazeiras, que redefiniria a ocupação do território nas décadas seguintes.

A instalação do 19º Batalhão de Caçadores, em 1943, no Cabula, marcou um ponto de inflexão nas transformações do entorno do Miolo, influenciando inclusive as dinâmicas que mais tarde alcançariam Cajazeiras. A partir de 1950, Salvador vivenciou um período de aceleração da urbanização, impulsionado pela industrialização baiana, pelo êxodo rural, pela expansão do transporte rodoviário e pela criação de instituições estratégicas como o Banco do Nordeste do Brasil (BNB) e a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SU-DENE), fatores que alteraram profundamente a estrutura socioeconômica e espacial da cidade (Fernandes; Lopes; Portela, 2021).

Com o avanço do século XX, a expansão urbana seguiu a orla e os eixos viários, reforçando a segregação espacial. O Miolo — área central do município, mas distante dos centros de decisão — permaneceu rural até as décadas de 1960 e 1970. Sua ocupação decorreu de processos espontâneos e desassistidos, formados por migrantes do interior e por populações removidas de áreas de “requalificação” (Silva, 2014).

O EPUCS (1943-1950), primeiro plano urbanístico de Salvador, ignorou completamente o Miolo, privilegiando a estrutura da cidade alta e o litoral. O PLANDURB (1975), elaborado em contexto de modernização e tecnocracia, passou a ver o Miolo como fronteira de expansão planejada, mas tratou-o como espaço de adensamento controlado, sem promover redistribuição de infraestrutura ou serviços. Somente o Plano do Miolo (1985), resultado de pressões sociais e de novos paradigmas de planejamento, reconheceu o papel da região na dinâmica metropolitana. Entretanto, o plano careceu de execução prática, tornando-se mais um registro técnico que uma política territorial efetiva.

O conjunto habitacional de Cajazeiras foi concebido na década de 1970 como projeto da URBIS, empresa estatal de habitação, para reassentar famílias removidas de áreas centrais e de risco. O projeto, pensado sob a ótica da racionalização urbana, transformou-se rapidamente em um grande aglomerado popular, ultrapassando o controle estatal. O território se expandiu de forma fragmentada, combinando áreas planejadas e ocupações informais. Nos anos 1980 e 1990, Cajazeiras consolidou-se como o principal eixo de expansão da cidade, resultado da pressão demográfica, do baixo custo da terra e da ausência de alternativas habitacionais. No entanto, essa expansão ocorreu sem o devido suporte de equipamentos urbanos, transporte e políticas públicas, perpetuando a condição periférica do território.

PLANO DE OCUPAÇÃO PARA A ÁREA DO MIOLO DE SALVADOR (1985) E OS PLANOS DIRETORES DO SÉCULO XXI

Apesar da relevância do PLANDURB, o Plano do Miolo de 1985 pode ser considerado o instrumento mais significativo para compreender a ocupação da área de Cajazeiras, pois foi o primeiro a tratar de forma específica as dinâmicas urbanas do Miolo de Salvador. Elaborado pela Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador (CONDER) em parceria com a Prefeitura Municipal, o plano teve como principal objetivo levantar informações e propor diretrizes para o ordenamento dessa região, até então marcada pela ocupação desordenada e pela ausência de infraestrutura adequada.

Segundo Fernandes, Lopes e Portela (2021, p. 63), as propostas formuladas nesse plano só foram parcialmente implementadas décadas após sua conclusão, em razão da crise econômica nacional e da falta de vontade política para enfrentar os desafios urbanos. Com a posterior execução de obras estruturantes, sobretudo as de conexão viária, o Miolo passou a despertar interesse do mercado imobiliário, resultado direto dos investimentos estatais que criaram condições favoráveis à ocupação. Essa valorização foi justificada por sua localização estratégica, situada no centro geográfico de Salvador, o que conferiu ao Miolo, ainda no final do século XX, o status de área prioritária de expansão urbana, consolidando Cajazeiras como um dos principais vetores desse crescimento.

A partir do século XXI, foram elaborados os novos Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano (PDDUs), instrumentos previstos na Constituição Federal de 1988 e essenciais à gestão territorial dos municípios. Esses planos reúnem normas, diretrizes e mecanismos de ordenamento urbano, com o objetivo de orientar o desenvolvimento das cidades brasileiras em diferentes horizontes temporais. No caso de Salvador, os PDDUs de 2004, 2008 e 2016 foram construídos com base em planos anteriores — como o EPUCS, o PLANDURB e o EUST —, incorporando, em diferentes proporções, suas diretrizes e estratégias de planejamento.

Embora concebidos em contextos históricos e políticos distintos, esses planos compartilham semelhanças estruturais e conceituais. Segundo Fernandes, Lopes e Portela (2021, p. 64), com base em Pinho (2019), os PDDUs elaborados após os anos 2000 não asseguraram efetivamente a participação popular em seus processos de formulação, sendo notável a predominância de interesses empresariais, sobretudo de setores ligados à construção civil e ao mercado imobiliário.

Assim, constata-se que o planejamento urbano de Salvador no século XXI permanece caracterizado pela concentração de poder em coalizões privadas, cuja atuação exerce influência direta sobre as decisões urbanísticas. Essa dinâmica reforça a subordinação das políticas públicas aos interesses do capital, em detrimento de um modelo de gestão democrático, participativo e socialmente inclusivo (Lopes; Silva, 2019).

Os Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano (PDDUs) de Salvador, elaborados entre 2004 e 2016, revelam transformações graduais na forma como o poder público passou a tratar o território de Cajazeiras, embora as contradições entre discurso e prática permaneçam evidentes.

O PDDU de 2004, aprovado na gestão de Antônio Imbassahy, representou o primeiro plano diretor formal da cidade (Lei nº 6.586/2004). Elaborado em um contexto político de baixa participação popular e forte influência de grupos empresariais ligados ao setor imobiliário, o plano priorizou interesses construtivos e econômicos em detrimento das questões sociais e culturais. Conforme Fernandes, Lopes e Portela (2021), o documento permitiu a flexibilização de parâmetros urbanísticos em áreas nobres, ampliando o gabarito e estimulando a especulação imobiliária. Cajazeiras foi mencionada pela primeira vez, classificada como “Centro Submunicipal”, mas sem definição clara de diretrizes ou investimentos estruturantes para a área.

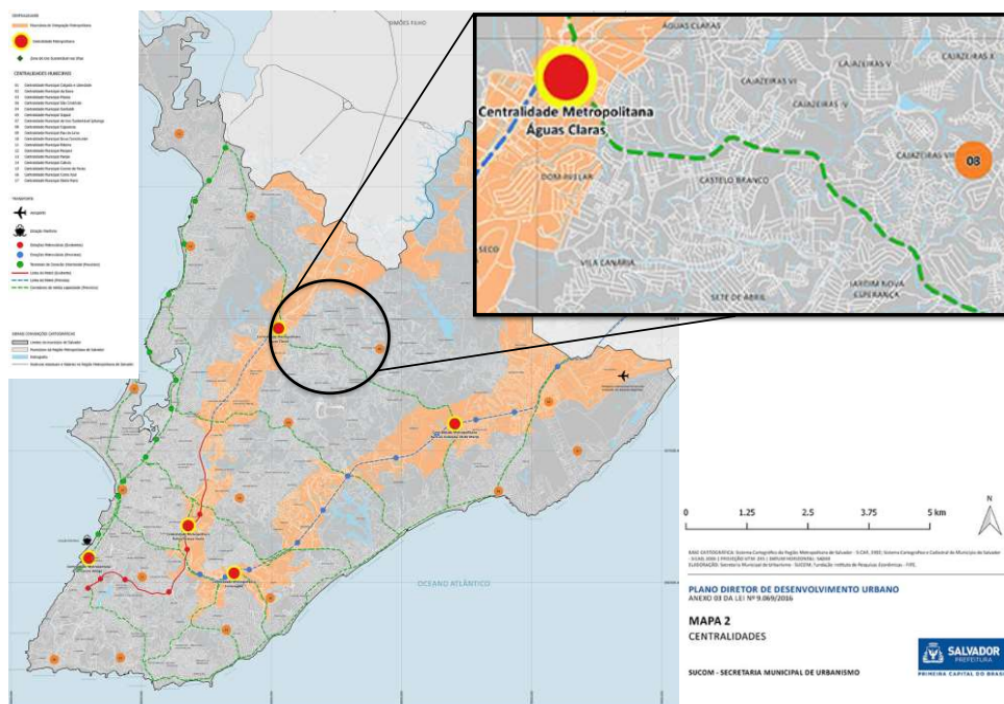
O PDDU de 2008, instituído na gestão de João Henrique Carneiro (Lei nº 7.400/2008), revogou o anterior e buscou retomar o debate sobre o Miolo de Salvador, incluindo Cajazeiras como “Subcentro Municipal 8”. O plano propunha a criação de melhor infraestrutura urbana, a implantação da Linha 1 do metrô (Lapa–Cajazeiras) e o fortalecimento da Região Administrativa XIV, além de diretrizes voltadas à integração comunitária, uso misto, acessibilidade e organização do comércio informal. Apesar das intenções declaradas, poucas ações foram concretizadas, permanecendo o discurso de integração das periferias como promessa não cumprida.

Por fim, o PDDU de 2016, aprovado na gestão de Antônio Carlos Magalhães Neto (ACM Neto) (Lei nº 9.069/2016), manteve a lógica dos planos anteriores, orientada por interesses privados e pelo capital imobiliário, dentro de uma agenda neoliberal de gestão urbana. O plano teve como base o Plano Salvador 500, que projeta ações até 2049, e introduziu o conceito de Macroáreas de Estruturação Urbana, situando o Miolo e Cajazeiras como área estratégica de articulação metropolitana. Entre as principais propostas, destacam-se: a integração viária e metropolitana, a implantação de vias de transporte de média

e alta capacidade, a criação de ciclovias, a regularização fundiária de assentamentos precários e a manutenção da população local.

Cajazeiras passou a ser reconhecida oficialmente como parte da Zona de Centralidade Metropolitana 2 (ZCMe-2 – Águas Claras), recebendo um protagonismo inédito. O plano também previu a nova rodoviária intermunicipal e interestadual, integrada à estação de metrô Águas Claras/Cajazeiras, e incluiu a área na Prefeitura-Bairro III. Essas medidas marcaram a transição de Cajazeiras de periferia marginalizada para centralidade metropolitana, evidenciando o início de um novo ciclo urbano e econômico, impulsionado pela valorização imobiliária e pela integração territorial com o restante da cidade — um processo consolidado com a construção da Avenida 29 de Março, que conecta a Orla Atlântica à Baía de Todos os Santos.

Figura 2 – Centralidades de Salvador, BA
(Centralidade Metropolitana Águas Claras/Cajazeiras)



Fonte: Lopes (2023)

É possível que, em análises futuras, seja identificado um processo acelerado de reconfiguração socioespacial na área de Cajazeiras e em seu entorno imediato, marcado pela multiplicação de condomínios fechados, pela expansão de empreendimentos comerciais de médio e grande porte e pela

valorização crescente do solo urbano e dos imóveis existentes. Essas dinâmicas revelam a consolidação de um modelo de urbanização seletiva e excludente, sustentado por investimentos privados e intervenções estatais em infraestrutura que estimulam a especulação imobiliária e o deslocamento de populações de baixa renda.

Tal fenômeno guarda semelhanças com o processo ocorrido na região do Iguatemi durante a década de 1970, quando a instalação de equipamentos estruturantes, como o terminal rodoviário e grandes centros comerciais, fomentou um ciclo de verticalização, elitização e concentração de capital imobiliário. Nesse sentido, projeta-se que Cajazeiras esteja ingressando em uma nova etapa de transformação urbana, na qual a condição de centralidade metropolitana se articula à mercantilização do espaço, produzindo novas hierarquias territoriais e redefinindo os modos de uso, ocupação e apropriação do território urbano.

CONCLUSÃO

Os planos urbanísticos iniciais de Salvador não faziam qualquer menção ao Miolo ou a Cajazeiras, uma vez que essas áreas ainda não existiam como territórios formalmente reconhecidos pela legislação municipal. As pesquisas indicam que Cajazeiras começa a aparecer nos documentos oficiais apenas a partir do PLANDURB (1975) e, posteriormente, do Plano de Ocupação do Miolo (1985), quando a região passa a ser considerada no escopo do planejamento urbano da cidade.

Foi a partir desses dois instrumentos que o Miolo de Salvador e, em especial, Cajazeiras, começaram a adquirir reconhecimento institucional, sendo enquadrados como áreas estratégicas para a expansão urbana — condição que se consolidaria apenas décadas mais tarde, sobretudo após a implantação do Corredor Transversal Avenida 29 de Março. A localização privilegiada, próxima a grandes eixos viários como a BR-324 e a Avenida Paralela, reforçou o potencial de integração e desenvolvimento do território.

Entretanto, é apenas com os planos diretores do século XXI, em especial o PDDU de 2016, que Cajazeiras passa a ter protagonismo efetivo no planejamento da cidade. As ações de integração rodoviária e metroviária no Miolo de

Salvador impulsionaram a conectividade intermodal, elevando os valores fundiários e estimulando a expansão do mercado imobiliário, que passou a investir na região por meio da implantação de condomínios fechados e empreendimentos residenciais de médio padrão.

O Quadro 1, elaborado a partir de Fernandes, Lopes e Portela (2021), apresenta de forma sistematizada a inserção gradual de Cajazeiras nos planos urbanos de Salvador, evidenciando a transição da área de periferia marginalizada para centralidade estratégica dentro da estrutura metropolitana.

Quadro 1 – Principais Planos Urbanos - Salvador (Miolo/Cajazeiras)

PLANOS	PERÍODOS	ASPECTOS GERAIS	MIOLO/ CAJAZEIRAS
PLANO PORTUGUÊS	1548 - 1549	Traz características para a implantação da cidade de Salvador	---
PLANO DE REFORMAS URBANAS J. J. SEABRA	1912 - 1916	Características de higienização da cidade com vistas à “modernidade” da época	---
EPUCS	1943 - 1950	Plano inovador. Responsável por grande parte da estrutura da Área Urbana Consolidada de Salvador	---
PLANDURB	1975 – Final da década de 1980	“Abraça” características do EPUCS, inova criando eixos de expansão para Salvador	Cria e insere o Miolo e Cajazeiras nos planos
Plano do Miolo	1985	Traz características detalhadas sobre o Miolo de Salvador e áreas como Cajazeiras, Cabula e Pau da Lima	Aborda aspectos para toda a área do Miolo
PDDU 2004	2004 - 2008	Plano pouco operacional, sem discussões.	Aborda Cajazeiras como “Centro Submunicipal”
PDDU 2008	2008 - 2016	Traz novidades em relação ao PDDU anterior, mas possui a mesma lógica de priorização do capital imobiliário	Considera Cajazeiras “Subcentralidade municipal”
PDDU 2016	2016 - 2024	Segue a lógica de priorização do capital imobiliário, sugerindo a ampliação na mobilidade viária e metroviária metropolitana	Considera Cajazeiras como “Centralidade Metropolitana”

Fonte: elaborado por Lopes, K.F.F. 2023, com base na bibliografia em Fernandes, R. B.; Lopes, K.F.F.; Portela, A.S.B. 2020 e com base na bibliografia sobre o tema.

Diante do exposto, torna-se evidente a necessidade de novas pesquisas sobre a área de Cajazeiras, sobretudo considerando a escassez de estudos específicos sobre o tema. A crescente importância que o território assume no contexto urbano de Salvador justifica investigações voltadas às suas dinâmicas habitacionais, processos de especulação imobiliária — intensificados pela implantação de grandes equipamentos urbanos, como a nova rodoviária e o metrô —, bem como às potencialidades econômicas e culturais da periferia, expressas no comércio local e nas práticas socioculturais. Para os futuros planos diretores da cidade, recomenda-se a adoção de abordagens mais democráticas e participativas, em conformidade com o princípio legal da gestão compartilhada do território, priorizando a justiça espacial, a equidade urbana e a sustentabilidade do crescimento de Salvador.

REFERÊNCIAS

ANDRADE JR, N. V. Diógenes Rebouças e o EPUCS: planejamento urbano e arquitetura na Bahia, 1947-1950. *Urbana*, [São Paulo], v. 5, n. 6, mar. 2013 – Dossiê: Urbanistas e Urbanismos – CIEC/UNICAMP.

ARAÚJO, H. O. de. Inventário da Legislação Urbanística de Salvador: 1920-1966. As novas regras do jogo para o uso e o abuso do solo urbano. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1992.

SALVADOR, Bahia. Conder. Informs (org.). Painel de Informações: dados socioeconômicos do município de Salvador por bairros e prefeituras-bairro / Sistema de Informações Geográficas Urbanas do Estado da Bahia. 5 ed. Salvador: CONDER/ INFORMS, 2016. Disponível em: http://www.informs.conder.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/10/1_INFORMS_Painel_de_Informacoes_2016.pdf. Acesso em: 18 mar. 2023.

SALVADOR, Bahia. Plano de Ocupação para a Área do Miolo de Salvador. Salvador: [s. n], 1985.

BARBOSA, N. C. S. Um texto identitário negro: tensões e possibilidades em Cajazeiras, periferia de Salvador (Bahia). 2009. Dissertação (Mestrado em Cultura e Sociedade). Faculdade de Comunicação da Universidade Federal da Bahia, 2009.

BRANDÃO, M. de A.; Souza, A.C; Olmos, S. PLANDURB – Síntese: objetivos, metodologia e propostas. Salvador: [s. n], 1979. (Relatório Técnico).

BRITTO, L.; Mello, M.; Matta, R. da. O processo de transformação urbana de Salvador-BA. Revista de Desenvolvimento Econômico, Salvador, v. 2, n. 37. p. 111-127, ago. 2017.

CARVALHO, I. M. M de; Pereira, G. C. Salvador como negócio. In: CARVALHO, I. M. M de; PEREIRA, G. (org.). Metrôpoles na Atualidade Brasileira: transformações, tensões e desafios na Região Metropolitana de Salvador. Salvador: Edufba, 2014. p. 47-84.

COSTA, A. de L. R. da. Ekabó! Trabalho escravo, condições de moradia e reordenamento urbano em Salvador no século XIX. 1989. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1989.

FERNANDES, A.; Viveiros, L. O PDDU de 2004 e o Estatuto da Cidade: análise do plano diretor de desenvolvimento urbano de Salvador de 2004. Lei 6.586/2004. Salvador: Contrato de Consultoria nº 3/2005, dez. 2005.

FERNANDES, R. B. (1992). Periferização Sócio-Espacial em Salvador: análise do Cabula, uma área representativa. 1992. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia, Salvador.

FERNANDES, R. B. et al. O 19º Batalhão de Caçadores (19º BC): origens, características e importância para o Cabula, para o Miolo e para cidade de Salvador, Bahia. Disponível em: <http://www.19bc.eb.mil.br/images/Centenario/Editais/2%C2%B0%20Lugar%20-%20Rosali%20Braga%20Fernandes.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2023.

FERNANDES, R. B. (2003). La cuestión de la vivienda y los promotores inmobiliarios (incorporadores) en el desarrollo del Cabula, Salvador, Bahia. Revista de Desenvolvimento Econômico, Salvador, ano 3, n. 5, p. 79-85, dez. 2001.

FERNANDES, R. B. Las Políticas de la Vivienda en la Ciudad de Salvador y los Procesos de Urbanización Popular en el Caso del Cabula. 2000. Feira de Santana: Uefs.

FERNANDES, R. B., Lopes, K. F. F., Portela, A. S. B. (2021). Expansão e aspectos gerais do Planejamento Urbano em Salvador: reflexos sobre o Miolo e/ou sobre o Cabula. In Silva, F. de P. S., Menezes, A. M. F., Fernandes, R. B., Matta, A. E. R. (Eds.), Cabula, Território de Antigo Quilombo: estudos e perspectivas para o turismo de base comunitária (p. 49-77). Salvador, Edufba.

FLEXOR, M. H. O. (1994) A modernidade na Bahia. Salvador.

KAUARK, G. Políticas Culturais de Salvador nas Gestões Imbassahy (1997-2000 e 2001-2004) - versão preliminar. In: ENECULT, 1., 2005, Salvador. Disponível em: www.cult.ufba.br. Acesso em: 19 maio 2020.

LOPES, K. F. F. (2021). Cajazeiras XI: retratos da (i)mobilidade urbana e segregação socioespacial na periferia de Salvador. 2021. (Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia, Salvador.

LOPES, K. F. F.; Silva, M. P. As coalizões dominantes do capital imobiliário residencial na metrópole Salvador. In: SEMINÁRIO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA, 21., 2019, Salvador. Anais [...] Salvador: Universidade Católica do Salvador, 2019.

O'DWYER, A. L. (2018). Planejamento Urbano no entorno da Avenida Orlando Gomes: uma outra cidade possível. 2018. (Monografia de Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia, Salvador.

PENTEADO FILHO, P. de A. Planejamento Urbano em Salvador. Veracidade, [s. l], v. 1, n. 2, p. 5-11, out./dez. 1991.

PINHEIRO, E. P. (2002). Europa, Francia e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador). Salvador: Edufba

PINHO, H. G. (2019). PDDU de Salvador e a apropriação empresarial da Cidade. In: Gomes, H.; Ordep, S.; Nunes, D. (Eds.). Salvador e os Descaminhos do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano: construindo novas possibilidades. (p. 155-198) Salvador: Edufba.

SALVADOR, Bahia. (1985). Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador; Secretaria de Planejamento Municipal. Plano de Ocupação para a Área do Miolo de Salvador. Salvador.

SALVADOR, Bahia. Lei nº 6586/2004 - Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU e dá outras providências. Câmara Municipal: Salvador, 2004 Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/2004/658/6586/>. Acesso em: 08 abr. 2023.

SALVADOR, Bahia. Lei nº 7.400/2008. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU 2007 e dá outras providências. Prefeitura Municipal do Salvador: Salvador, 2008. Disponível em: http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2014/11/lei_7400_2008.pdf. Acesso em: 08 abr. 2023.

SALVADOR, Bahia. Lei nº 9.069/2016. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU 2016 e dá outras providências. Prefeitura Municipal do Salvador: Salvador, 2016. Disponível em: <http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/07/LEI-n.-9.069-PDDU-2016.pdf>. Acesso em: 07 abr. 2023.

SAMPAIO, A. H. L. (1998). Forma Urbana: cidade-real & cidade-ideal. 1998. (Tese de Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, São Paulo.

SANTOS, E.; PINHO, J. A. G. de; MORAES, L. R. S.; FISCHER, T. O Caminho das Águas em Salvador: Bacias Hidrográficas, Bairros e Fontes. Salvador: CIAGS/UFBA; SEMA, 2010.

SANTOS, M. O Centro da Cidade de Salvador: estudo de Geografia Urbana. 2 ed. São Paulo e Salvador: EDUSP/EDUFBA. 2008.

SILVA, A. M. L. (2016). Aspectos socioespaciais da cidade de Salvador na primeira república: o governo de J. J. Seabra. 2016. (Dissertação de Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências da Universidade Federal da Bahia, Salvador.

SILVA, S. C. B. de M. e. (1991). Processo de crescimento espacial de Salvador. In: SILVA, S. C. B. de M. e; SILVA, B. C. N. Cidade e Região no Estado da Bahia. Salvador: Edufba.

CAPÍTULO 9

RAÇA-GÊNERO-TERRITÓRIO: MULHERES NEGRAS NO COOPERATIVISMO DA AGRICULTURA FAMILIAR

Kaíc Fernando Ferreira Lopes

Jéssica Alves dos Santos

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-9

INTRODUÇÃO

Este texto analisa a articulação entre raça, gênero e território e mulheres negras no cooperativismo da agricultura familiar da Bahia. Utiliza-se uma abordagem interseccional (Crenshaw, 1989; Collins, 2019), aliada aos conceitos de racismo estrutural (Souza, 2022), colonialidade do poder (Quijano, 2000) e território (Santos, 1997), para examinar desigualdades que atravessam as cooperativas rurais. A pesquisa se baseia em dados de 30 cooperativas baianas processados no SPSS, analisando a composição racial e de gênero dos quadros sociais e diretivos. Os resultados indicam predominância masculina e presença marcante de pessoas negras, apesar das barreiras estruturais. Argumenta-se que a atuação dessas mulheres configura prática insurgente e descolonizadora, tensionando e transformando estruturas patriarcais e racistas no rural baiano. Conclui-se pela necessidade de políticas de inclusão e formação racial e de gênero no cooperativismo, reconhecendo o protagonismo territorial das mulheres negras.

As entidades de representação das cooperativas afirmam que ações são desenvolvidas para inserir mais mulheres nos seus quadros, inclusive os dados publicados pela OCB (2023) demonstram crescimento, pois, em 2022, as cooperadas somavam 41% de cooperadas. No entanto, quando os dados são desagregados, no ramo agropecuário, por exemplo, as mulheres respondiam somente por 16%.

Examinando as narrativas da União das Cooperativas da Agricultura Familiar e Economia Solidária – Unicafe, identifica-se ações específicas para inserir as agricultoras nas cooperativas filiadas a esse sistema. O Programa “Mulher cooperada: formar para transformar”, foi implementado pela Unicafe na Bahia e em outros entes federativos com o intuito de capacitar as mulheres rurais cooperadas, em 2021 (Unicafe, 2021).

A inserção das mulheres nas cooperativas da agricultura familiar por ser esse segmento expressão de lutas históricas por direitos. Assim, delimitamos como objetivo geral identificar se há diversidade de raça e gênero nas cooperativas da agricultura familiar da Bahia, sobretudo em relação à presença das mulheres negras nos Conselhos de Administração.

INTERSECCIONALIDADE E OS DESAFIOS PARA A EQUIDADE DE GÊNERO E RAÇA NO COOPERATIVISMO

Para o desenvolvimento da pesquisa, adotamos a perspectiva de análise interseccional. Esta abordagem visibiliza as desigualdades cruzadas vivenciadas pelas mulheres negras, que, em sua grande maioria, além de enfrentarem as desvantagens de gênero e raça, são as mais vulnerabilizadas nos aspectos econômicos. Para Kyrillos (2020, p.1):

A interseccionalidade pode ser entendida como uma ferramenta de análise que consegue dar conta de mais de uma forma de opressão simultânea. Com essa lente, os processos discriminatórios não são compreendidos isoladamente, nem se propõem uma mera adição de discriminações, mas sim, abraça-se a complexidade dos cruzamentos dos processos discriminatórios e a partir daí se busca compreender as condições específicas que deles decorrem.

A abordagem interseccional, formulada por Kimberlé Crenshaw (1989) no contexto do movimento de mulheres negras norte-americanas, demonstra que diferentes formas de opressão, como racismo, sexismo e classismo se sobrepõem e interagem, produzindo experiências específicas de discriminação. Essa perspectiva mostra que as lutas das mulheres negras não podem ser compreendidas isoladamente por gênero ou raça, mas pela interseção entre ambos os fatores.

A categoria raça é entendida não como fato biológico, mas como instrumento histórico de dominação (Quijano, 2000; Mbembe, 2018), enraizado na colonialidade do poder, que hierarquiza corpos, saberes e territórios desde a modernidade. No Brasil, o mito da democracia racial ocultou o racismo estrutural, perpetuando privilégios brancos e marginalizando populações negras e indígenas (Fernandes, 2008; Gonzalez, 1988). Para Souza (2022), o racismo é um fundamento da desigualdade social brasileira, sustentando o capitalismo e a exclusão negra por meio da desumanização e da negação de cidadania, inclusive no campo, onde persiste o acesso desigual à terra e à representação política.

O cruzamento entre gênero, raça e classe torna mais visível o desafio enfrentado pelas mulheres negras, historicamente subordinadas. Angela Davis (1981; 2016) demonstra que as mulheres negras sempre estiveram na base da força de trabalho, sem acesso à separação entre as esferas pública e privada, e submetidas à dupla exploração racial e sexual. Assim, sua experiência de gênero difere profundamente da das mulheres brancas. Joan Scott (1995) conceitua o gênero como uma forma de significar relações de poder, e no espaço rural, essas relações se expressam na divisão sexual do trabalho, que associa homens à produção e mulheres à reprodução (Kofes, 1992).

Essas hierarquias também se reproduzem nas cooperativas rurais, que, embora defendam princípios de igualdade e solidariedade (ACI, 2020), mantêm uma estrutura patriarcal que restringe a presença de mulheres sobretudo negras em espaços de decisão (Velloso; Anjos, 2022). A partir das contribuições de Nancy Fraser (2002), compreende-se que as lutas por redistribuição e reconhecimento são interdependentes: não há justiça social sem o enfrentamento simultâneo das desigualdades econômicas e simbólicas.

A interseccionalidade, portanto, constitui um instrumento teórico e metodológico essencial para compreender como as desigualdades de gênero e raça operam nas cooperativas da agricultura familiar, desafiando o ideal de equidade do cooperativismo.

O estudo baseia-se em um banco de dados de 120 cooperativas rurais dos estados da Bahia, Pará, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul, das quais 30 baianas foram selecionadas para análise. Utilizou-se o programa

SPSS para realizar cruzamentos estatísticos que permitiram caracterizar o perfil racial e de gênero das cooperativas, além dos dados do Censo Agropecuário (IBGE, 2017) e anuários da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB).

O cooperativismo, desde sua origem com os Pioneiros de Rochdale no século XIX, surge como resposta às desigualdades do capitalismo, baseado em princípios de ajuda mútua, igualdade, transparência e responsabilidade social (Silva; Abrantes; Oliveira, 2012). A Aliança Cooperativa Internacional (ACI) reforça que as cooperativas devem promover desenvolvimento sustentável e inclusão social, assegurando igualdade de participação entre seus membros.

No entanto, apesar de sua base ideológica progressista, o cooperativismo contemporâneo ainda reproduz desigualdades de gênero e raça herdadas da estrutura social mais ampla. Portanto, compreender a inserção de mulheres negras na agricultura familiar cooperada requer reconhecer que a luta por equidade dentro das cooperativas é também uma luta contra as bases patriarcais e racistas da sociedade. Gouveia (2018, p. 20) advoga que o cooperativismo pode ser um mecanismo de empoderamento das mulheres:

A participação na vida social das cooperativas também permite às mulheres aumentarem a sua autonomia e consciência de si próprias. Através da cooperativa as mulheres participam em discussões, são chamadas a encontrar soluções, a tomar decisões, participar em órgãos de gestão e ocupar cargos dirigentes. No entanto, continua a ser difícil para as mulheres quebrarem as barreiras econômicas, sociais e culturais que estão profundamente arraigadas na sociedade.

Devido ao caráter de inclusão das cooperativas, tornam-se espaços de reflexão sobre a igualdade, justiça e solidariedade entre seus membros e o contexto de desigualdade que impera na realidade social. Porém, não há, nos materiais produzidos pelas entidades de representação das cooperativas, o perfil racial dos seus associados para dimensionar se estas organizações são mecanismos para o protagonismo da população negra, por exemplo.

Como organização democrática, as cooperativas, em tese, apresentam diversidade na constituição dos quadros de associados e nos cargos diretivos, logo que o princípio da livre adesão não impunha barreiras para que limitassem a entrada de homens, mulheres, jovens, população negra e não-negra.

A diversidade é um ativo valioso nas organizações sejam elas cooperativas ou não. Souza (2021) entende que “é importante as empresas se abrirem e realizarem políticas de diversidade relacionadas à questão de inclusão racial, dado que raras são as organizações que se pautam por essa política.” (2021, p. 18). É fundamental que haja políticas afirmativas que tenham como objetivo a correção das desigualdades históricas e promover a participação equitativas dos integrantes de diferentes grupos étnicos, pois isso pode agregar para a criação de programas de capacitações específicos, trazendo a promoção de lideranças racialmente diversas, garantindo que todos tenham as mesmas oportunidades de progressão. Essas ponderações podem contribuir com o ambiente cooperativo.

Ainda que o movimento cooperativista tenha se atentado à necessidade de comitês e programas para ampliar a participação das mulheres, no que tange a inserção étnico-racial não há indícios que a temática seja objeto de reflexão, tampouco ações que priorizem os povos e comunidades tradicionais ou outras minorias sociais. A defesa de um desenvolvimento sustentável e incluso não pode ser alicerçado somente em narrativas da equidade de gênero como objetivo das cooperativas e um total desconhecimento da composição racial dos seus quadros. É crucial que haja dados sobre o perfil racial para se tornar possível dimensionar à atuação das cooperativas na redução das desigualdades, sejam elas de gênero e de raça.

Dados divulgados pelo anuário da Organização das Cooperativas Brasileira (OCB), em 2022, demonstram que houve um pequeno crescimento do número de mulheres em relação ao ano anterior, representando 41,8% dos mais de 20 milhões de cooperados. As estatísticas apontadas no quadro 1 demonstram o quanto nos espaços rurais a lógica patriarcal é persistente na estrutura das relações sociais, econômicas e políticas, impondo sérios limites para o protagonismo feminino. Entre os sete ramos que estão classificadas as cooperativas da OCB, somente o de trabalho, produção de bens e serviços apresentava em 2022 um percentual maior de mulheres (56,8%) do que homens.

Quadro 1 - Distribuição do quadro social por gênero e ramo das cooperativas filiadas à OCB 2024

Ramos	Homens	Mulheres
Agropecuário	80,8%	19,2%
Consumo	52,3%	47,7%
Crédito	56,7%	43,3%
Infraestrutura	71,8%	28,2%
Saúde	49,9%	50,1%
Trabalho, Produção de bens e serviços	43,2%	56,8%
Transporte	89,6%	10,4%

Fonte: Anuário do Cooperativismo 2024 (OCB, 2025).

A liderança é essencial para o sucesso da organização e deve ser baseada na participação ativa e na tomada de decisões democráticas, além de estar comprometida com os valores e princípios do cooperativismo. Por isso, verificar a distribuição por gênero no cargo de presidência das cooperativas contribui para dimensionar se estas são espaços de protagonismo das mulheres.

Quadro 2 - Distribuição por gênero e ramo da presidência das cooperativas filiadas à OCB em 2024

Ramos	Homens	Mulheres
Agropecuário	81,5%	18,5%
Consumo	65,4%	34,6%
Crédito	80,3%	19,7%
Infraestrutura	87,1%	12,9%
Saúde	73,4%	26,6%
Trabalho, Produção de bens e serviços	55,0%	45,0%
Transporte	92,1%	7,9%

Fonte: Anuário do Cooperativismo 2024 (OCB, 2025)

O quadro 2 evidencia que, embora o número de mulheres nas cooperativas tenha aumentado, os homens ainda ocupam os cargos mais influentes, reproduzindo padrões de desigualdade presentes nas instituições econômicas, políticas e sociais em geral. Nas cooperativas filiadas ao sistema OCB, a inclusão feminina no quadro social não se traduz em poder decisório, pois faltam condições para que elas acessem cargos de comando e representação.

Mesmo em ramos com maior equilíbrio de gênero, como o de trabalho e produção de bens e serviços, 78% das presidências ainda são masculinas. Nos ramos de transporte e agropecuária, as mulheres ocupam apenas 7,8% e 18,5% das presidências, respectivamente = dados que contrariam o princípio de igualdade defendido pela Aliança Cooperativa Internacional (ACI).

As políticas públicas já tentaram enfrentar essas desigualdades, como o Programa Coopergênero, criado em 2004 pelo MAPA para promover equidade de gênero no cooperativismo. Contudo, a desigualdade persiste, especialmente nas cooperativas rurais, onde o trabalho das mulheres segue invisibilizado e pouco reconhecido (Velloso; Anjos, 2022).

Segundo Dantas (2022), as cooperativas só se tornarão espaços de protagonismo feminino se conseguirem romper com a cultura patriarcal que ainda predomina entre os cooperados. A diversidade de gênero e raça só será alcançada quando as desigualdades forem enfrentadas a partir da revisão das posições de poder ocupadas por homens e mulheres, negros e não negros.

As barreiras estruturais - como os estereótipos de gênero, o racismo estrutural e as desigualdades educacionais - limitam a presença das mulheres, sobretudo negras e pardas, em cargos diretivos. A ONU Mulheres alerta que não haverá desenvolvimento inclusivo e sustentável enquanto tais desigualdades persistirem. Para que as cooperativas se tornem verdadeiros espaços de inclusão, é necessário investir em ações educativas e formativas voltadas às mulheres, com ênfase na capacitação para liderança e na valorização do sétimo princípio cooperativista, que trata da educação e formação contínua. Essas medidas ampliam as habilidades, a autoconfiança e a participação feminina nos processos decisórios.

Além disso, as políticas públicas e a formação de redes e alianças entre cooperativas e organizações de mulheres são fundamentais para fortalecer o protagonismo feminino. O compartilhamento de experiências e recursos pode gerar apoio mútuo, fomentar políticas mais igualitárias e garantir que as demandas das mulheres sejam reconhecidas.

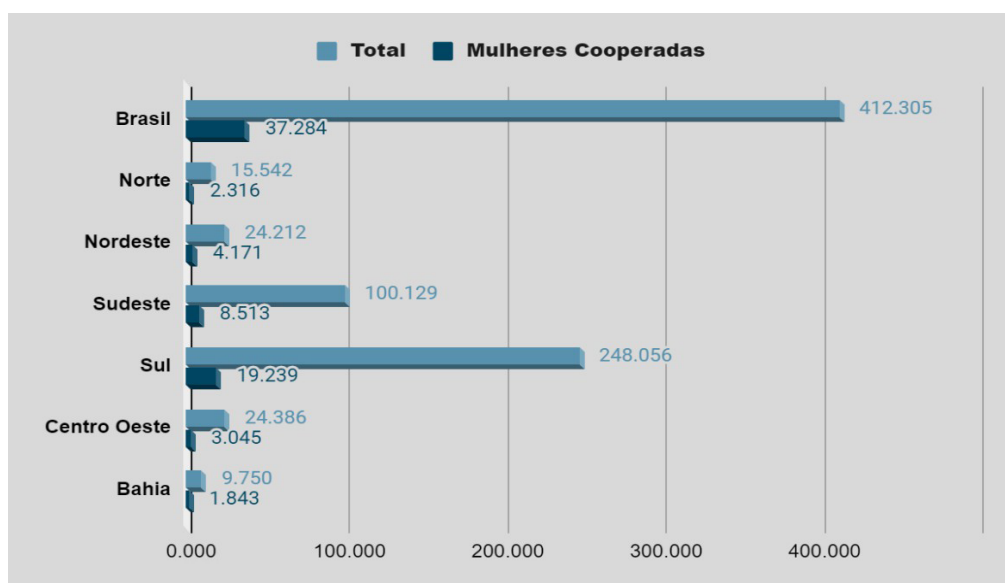
Investir em educação, capacitação, políticas de equidade e redes de solidariedade é, portanto, essencial para ampliar a presença das mulheres - especialmente negras - nos cargos de gestão cooperativa. Ao adotar tais práticas, as

cooperativas não apenas se tornam mais justas e representativas, mas também mais eficientes, sustentáveis e comprometidas com o desenvolvimento social e territorial das comunidades em que estão inseridas.

PARTICIPAÇÃO DE MULHERES NEGRAS NO COOPERATIVISMO DA AGRICULTURA FAMILIAR DA BAHIA E TERRITORIALIDADE

A agricultura familiar é fundamental para a segurança alimentar e nutricional do Brasil, sendo formada por propriedades administradas por famílias que utilizam majoritariamente sua própria força de trabalho. Desde os anos 1990, programas como o PRONAF, o PAA e o PNAE têm sido estratégicos para seu fortalecimento. Segundo o Censo Agropecuário 2017 (IBGE, 2019), o país possui 3,8 milhões de estabelecimentos familiares, dos quais 593 mil estão na Bahia; a maioria é dirigida por homens (433.551), enquanto 159.860 têm liderança feminina. Essa desigualdade de gênero revela barreiras estruturais e culturais persistentes, destacando a urgência de reconhecer e valorizar o papel das mulheres rurais, bem como de garantir sua plena participação nas decisões e na sustentabilidade do campo. Quanto à vinculação dos estabelecimentos agropecuários às cooperativas, o Censo reafirma o predomínio dos homens no cooperativismo rural brasileiro, como está demonstrado no gráfico 1.

Gráfico 1 - Estabelecimentos da agricultura familiar vinculados às cooperativas segundo o gênero no Brasil, regiões e Bahia



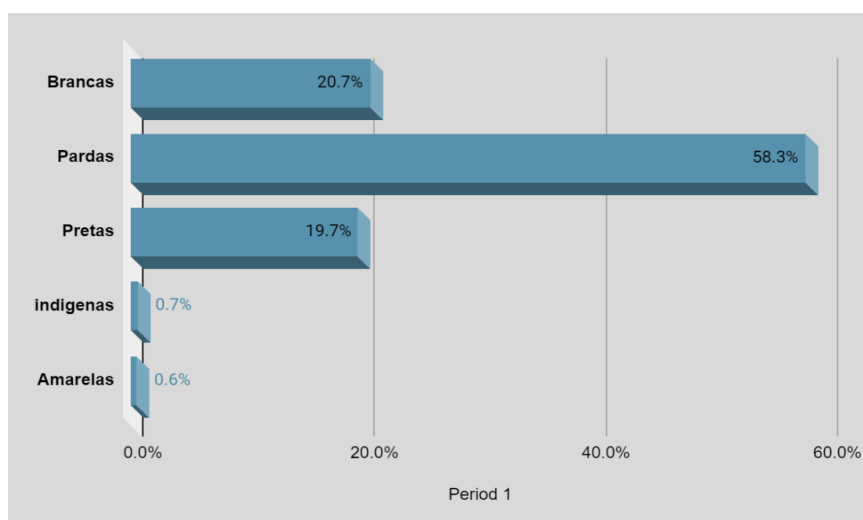
Fonte: Censo Agropecuário 2017 (IBGE, 2019)

O Gráfico 1 evidencia dois pontos centrais do estudo: a visibilidade do trabalho feminino nos estabelecimentos da agricultura familiar cooperada e a variação regional da participação das agricultoras nas cooperativas, com destaque positivo para a Bahia em relação à média nacional.

Apesar dos avanços, as mulheres ainda são minoria no cooperativismo rural, representando apenas 9% dos estabelecimentos cooperados no Brasil. A distribuição regional mostra maior participação no Nordeste (17,2%), seguido do Norte (15%), Centro-Oeste (12,5%), Sudeste (8,5%) e Sul (7,7%) - este último, embora concentre mais da metade das cooperativas do país, apresenta o menor índice de liderança feminina. Na Bahia, o cenário é mais promissor: 19% dos estabelecimentos cooperados são dirigidos por mulheres, percentual acima da média regional. Esse dado reflete o resultado das lutas e mobilizações das mulheres rurais, que vêm conquistando maior protagonismo na agricultura familiar.

Entretanto, o Censo não identifica o perfil racial das mulheres nas cooperativas, o que limita a compreensão sobre a presença de mulheres negras nesses espaços. Mesmo assim, dados gerais mostram que, na Bahia, 78% dos 159.860 estabelecimentos dirigidos por mulheres têm liderança negra, o que reforça o papel central das mulheres negras na economia rural e nas práticas cooperativas do estado, como demonstrado no gráfico 2.

Gráfico 2. Distribuição dos estabelecimentos da agricultura familiar dirigidos por mulheres segundo a cor/raça na Bahia



Fonte: Censo Agropecuário 2017 (IBGE, 2019)

A pesquisa revela que 58,3% das mulheres cooperadas são pardas e 19,7% são pretas, refletindo a composição racial da Bahia e a resiliência das mulheres negras, historicamente marginalizadas, que vêm conquistando espaço e protagonismo na agricultura familiar. A baixa presença indígena (0,7%) evidencia a invisibilidade dos povos originários mesmo em levantamentos rurais.

O fortalecimento da diversidade de gênero e raça nas cooperativas depende do acesso à educação, da superação das barreiras estruturais e da criação de ambientes inclusivos que tornem o cooperativismo um verdadeiro instrumento de justiça social e territorial. O conceito de território, segundo Milton Santos (1997), é central para compreender as dinâmicas da agricultura familiar, pois expressa as relações de poder e as formas de apropriação do espaço, sendo também um lugar de memória, resistência e ancestralidade (Porto-Gonçalves, 2006). Na Bahia, o território rural é marcado pela herança quilombola, pelo racismo estrutural e pela colonialidade, configurando uma geografia social complexa e desigual. Quando mulheres negras assumem papéis de liderança nas cooperativas, elas redefinem o território como espaço de vida, poder e solidariedade, criando novas territorialidades baseadas na cooperação e na sustentabilidade. Assim, o cooperativismo baiano se revela como um campo de disputa entre a colonialidade e a emancipação, capaz, ao mesmo tempo, de reproduzir desigualdades e gerar práticas transformadoras e de justiça espacial (Fraser, 2002; Haesbaert, 2011; Soja, 2010).

Para as mulheres negras rurais, o território não é apenas um meio de produção, mas um espaço de ancestralidade, pertencimento e memória. Ele abriga a materialidade da vida cotidiana e as formas simbólicas de resistência a roça, o quintal produtivo, o terreiro, a feira, a cozinha comunitária e as associações. Como afirma Carlos Walter Porto-Gonçalves (2006), o território é também um campo de saberes, onde se produzem conhecimentos e práticas próprias de convivência com a natureza, frequentemente invisibilizados pelo saber técnico e colonial.

Na Bahia, a presença marcante de comunidades quilombolas e de agricultoras familiares negras confere ao território uma dimensão política que ultrapassa o espaço econômico. Essas mulheres desenvolvem formas de terri-

torialidade baseadas na cooperação, na solidariedade e na gestão comunitária da terra, valores que dialogam diretamente com os princípios cooperativistas. Assim, o cooperativismo, quando apropriado pelas mulheres negras, transforma-se em ferramenta de territorialização da autonomia, permitindo-lhes reivindicar poder de decisão e reconhecimento político em um campo historicamente masculinizado e racializado.

A territorialidade feminina negra expressa-se na forma como as mulheres negras produzem, organizam e significam o espaço, unindo o cuidado e a luta pela vida, pelos direitos e pela visibilidade. Trata-se de uma territorialidade relacional e simbólica, na qual o território é também lugar de afetos, solidariedade e reconstrução identitária (Almeida, 2021). No cooperativismo da agricultura familiar, esse processo ganha força política: ao ocupar cargos de liderança, as mulheres negras rompem com o patriarcado rural e reconfiguram o território como espaço de gestão coletiva e afirmação racial, criando práticas de governança mais horizontais e inclusivas. Apesar das resistências e disputas simbólicas com estruturas agrárias dominadas por homens, essa presença constitui um território de conflito e invenção (Bhabha, 1998).

As experiências lideradas por mulheres negras em agroecologia, economia solidária e circuitos curtos de comercialização representam formas de reapropriação territorial e resistência (Santos, 2006), nas quais o corpo feminino negro se torna agente político e produtivo. A intersecção entre raça, gênero e território mostra que essas lutas se materializam em espaços concretos, transformando o cooperativismo baiano em um dispositivo territorial emancipador, onde as mulheres negras afirmam identidades, constroem alternativas ao capitalismo excludente e atualizam a “amefricanidade” proposta por Lélia Gonzalez (1988). Como argumenta Sueli Carneiro (2011), a luta das mulheres negras é simultaneamente pela sobrevivência e pela reconstrução do imaginário coletivo, sendo o território o principal palco dessa resistência.

A presença dessas mulheres nas cooperativas da agricultura familiar baiana, portanto, ressignifica o território rural: de espaço historicamente subordinado e racializado, ele passa a ser território político de emancipação, produção e solidariedade. Esse processo não elimina as contradições, mas revela a potência transformadora da ação coletiva das mulheres negras, que reinventam a economia solidária a partir de seus próprios referenciais culturais e territoriais.

CONCLUSÃO

A análise das relações entre raça, gênero e território no cooperativismo da agricultura familiar da Bahia evidencia que, embora o cooperativismo se fundamente em princípios de igualdade, solidariedade e democracia, as desigualdades estruturais da sociedade brasileira ainda se reproduzem em seu interior. A presença majoritária de pessoas negras nos quadros sociais contrasta com a persistente hegemonia masculina nos cargos de poder, revelando que a inclusão formal das mulheres = especialmente das mulheres negras não garante, por si só, equidade nas instâncias decisórias. Essa contradição reflete a herança do patriarcado agrário e do racismo estrutural, que moldaram historicamente a divisão sexual e racial do trabalho no campo.

Por outro lado, o protagonismo crescente das mulheres negras nas cooperativas baianas aponta para um processo de reconfiguração das relações de poder e de construção de novas territorialidades. Essas mulheres não apenas ocupam espaços institucionais, mas também produzem novas formas de gestão e solidariedade, enraizadas em valores comunitários, coletivos e de resistência. O território, nesse contexto, é ressignificado como espaço político de afirmação e emancipação, onde o trabalho, o cuidado e a ancestralidade se articulam à luta por reconhecimento e redistribuição. O cooperativismo, quando atravessado por práticas antirracistas e feministas, torna-se um instrumento de justiça territorial e econômica, capaz de enfrentar a colonialidade ainda presente nas dinâmicas rurais.

Conclui-se, portanto, que a inclusão plena das mulheres negras no cooperativismo da agricultura familiar depende do enfrentamento simultâneo das desigualdades de gênero, raça e classe, bem como do investimento em educação, formação política e redes de apoio solidário. As cooperativas que se comprometem com essa agenda tornam-se não apenas mais democráticas, mas também mais sustentáveis e representativas dos territórios onde atuam. Valorizar a liderança feminina negra no meio rural é reconhecer que não há desenvolvimento territorial justo sem equidade racial e de gênero - e que o futuro da agricultura familiar baiana passa, necessariamente, pela voz, pela luta e pela presença dessas mulheres.

REFERÊNCIAS

ACI – ALIANÇA COOPERATIVA INTERNACIONAL. Princípios e valores do cooperativismo. Genebra: ACI, 2020.

ALMEIDA, Silvio Luiz de. O que é lugar de fala? Belo Horizonte: Letramento, 2021.

ANJOS, Ednalva et al. Mulheres rurais na agricultura familiar: trabalho, renda e desigualdade. Cruz das Almas: UFRB, 2019.

BHABHA, Homi K. O local da cultura. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1998.

BORBA, M. L. Mulheres e liderança no cooperativismo: desafios e oportunidades. Curitiba: CRV, 2021.

CARNEIRO, Sueli. Enegrecer o feminismo: a situação da mulher negra na América Latina. In: HOLANDA, Heloisa Buarque de (org.). Pensamento feminista: conceitos fundamentais. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2019.

COLLINS, Patricia Hill. Black Feminist Thought: knowledge, consciousness, and the politics of empowerment. 2. ed. New York: Routledge, 2019.

CRENSHAW, Kimberlé. Demarginalizing the intersection of race and sex. University of Chicago Legal Forum, Chicago, 1989.

DANTAS, Jéssica S. Mulheres negras no cooperativismo da agricultura familiar baiana: trajetórias e desafios. Salvador: UFRB, 2022.

DAVIS, Angela. Women, Race and Class. New York: Vintage Books, 1981.

DAVIS, Angela. Mulheres, raça e classe. São Paulo: Boitempo, 2016.

FERNANDES, Florestan. A integração do negro na sociedade de classes. São Paulo: Globo, 2008.

FRASER, Nancy. Redistribuição, reconhecimento e participação: por uma concepção integrada de justiça. Revista Crítica de Ciências Sociais, n. 63, p. 7–44, 2002.

GONZALEZ, Lélia. Racismo e sexismo na cultura brasileira. In: LUZ, Madel (org.). Ciências sociais hoje. São Paulo: ANPOCS, 1988.

GOUVEIA, Jussara. Gênero e cooperativismo: o desafio da equidade nas organizações rurais. Brasília: MAPA, 2018.

HAESBAERT, Rogério. O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Agropecuário 2017: agricultura familiar. Rio de Janeiro: IBGE, 2019.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Demográfico 2022: resultados preliminares. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

KOFES, Suely. Mulheres: cotidiano e poder. São Paulo: Brasiliense, 1992.

MBEMBE, Achille. Necropolítica. São Paulo: n-1 Edições, 2018.

OCB – ORGANIZAÇÃO DAS COOPERATIVAS BRASILEIRAS. Anuário do cooperativismo brasileiro. Brasília: OCB, 2022.

PINHO, Maria C. Mulheres rurais e o cooperativismo solidário: perspectivas de gênero e autonomia. Feira de Santana: UEFS Editora, 2019.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. De saberes e territórios: diversidade e emancipação. Petrópolis: Vozes, 2006.

QUIJANO, Aníbal. Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina. Buenos Aires: CLACSO, 2000.

SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, Milton. Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. 10. ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SCOTT, Joan W. Gênero: uma categoria útil de análise histórica. Educação & Realidade, Porto Alegre, v. 20, n. 2, p. 71–99, 1995.

SILVA, J.; ABRANTES, A.; OLIVEIRA, M. Cooperativismo e desenvolvimento: princípios e práticas. Recife: UFPE, 2012.

SOUZA, Jessé. A elite do atraso: da escravidão à Lava Jato. Rio de Janeiro: Estação Brasil, 2022.

VELLOSO, Tânia R.; ANJOS, Ednalva G. Mulheres rurais na Bahia: lutas e conquistas. Cruz das Almas: UFRB, 2022.

CAPÍTULO 10

URBANIZAÇÃO E TERRITORIALIDADES OUTRAS: ALDEIAS E QUILOMBOS NA PROVÍNCIA DA PARAÍBA

Valter Luiz de Macedo

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-A

INTRODUÇÃO

Atenta às estruturais injustiças e aos lapsos históricos no acesso à terra no Brasil, especialmente nos territórios que evocam a resistência de povos indígenas e quilombolas, a institucionalidade federal no país tem acumulado recentemente uma série de ações de grande peso efetivo e simbólico em prol de demandas mais democráticas visando a consolidação de direitos fundiários e o fortalecimento da governança territorial no país de forma mais equitativa e, mesmo reparadora.

Neste sentido, a criação da primeira pasta junto ao escalão central do poder executivo nacional voltada para os povos originários, e por uma indígena liderada, o Ministério dos Povos Indígenas, é um dos atos que ilustram o avanço referido. Não sem resistências, sobretudo ao lembrarmos as forças estruturais no país que labutam na geração e manutenção de desigualdades e injustiças sociais, outros exemplos existem. Além das pautas relativas aos indígenas e, oficializados em seus campos institucionais competentes, citemos ainda os diferentes avanços na regularização de terras em favor de descendentes de quilombolas.

Sendo um Brasil marcado pelo latifúndio e, muito por conta disto, por históricos conflitos fundiários reveladores de significados distintos dos territórios e suas territorialidades, fica evidente o embate entre uma leitura de mundo baseada na propriedade privada da terra e na exploração intensiva dos recursos naturais e entre outra leitura que prioriza, em linhas gerais, o uso coletivo da propriedade, a sustentabilidade e o respeito aos modos de vida tradicionais.

Este texto, assim, visa contribuir para a análise da estruturação do território brasileiro, em geral, e, em específico, da Paraíba. Entende, por pressuposto, que discutir direitos fundiários na atualidade requer considerar o processo histórico de acesso e representatividade de grupos sociais frente às dinâmicas que definiram o território, suas hegemonias e seus apagamentos. O propósito é o de exercer um olhar geohistórico sobre o território paraibano até meados do século XIX, quando a formação da nação e a criação de mecanismos legais de acesso à terra tiveram momento crucial. Com investigação documental primária e secundária (e autores de distintos campos do saber), o texto analisa sua urbanização, analisando “fixos” importantes e seus fluxos e inventariando ainda aldeias e quilombos.

Lendo o território no tempo, este trabalho considera agentes dominantes e subalternizados de uma urbanização que, ao capturar territórios para a ordem hegemônica, o fez impondo desigualdades e silenciando capítulos fundamentais da nossa própria formação socioespacial. Os direitos fundiários dos povos indígenas e quilombolas são exemplos desses silêncios.

ALGUMAS NOTÍCIAS RECENTES

Na esteira das referidas notícias recentes no país que mostram um processo de reconhecimento, por parte do governo federal, do direito de povos originários e quilombolas ao território que historicamente ocupam, importantes registros foram observados também na Paraíba. Indicamos: a assinatura do “Título de Domínio” (última das quatro etapas de regularização oficial de um território quilombola) para a comunidade Caiana dos Crioulos, nos municípios de Alagoa Grande e Matinhas e onde vivem atualmente 145 famílias (BRASIL, 2024a); a assinatura do “Decreto de Interesse Social”, desapropriando terreno em prol do Quilombo Pitombeira, com 91 famílias no município de Várzea (BRASIL, 2024b); e a assinatura de decreto de homologação (marco oficial da reconquista do território) da Terra Indígena (TI) Potiguara de Monte-Mor, nos municípios de Rio Tinto e de Marcação e com 10.966 moradores residentes em 6 aldeias (BRASIL, 2024c; BRASIL, 2024d; ISA, 2024).

No primeiro caso, Caiana dos Crioulos, no Agreste, se tornou a primeira comunidade quilombola da Paraíba a receber o título definitivo de suas terras. No caso de Pitombeira, no Sertão, a conquista deste direito histórico se avizinha, uma vez que o Decreto de Interesse Social que agora possui é a penúltima das etapas para regularização oficial de uma terra quilombola em nosso país. Por sua vez, a TI Potiguara de Monte-Mor, garantindo a posse permanente do território, coroa um processo iniciado em 2001 e enseja proteção cultural dos povos Potiguara e, de forma evidente, enseja ainda a proteção da biodiversidade da área de vegetação litorânea em que se localiza (Zona Costeira norte do estado).

Não sendo apenas casos isolados, tais notícias expressam lutas antigas e nos mostram o quanto o processo de formação territorial em nosso país carece de mais estudos. E, como dito, mais estudos que, em especial, elenquem dinâmicas, temas e agentes sociais não efetivamente tratados pela historiografia consagrada ou apenas considerados muito recentemente.

Caiana dos Crioulos e Pitombeira são dois exemplos entre dezenas na Paraíba e em um total que chega a quase aos dois mil casos atuais de comunidades quilombolas com processos de regularização abertos no Brasil. E quando falamos em povos originários, para além das Terras Indígenas já oficializadas, como a de Monte-Mor na Paraíba e outras 15 pelo país desde 2023 (8 TIs em 2023, 5 em 2024 e 3 em 2025) (BRASIL, 2025), também são numerosos aqueles processos que ainda aguardam andamento visando demarcação de seus territórios ancestrais.

Iniciativas como estas representam avanço importante no reconhecimento da diversidade étnica e cultural do país, além de fortalecer a proteção de direitos garantidos pela Constituição de 1988, dando voz e protagonismo político aos povos originários para a correção de séculos de marginalização e para a promoção de políticas públicas mais adequadas às suas realidades. No entanto, sua efetividade depende de muitos fatores, alguns já comentados aqui como pressões políticas por persistentes interesses contrários que enxergam a terra como meio para dinâmica econômica. Entre esses interesses, estão grupos do agronegócio, da mineração e da exploração madeireira, que, organizados

politicamente, ainda exercem pressões dentro do próprio Estado brasileiro, notadamente na efetivação de leis a favor da ótica economicista e predatória de uso da terra.

Neste contexto de lutas contra narrativas que deslegitimam povos originários e descendentes de escravos para reduzir suas presenças nos debates nacionais, um fator essencial, ao nosso ver, é o avanço de estudos sobre a produção espacial e territorial no país, suas manifestações no todo da nação e expressões particulares ou regionais, destacando múltiplos agentes e processos. Assim, podemos eleger como objeto de pesquisa tanto agentes subalternizados e ignorados nos textos clássicos quanto dinâmicas espaciais também não estudadas em sua completude.

A luta por terras dos povos originários e dos da diápora negra remonta ao passado colonial brasileiro, atravessou o período imperial, agravando-se, e chegou ao período republicano com reiteradas dificuldades e, como já dito aqui, algumas conquistas mais recentes. Mesmo que a historiografia brasileira consagrada tenha, por tempos, centrado atenção nas personalidades e forças sociais hegemônicas e na configuração espacial por elas evidenciada, “lugares” e dinâmicas territoriais indígenas e quilombolas lá estavam também em meio à criação de cidades, vilas, caminhos, cadeias, fazendas, dinâmicas econômicas e fluxos de ordem que expressavam o aparato de controle político e social e a co-optação do território pelos projetos colonial e, também, nacional, notadamente excludentes e discriminatórios.

Sigamos, então, para a Paraíba observando como a institucionalidade oficial estruturou projetos e políticas de controle que se apropriaram do território sem o equitativo respeito a todos que nele (já) estavam. Investiguemos urbanização e “territorialidades” (HAESBAERT, 2004).

QUADRO URBANO, CONFLITOS E TERRITORIALIDADES

O território do hoje Estado da Paraíba foi efetivado pela colonização portuguesa, em detrimento de seus povos originários, de maneira lenta em seus primeiros séculos. Lembrando que sua capital, a atual João Pessoa, se constituiu em uma das primeiras cidades fundadas no Brasil (é de 1585 e teve como nome

inicial Filipeia de Nossa Senhora das Neves), ressaltamos que por cerca de um século a ação colonizadora portuguesa se concentrou no litoral, na atual Zona da Mata, em detrimento de áreas interioranas dos atuais Agreste, Borborema e Sertão.

Tal ação se fez através da política de criação de assentamentos urbanos e fortificações como forma dominante de efetivar, nas condições materiais daquele momento, a presença e o controle político, jurídico e administrativo no território. Na Paraíba, este padrão de ocupação e domínio se efetivou através da cidade/capital no litoral, da plantação de cana-de-açúcar como motor econômico e da constituição de assentamentos simplórios que se constituiriam nas várzeas do rio Paraíba do Norte. Apenas depois dos primeiros séculos, e de maneira lenta até fins do XVIII, assentamentos populacionais outros e demais infraestruturas do poder português (como freguesias e julgados) chegariam às demais partes do território paraibano.

É fundamental lembrar que a ausência da institucionalidade portuguesa não significava ausência de outras formas de ocupações e de dinâmicas espaciais, em especial no que se refere à existência de grupos originários ou aos deslocamentos de escravos negros fugidos. No caso do Sertão, uma observação importante quanto à etimologia da palavra já nos dá pista do que estamos a considerar. De acordo com o primeiro dicionário da língua portuguesa, elaborado originalmente em 8 volumes pelo padre Raphael Bluteau entre 1712 e 1721, o termo possuía naqueles idos uma conotação de área desconhecida, pouco povoada, perigosa e distante do litoral. Em seu volume 7, “sertão” aparece como “[...] o interior, o coração das terras, oppões-se ao marítimo, e costa. [...] O sertão tomase por mato longe da costa [...]” (BLUTEAU, 1720, p. 613). Esta concepção se manteve em importantes obras similares posteriores, como Moraes Silva (1789) e Silva Pinto (1832), reforçando uma ideia que associava seus habitantes originários (notadamente, indígenas, mas também negros quilombolas ao longo da escravidão no Brasil) à ideia de “bárbaros perigosos” (SOARES e MOURA FILHA, 2013).

Reforçamos, assim, que a presença do aparato oficial metropolitano não tem o condão exclusivo de iniciar a ocupação em si do território. Este, sem o al-

cance ainda do aparato legal português, foi dinamizado, por exemplo, no sertão paraibano por rotas regionais coloniais de conquista privada, a partir da Bahia e Pernambuco, que avançou constituindo “lugares” no próprio sertão nordestino. Esta dinâmica, inclusive, marcou os primeiros conflitos entre a lógica branca de apropriação do território e os indígenas por onde se fez presente.

Estes “lugares” constituídos eram pequenos povoados ou pontos de “pouso” ou de comércio ou ainda fazendas de gado que se estruturavam sem a expressão administrativa e jurídica essencial aos portugueses. No entanto, não tardaria para que passassem a reivindicar a instalação de órgãos e instituições do controle (como a criação oficial de localidades ou a elevação à vila de núcleos já existentes), muitas vezes, alegando às autoridades da Capitania uma vida em “constante nível de violência e perigo” diante sobretudo das resistências apresentadas pelos povos originários, atacados e despossuídos a partir das rotas pecuaristas (PIRES, 1990). O aparato colonial português, nestes casos e nos quilombos também, oficializaria e ampliaria o massacre e exploração em nome da subjugação moral e escravidão dos povos indígenas e africanos. Os que sobreviviam constituiriam territorialidades outras, com novos aldeamentos ou quilombos em terrenos ainda não atingidos pela ordem branca de confiscos de terras e de liberdades.

Registradas tais dinâmicas e, para marcar datas importantes do processo de ocupação portuguesa na Paraíba, temos: a capital próxima à foz do Rio Paraíba do Norte, é de 1585; o primeiro arraial dinâmico no Agreste (Areia) é de 1764; e o primeiro pedido de Julgado no Sertão semiárido ocorreu em 1711 (Piancó). E tal dinâmica nos faz pensar em um sentido quase “normalizado” do litoral para o interior quando falamos na ocupação colonial do território brasileiro e paraibano, em especial. Ele não deixa de ser real em muitos casos, refletindo a dinâmica de instalação dos mecanismos oficiais de controle. No entanto, não deve ser tomado como exclusivo, uma vez que dinâmicas outras foram verificadas no sentido inverso (do interior/sertão para o litoral), como vimos.

Do ponto de vista urbano em si, registremos que a Paraíba (refletindo um movimento que acontecia na colônia) vive o que podemos chamar de primeiro

surto de criação de assentamentos urbanos apenas em fins do século XVIII, resultado da política centralizadora de ocupação do território brasileiro levado à prática pela gestão metropolitana do Marquês de Pombal. Se até meados do XVIII, a despeito de simplórios “lugares” e “povoações” (e aí, aldeamentos indígenas e quilombos) existentes, o fato é que política e administrativamente o território paraibano contava apenas com a cidade-capital no litoral e a recém-criada vila de Santo Antônio de Piancó (de 1748) no Sertão. A partir da ação pombalina, na Zona da Mata foram criadas as vilas de Alhandra e Pilar em 1758, Monte-Mor e São Miguel da Baía da Traição em 1762 e a vila do Conde em 1768. No Sertão, cria-se sua segunda vila (a de Pombal) em 1772 (SAINT-ADOLPHE, 1845; L’ILE ADAM, 1848 e 1851; NASCIMENTO FILHO, 2006).

Assim, com poucos acréscimos, o território paraibano permanecerá até o fim do período colonial, vivendo novo surto urbano apenas após a Independência do Brasil e sua legislação como Estado-Nação. A província da Paraíba (nomenclatura imperial que substituiria a de capitania), atrelada a partir daí à dinâmica de uma economia algodoeira e pecuarista, contará com novas municipalidades e dinâmicas territoriais (inclusive, interprovíncias) que reproduzirão as distinções entre lugares oficiais e aqueles “fora da lei”, percebidos como *hostis* pela sociedade em geral.

A Lei de Terras de 1850, neste contexto, foi um elemento fundamental para entendermos como tais distinções entre lugares se associam à distinção entre humanos tomados como entidades econômicas em uma sociedade estruturalmente voltada à produção de exclusões. Ela restringiu o acesso à terra no país ao ditar que a aquisição só poderia ocorrer por compra. Impediu, assim, que pessoas com poucos recursos financeiros (notadamente, pequenos agricultores, negros libertos, indígenas e imigrantes pobres) pudessem se tornar proprietários fundiários. Com isso, consolidou a concentração e reforçou as desigualdades sociais.

Naquele momento, a Paraíba contava com algo como 212 mil habitantes, sendo 13,4% de população escrava (LUNA e KLEIN, 2010, p. 193), e confirmava tal lógica também quando ecoava em seu território o tipo de es-

estrutura burocrática do Império que o tomava em quatro instâncias de gestão e controle: administrativa, religiosa, judicial e militar. Observar o processo de retalhamento do território a partir da constituição de municipalidades, comarcas e freguesias, por exemplo, permite elencar instrumentos importantes para entendermos a centralidade da ordem política urbana frente à economia rural daquele momento.

Segundo levantamentos realizados naquele momento, Saint-Adolphe (1845) e L'ile Adam (1848 e 1851) em especial, observamos que a Paraíba contava com 17 municipalidades (2 cidades e 15 vilas) reunidas política e administrativamente em 3 Comarcas (a da capital, Parahyba, e ainda Brejo da Areia e Pombal). Portanto, apenas Parahyba e Brejo da Areia tinham, até então, estatuto de cidade. As demais 15 vilas mencionadas eram: Alhandra, Mamanguape, Pilar e Ingá (na 1ª Comarca, a da Capital), Bananeiras, Independência, Campina, Alagoa Nova, Cabaceiras e São João (2ª Comarca) e Pombal, Catolé, Patos, Piancó e Souza (3ª Comarca, com sede na ainda Vila de Pombal).

O levantamento registra 25 freguesias: Parahyba, Alhandra, Mamanguape, Pilar, Ingá, São Miguel da Baía, Livramento, Santa Rita, São Miguel de Taipu, Conde e Taquara (na Comarca da Capital); Brejo da Areia, Bananeiras, Independência, Campina, Cabaceiras, São João, Coité e Santo Antônio da Lagoa (Comarca de Brejo de Areia); e Pombal, Catolé, Patos, Piancó, Souza e São José de Piranhas (Comarca de Pombal).

Além destes fixos fundamentais para a ordem política, jurídica e religiosa do Império no território paraibano, o levantamento apontou a existência de diversas outras localidades (indicadas como “capelas”, “povoações” e “lugarejos”), além de diferentes aldeamentos indígenas. Sobre este ponto, é necessário dizer que tais localidades fazem referência a assentamentos mais simplórios, pequenos núcleos sem status de vila ou cidade (algumas nomeadas de “povoações medíocres” por Saint-Adolph), cujas existências, junto às informações sobre aldeias indígenas, nos ajudam a entender de forma plural o processo de ocupação do território provincial pela ordem nacional. Entre tais localidades, muitas delas, no total de 49, foram referenciadas pela existência de uma capela em seu interior (24 na 1ª Comarca, 6 na 2ª Comarca e 19 na 3ª

Comarca). Sem referência explícita à existência de capela, foram 27 “povoações” e 20 “lugarejos” catalogadas.

Em especial neste texto, foram identificadas 11 aldeias indígenas: Acaúma, Alagoa, Alagoa do Bé, Alagoa do Pau, Brandão, Branquinho, Cairiri, Japoca, Paupina, Perguiça (ou Preguiça) e Pitiguares (Potiguara). Muitas delas originaram diferentes cidades atuais. Em registro clássico, Azevedo (1959, p. 33) apontava “Alhandra, antiga Uratauauaí; Campina Grande, antiga Paupina; Mamanguape, antiga Preguiça; e Vila do Conde, antiga Jacoca”. Mais: “a formação dos municípios onde os Potiguara se localizam - Baía da Traição, Marcação e Rio Tinto - guarda estreita relação com a constituição dos aldeamentos missionários de São Miguel de Baía da Traição e Monte-Mór” (VIEIRA, 2021).

Somando-se às relações entre aldeamentos e urbanização, o levantamento também se torna oportuno quando consideramos a presença escrava na província, sobretudo quando sua historiografia clássica “minimizou a importância do negro na constituição da população local” (FORTES e LUCESSE, 2013, p. 48). Se ela até grifou a presença de homens e mulheres negras, escravos ou libertos, sobretudo, associada às culturas da cana-de-açúcar e algodão desenvolvidas respectivamente em áreas da Zona da Mata e do Agreste quando da Colônia, mais ainda durante o século XVIII e primeiras décadas do XIX, registremos que tal presença também era verificada no Sertão, no trabalho escravo na pecuária (GALLIZA, 1979) em conexão com outras províncias.

A corroborar os números apresentados por Luna e Klein (2010), no fim da década de 1840 a população escrava na Paraíba se mantinha na faixa dos 14% do total da província (FORTES e LUCESSE, 2013). E este dado é revelador da sua dinâmica espacial se lembrarmos que “nas plantações de algodão, o uso de mão-de-obra escrava ocorreu com mais intensidade até o ano de 1850, quando o tráfico foi extinto” (ibidem, p. 51) e que a atividade açucareira no litoral vivia momento de inflexão. Parte considerável desses escravos estava sendo deslocada para terras sertanejas. Segundo Monteiro (2013), um processo de aumento dessa população em áreas criatórias da província, em detrimento das demais, foi registrado quando, em 1852, o Sertão já contava com 33,5% de

toda população escrava paraibana e que tal percentual passaria para 38%, em 1872, e para 41%, em 1884.

Este aumento do número de escravos no Sertão, tradicionalmente voltado à criação de gado e que experimentava em meados do XIX um momento importante também na cultura algodoeira, é significativo para o trabalho em tela. Tanto por denotar dinâmicas espaciais no que se referem à produção econômica em si da província no momento estudado, com o avanço e quase deslocamento momentâneo do algodão para terras sertanejas, quanto por denotar ainda o deslocamento de escravos das duas primeiras comarcas para a do Sertão. A esse tempo, foi significativo o aumento do número de registros de escravos nos termos de vilas como a de Catolé (ao norte da Comarca), de Piancó (abrangendo terras do sul da comarca) e da própria vila-sede de Pombal (ao centro da Comarca) (SÁ, 2005). E esta concentração de população escrava na dinâmica produtiva sertaneja pode também ser pensada como matriz de processos étnicos se observada, no processo histórico, a partir da ótica dos próprios escravizados, suas lutas diante da escravidão e das consequências múltiplas (inclusive, fundiárias) dela decorrentes.

Diante desta possibilidade, recorreremos ao movimento mais recente de autorreconhecimento de comunidades remanescentes de quilombolas na Paraíba e os processos que pleiteiam a oficialização e titulação fundiária à luz dos preceitos constitucionais de que o Estado deve proteger as “manifestações das culturas populares, indígenas e afro-brasileiras, e das de outros grupos participantes do processo civilizatório nacional” (BRASIL, 1988, Art. 215 § 1º) e de que “ficam tombados todos os documentos e os sítios detentores de reminiscências históricas dos antigos quilombos” (BRASIL, 1988, Art. 216 § 5º).

A lista de comunidades quilombolas na Paraíba certificadas pela Fundação Cultural Palmares (órgão federal com competência para tal) chegou recentemente ao total de 49 (BENÍCIO, 2024), do litoral ao sertão, denotando pertinência dos estudos sobre tais formações, em seus processos desde a origem. Tanto que 24 delas, algo como metade do total, estão em áreas da então Comarca do Sertão em meados do XIX (NIEMEYER, 1850; SOARES, 2012). Dentre as 24 certificadas do Sertão, 18 estão em áreas dos outrora termos das vilas de

Catolé (5), Pombal (8) e Piancó (5), o que nos remete ao início do aumento da população escrava no Sertão, a partir de tais vilas, como vínhamos sinalizando.

Importante lembrar que a ideia de “remanescente”, na atualidade, foi revestida de um caráter político-jurídico para incorporar também comunidades descendentes de escravos constituídas após o fim oficial da escravidão no Brasil, fazendo-nos pensar além da ideia de quilombos como locais de fuga de escravos. Tal ressignificação reforça o caráter étnico e coletivo de manifestações culturais basilares de uma dada organização social e denota o caráter destas comunidades como realidade histórica espacialmente referenciada, territorializada.

Devem ser lidas como expressão territorial das formas de dominação vividas no processo colonial e imperial escravista e, ato contínuo, como referência de localização das distintas vivências delas decorrentes. São espaços referenciais que suscitam a continuidade dos estudos sobre escravização e ocupação territorial, inclusive considerando toponímia dos lugares e relação terra/ancestralidade.

No caso da Paraíba, podemos mesmo considerar a presença de negros de uma forma generalizada, ou como mão-de-obra nos engenhos do litoral, no Agreste algodoeiro e mesmo no Sertão pecuarista ou através dos quilombos constituídos nestes diferentes quadros da província. Exemplos de comunidades quilombolas históricas são: Paratibe (no atual município de João Pessoa) e Gurugi (município de Conde), ambos na Zona da Mata, 1ª Comarca da província; Caiana dos Crioulos (Alagoa Grande e Matinhas) e Tapuio/Cruz da Menina (Dona Inês), no Agreste, parte da 2ª Comarca; e Serra do Talhado (Santa Luzia), Pitombeira (Várzea), Curralinho/Jatobá (Catolé do Rocha) e Livramento (São José de Princesa), em áreas distintas da então 3ª Comarca da província, a do Sertão.

Todas essas mantiveram-se através de seus descendentes como realidade étnica a denotar processos de resistência e estão, inclusive, presentes na referida listagem oficial da Fundação Cultural Palmares como comunidades certificadas. Neste sentido, a continuação de estudos regressivos sobre comunidades dos povos tradicionais, buscando o correlato enquadramento

espaço-temporal de suas origens, acrescido de informações já existentes sobre realidades quilombolas históricas como as aqui listadas, tem o condão de revelar dinâmicas e estratégias de lutas e traços culturais dos grupos negros e indígenas postos na marginalidade no processo de constituição da Paraíba, em particular, mas não apenas, e, de uma forma dialética, também permitirá a discussão necessária sobre a questão fundiária em nosso país em suas históricas desigualdades e injustiças.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O atual estado da Paraíba tem longa história no quadro da própria formação socioespacial brasileira. Remonta ao século XVI, à fundação de sua primeira povoação oficial, já com titulação de cidade: Filipeia de Nossa Senhora das Neves, posteriormente, Frederica, Parahyba por muito tempo e João Pessoa desde 1930.

Até idos da segunda metade do século XVIII, tal cidade se manteve como única instância política e administrativa da capitania, sendo-lhe a própria capital e sede de sua única comarca. Esta situação muda em fins do XVIII e efetivamente a partir do XIX, quando ações estatais compartimentaram o território para captura pela administração jurídica, política e econômica.

Tal realidade, demandou assentamentos populacionais que desenvolvessem funções de controle sobre grandes parcelas do espaço, tornado território português no período colonial ou do Estado brasileiro nas décadas do período imperial vistas neste texto. Texto que buscou distintas escalas de análise: da lista de povoações à dimensão de suas conexões na província e além dela.

O levantamento do quadro urbano da Paraíba realizado nos permite falar em urbanização como mecanismo de controle do território e de produção de históricas desigualdades. O esforço realizado de empiricização do tempo pretérito através da observação dos marcos no território nos faz repensar ideias consagradas sobre o fenômeno urbano, reavaliando realidades socioespaciais múltiplas. Ainda realçou agentes e processos não centrais (e, por vezes, descon siderados) na historiografia consagrada sobre a Paraíba e, de forma geral, sobre nossa formação socioespacial enquanto nação. Tentar esforços para suprir tais hiatos era uma intenção do texto.

No mais, o expressivo número de cidades originadas de assentamentos indígenas e a luta de diversas comunidades remanescentes de quilombolas por reconhecimento de sua existência (fundiária também) na formação geral da Paraíba e do Brasil são exemplos da complexidade que deve ser vista quando estudamos o quadro urbano em um dado território, ainda mais em tempo pretérito.

Lembrando, por fim, que a temática fundiária em nossa sociedade ainda não foi efetivada enquanto marco civilizacional de justiça e equidade, destacamos que as espacialidades de lutas aqui tratadas reforçam a importância das notícias mais recentes apontadas no texto. Que seja sólido e multidimensional o reconhecimento tanto da diversidade étnica e cultural no Brasil quanto dos direitos a ela correlatos.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Aroldo de. Aldeias e aldeamentos de índios. **Boletim Paulista de Geografia**, nº 33, 1959, pp. 23-40.

BENÍCIO, Marciane Silva Ambrosio. **Identidade e memória no quilombo Pedra d'Água em Ingá**, 2005-2024. João Pessoa, Universidade Federal da Paraíba, Programa de Pós-Graduação em História, 2024. (Dissertação de Mestrado)

BRASIL. Agência Gov. **Presidente Lula homologa mais três Terras Indígenas no estado do Ceará**. Publicado em 06/08/2025. 2025. Disponível em <<https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202508/presidente-lula-homologa-mais-tres-terras-indigenas>> Acesso em 13/10/2025.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Agrário. **Caiana dos Crioulos é a primeira comunidade quilombola titulada pelo Incra na Paraíba**. Publicado em 24/09/2024. 2024a. Disponível em <<https://www.gov.br/incra/pt-br/assuntos/noticias/caiana-dos-crioulos-e-a-primeira-comunidade-quilombola-titulada-pelo-incra-na-paraiba>> Acesso em 02/10/2025.

BRASIL. Presidência da República. **Presidente Lula assina decretos que desapropriam áreas para quilombos**. Publicado em 29/11/2024. 2024b. Disponível em <<https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/noticias/2024/11/presidente-lula-assina-decretos-que-desapropriam-areas-para-quilombos>> Acesso em 02/10/2025.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. **Decreto Nº 12.288, de 4 de dezembro de 2024**. Homologa a demarcação administrativa da terra indígena Potiguara de Monte-Mor, localizada nos Municípios de Rio Tinto e de Marcação, Estado da Paraíba. 2024c.

BRASIL. Ministério dos Povos Indígenas/Fundação Nacional dos Povos Indígenas. **Governo Federal e Governo da Paraíba discutem avanços para a homologação da Terra Indígena Potiguara de Monte-Mor**. Publicado em 13/08/2024. 2024d. Disponível em <<https://www.gov.br/funai/pt-br/assuntos/noticias/2024/governo-federal-e-governo-da-paraiba-discutem-avancos-para-a-homologacao-da-terra-indigena-potiguara-de-monte-mor>> Acesso em 05/11/2025.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Presidência da República, Casa Civil, 1988.

FORTES, Maria Ester Pereira; LUCCHESI, Fernanda. Comunidades quilombolas na Paraíba. In: BANAL, Alberto; FORTES, Maria Ester Pereira (Organizadores): **Quilombos da Paraíba: a realidade de hoje e os desafios para o futuro**. João Pessoa: Imprell, 2013, pp. 44-62.

GALLIZA, Diana Soares. **O declínio da escravidão na Paraíba, 1850-1888**. João Pessoa: EdUFPB, 1979.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL (ISA). **Terras Indígenas no Brasil: Potiguara de Monte-Mor**. 2024. Disponível em <<https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4081>> Acesso em 12/10/2025.

LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. **Escravidão no Brasil**. São Paulo: EdUSP: Imprensa Oficial, 2010.

MONTEIRO, Karoline dos Santos. **As mulheres quilombolas na Paraíba: terra, trabalho e território**. João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2013. (Dissertação de Mestrado)

NASCIMENTO FILHO, Carmelo Ribeiro do. **A fronteira móvel: os homens livres pobres e a produção do espaço da Mata Sul da Paraíba**. Universidade Federal da Paraíba, Faculdade de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia. UFPB: João Pessoa, 2006. (Dissertação de Mestrado)

PIRES, Maria Idalina da Cruz. **Guerra dos bárbaros: resistência indígena e conflitos no Nordeste colonial**. Recife: FUNDARPE, 1990.

SÁ, Ariane Norma de Menezes. **Escravos, livres e insurgentes: Parahyba (1850-1888)**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2005.

SOARES, Maria Simone Moraes. **Formação da rede urbana do Sertão de Piranhas e Piancó na Capitania da Paraíba setecentista**. João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2012. (Dissertação de Mestrado)

SOARES, Maria Simone Moraes; MOURA FILHA, Maria Barthilde. O Sertão da Paraíba no século XVIII: representações espacial e imagética. **InterScientia**, João Pessoa, v.1, n.2, pp. 84-99, mai/ago 2013.

VIEIRA, José Glebson. Potiguara (Verbetes). In: **Povos Indígenas no Brasil**. Instituto SocioAmbiental (ISA). Publicação atualizada em 2021. Disponível em <https://pib.socioambiental.org/pt/Povo:Potiguara#Localiza.C3.A7.C3.A3o_e_popula.C3.A7.C3.A3o> Acesso em 17/10/2025.

FONTES PRIMÁRIAS DE PESQUISA

BLUTEAU, Raphael. **Vocabulário português e latino** (Volume 07: Letras Q-S). Lisboa: Oficina Pascoal da Sylva, 1720. Disponível em: <<https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/5443>> Acesso em 25/05/2025.

L'ILE ADAM, Visconde J. de Villiers de. **Carta Topográfica e Administrativa das Províncias do Rio Grande do Norte e Parahyba**, 1848.

L'ILE ADAM, Visconde J. de Villiers de. **Mapa Geral do Império do Brasil**, 1851.

MORAES SILVA, Antonio de. **Diccionario da lingua portugueza**. Lisboa: Typographia, 1789. Disponível em <<http://www.brasiliana.usp.br/bbd/handle/1918/00299210>> Acesso em 24/02/2023.

NIEMEYER, J. **Carta Corographica da Parahyba do Norte, extraída da Carta Corographica do Império do Brazil**. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro: 1850.

SAINT-ADOLPHE, J.C.R. Milliet de. **Diccionario geographico, historico e descriptivo do Imperio do Brazil**. Paris: J. P. Aillaud (Editor); Typographia de Fain e Thunot, Tomos I (A-L, 588 páginas) e II (M-Z, 810 páginas), 1845. Disponível em <<https://bibdig.biblioteca.unesp.br/items/a4965476-de3a-466f-bd12-d1127025eb09>> Acesso em 12/08/2025.

SILVA PINTO, Luiz Maria da. **Diccionario da Lingua Brasileira**. Lisboa: Typographia de Silva, 1832. Disponível em: <<https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/5414>>. Acesso em 25/05/2022.

CAPÍTULO 11

AS ESPACIALIDADES DA REPRODUÇÃO DO TRABALHO E A CONSTRUÇÃO DO SER FERROVIÁRIO NA ESTRADA DE FERRO GOIÁS

Fábio de Macedo Tristão Barbosa
Doi: 10.48209/978-65-5417-602-B

INTRODUÇÃO

A proposta deste artigo é analisar o papel dos espaços de reprodução como elemento fundamental na constituição/construção de uma categoria de trabalhadores: os ferroviários da antiga Estrada de Ferro Goiás - EFG, em Araguari-MG, entre as décadas de 1930 a 1960. Tais espacialidades são constituídas pela Escola Profissional Ferroviária, a Vila Ferroviária da Goiás, as oficinas de manutenção e fabricação de vagões, o Hospital Ferroviário, a Associação Beneficente dos Funcionários da Estrada de Ferro Goiás - Goiás Atlético e a Cooperativa de Consumo, que compunham o conjunto de objetos formadores de uma espécie de complexo ferroviário na EFG. As relações espaciais no interior desse complexo disciplinar e formativo, forjaram uma fração da classe operaria brasileira: os ferroviários do triângulo mineiro e do sudeste goiano. A metodologia utilizada na pesquisa foi a pesquisa documental em jornais e revistas, entrevistas obtidas junto ao Arquivo Público de Araguari, fotografias e análise bibliográfica de memorialistas e historiadores locais. A contribuição da pesquisa será a possibilidade de melhor compreender os processos formativos da classe trabalhadora brasileira neste tempo histórico.

As estruturas político-ideológicas posta em prática pela direção da empresa se alinhavavam às orientações políticas que caracterizaram o então Governo de Getúlio Vargas, imbuídos que estavam na aproximação/cooptação do operariado. Para essa tarefa, a ferrovia reelaborava *in loco* as práticas políticas do governo federal, uma delas, o discurso com que foram apresentadas as ben-

feitorias sociais apenas como fruto da concessão benevolente da diretoria da EFG, procedimento que ocultava a participação dos ferroviários na luta diária no chão da fábrica.

Enxergar certos benefícios alcançados pelos ferroviários da Estrada de Ferro Goiás somente pelo crivo da “caridade”, das políticas assistenciais da empresa, é fechar os olhos para a luta de classes e para a pressão exercida por aqueles que estão mais abaixo na pirâmide social. Embora tenham sido diversas as fontes consultadas para a construção desse trabalho, dentre as quais jornais e revistas da época, entrevistas, trabalhos de pesquisa sobre essa ferrovia, não foram encontradas notícias e/ou outros sobre grandes manifestações, paralisações ou greves, realidade essa que, de certa forma, acabou por realçar muito mais os elogios à empresa. Não parece crível que a relação ferrovia x ferroviário estivesse ausente de disputas e conflitos.

A metodologia utilizada para a investigação foi a pesquisa documental, valendo-nos do Arquivo Público de Araguari; entrevistas, fotografias e análise bibliográfica de memorialistas e historiadores locais. Os resultados possibilitaram-nos melhor compreender os processos constituintes da formação da classe trabalhadora brasileira neste período.

Os espaços hegemônicos de formação para o trabalho em sua forma capitalista possuem um arsenal de mecanismos éticos, morais, ideológicos que buscam a construção do consentimento da classe trabalhadora, procurando envolvê-la aos desígnios e aos interesses da empresa. É de suma importância enfatizar que, a ausência nas fontes consultadas que “apagam” da história as resistências e conflitos são também uma informação relevante de que boa parte dessas fontes estavam à serviço de formação do espaço hegemônico em torno da construção da Estrada de Ferro Goiás. Não indicar os conflitos mostra muito bem a quem servem as fontes consultadas.

Os ferroviários de Araguari resultam de suas experiências enquanto trabalhadores da EFG, que, submetidos a esses espaços de seu complexo fabril e das unidades espaciais de reprodução da força de trabalho, constituem-se como um organizado complexo voltado à formação de um determinado perfil de trabalhador: o ferroviário.

A INSTRUÇÃO PARA O TRABALHO: A ESPACIALIDADE DA ESCOLA PROFISSIONAL FERROVIÁRIA

A Escola Profissional Ferroviária desempenhou relevante papel na formação do “ser ferroviário” de Araguari, sem se restringir à formação técnica de mão-de-obra para a ferrovia. Seu lema “Instrução para o Trabalho” suscita as questões: que tipo de instrução? para que tipo de trabalho? Constam do núcleo comum as disciplinas - português, matemática, biologia, física, geografia, história - e aquelas responsáveis pela formação técnico-profissional, como tornearia, mecânica, serralheria e outra. Com vistas a propiciar uma cultura geral ao formando e difundir valores morais e éticos, havia disciplinas como higiene social, noções de educação moral, cívica e educação racional ao trabalho. Buscava-se uma prática curricular integradora da formação geral a uma específica.

Figura 1 – Escola Profissional Ferroviária da Estrada de Ferro Goiás.



Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari.

O ferroviário aposentado, Milton Rodrigues, revela em depoimento a consciência de que a relação de produção e trabalho no capitalismo é permeada pela troca.

Se nós somos contratados pra fazer alguma coisa, nós devemos realizar aquilo com o coração, porque nós estamos trocando, ou ao contrário, eles estão me dando o que eu não tenho e eu estou dando o que eles também não têm, então é uma troca¹.

Todavia, não se revela que essa relação de troca é interposta pela exploração capitalista do trabalho e, só aparentemente, é uma relação de igualdade. A experiência do senhor Milton aproxima-se da concepção teórica do historiador Edward P. Thompson, que se refere a “como pessoas que experimentam suas situações e relações determinadas como necessidades e interesses e com antagonismos, em seguida ‘tratam’¹ essa experiência em sua consciência e sua cultura” (THOMPSON, 1981 p. 182). O *dar o que tem e receber o que não tem* naturalizam os antagonismos, as necessidades e os interesses de classe.

Em pesquisa sobre a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Segnini considera que: “Talvez esteja nesta Escola a origem da formação da ‘família ferroviária’, pois, desde o seu início, a preferência para cursá-la recaía sobre os filhos de ferroviários” (SEGNINI, 1982, p. 46). Como na Companhia Paulista, na Estrada de Ferro Goiás, Araguari, a entrevista do senhor Milton Rodrigues sinaliza a mesma trajetória “Bom sabe eu, filho de ferroviário, neto de ferroviário, e tinha meu pai ferroviário e mais cinco irmãos ferroviários, então a minha família pode chamar ‘família ferroviária’, porque nós nascemos, eu nasci a 2 metros da linha, em Ipameri”².

Nas escolas de formação ferroviária havia preferência aos filhos dos ferroviários, sem negar a participação daqueles de outras famílias. Senhor Alberoni, maquinista da EFG, relata que a educação dos seus filhos proveio da ferrovia “toda educação que pude dar para eles veio da estrada de ferro”. (MOREIRA, 2006, p. 38).

Várias empresas ferroviárias mantinham escolas de formação de trabalhadores para servir à ferrovia. Essa formação se dava nas áreas de manuten-

1 Entrevista no dia 19/08/03 às 15:00horas com o Sr. Milton Rodrigues, ferroviário aposentado da Estrada de Ferro Goiás. Realizada pelo Arquivo Público de Araguari: “Dr. Calil Porto” e Patrimônio Histórico

2 Entrevista concedida ao Arquivo Público Municipal de Araguari, no dia 19/08/2003, às 15:00 aos entrevistadores: Aparecida da Glória Campos, Thaís Tormin Porto Arantes e Clayton França Carili.

ção, reparação de instrumentos, instalações e mesmo de construção de vagões automotivos. A primeira escola, “a Escola Prática de Aprendizagem das Oficinas, foi fundada em 1906, no Rio de Janeiro, na Estrada de Ferro Central do Brasil”. (CUNHA, 2000 p. 96), mas, o ensino profissional ferroviário só adquire sistematicidade com a introdução de princípios racionais na organização do trabalho de cunho taylorista, com a criação da Escola Profissional Mecânica, no Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo, 1924.

Por racionalização do trabalho, TENCA (2006) entende como o capital almeja exercer seu poder político no processo de trabalho e sobre o trabalhador. O autor descreve tal processo como

Prática totalizadora, fundada no controle ou domínio do tempo do trabalhador, seja o tempo vivido no lugar da produção, tradicionalmente entendido como tal, seja aquele vivido na esfera do lazer, para muitos compreendido equivocadamente como tempo livre (TENCA, 2006, p. 30)

Fundada em 1942, a Escola Profissional Ferroviária de Araguari foi, inicialmente, vinculada ao Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional - CFESP e, posteriormente, colocada sob a coordenação do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial - SENAI, São Paulo, que criado pelo “*Decreto-lei 4.048 de 22 de janeiro de 1942*” (CUNHA, 2000 p. 100) é, na verdade, resultado “de uma atitude conciliatória entre a vontade do Estado e os interesses [parte] dos empresários” (TENCA, 2006, p. 102).

Em obediência às diretrizes pedagógicas sintetizadoras dos projetos políticos da burguesia industrial nascente, a pedagogia desenvolvida pelo SENAI tem como fonte de inspiração o método “aprender fazendo”, experienciado pelo russo, Vitor Della Voz, conforme lemos:

No ano de 1868... o diretor da escola (Técnica Imperial de Estradas de Ferro de Moscou), Vitor Della Voz, compreendeu que o processo de treinar mecânicos, pelo método de aprendizado, era moroso e de resultados desiguais. E pensando conseguir um engenheiro de produção dentro de um sistema militar, Della Voz quis obter um tipo de operário treinado de grau mais elevado, mais uniforme, em menor espaço de tempo e por preços baixos. Concluiu que não podia conseguir isso pelos métodos de aprendizado usados nas oficinas de produção ligadas à escola. Estabeleceu um novo grupo de oficinas a que denominou “oficinas de instrução”, para diferenciar das oficinas de produção. (Bennet apud FRIGOTTO, 1983, p. 41).

Em meados da década de 1930, o método Della Voz surge nas empresas ferroviárias brasileiras.

O Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional criado no ano de 1934, em São Paulo, foi a experiência, que de modo mais sistemático utilizou o método Della Voz, adotando as séries metódicas, tendo o SENAI como seu herdeiro principal. (BRAGA, 2006 p.83).

Para Cunha (2000, p. 98), “O CFESP foi elaborado por Roberto Mange e apresentado pelo IDORT às empresas ferroviárias e ao governo do estado [de São Paulo]”, e, com o decorrer do tempo, aderiram a ele (CFESP) empresas ferroviárias de outros Estados, alargando suas ações, pois passa a incorporar além das estradas-de-ferro de São Paulo, as de outros Estados da Federação, incluindo a Estrada-de-Ferro Goiás, Araguari.

A partir daí, o ensino profissional de formação da força de trabalho urbano-industrial começa a se consolidar sistematicamente no Brasil, advindo do prenúncio do SENAI, que incorporou, posteriormente, o IDORT, constituindo, então, a Divisão de Transportes.

Para Weinstein, apud Braga (2006, p. 84) o SENAI-SP “[...] procurava incutir virtudes morais, além das habilidades manuais, aos seus alunos”. Tratava-se de educar, formar trabalhadores, produzir indivíduos segundo determinados princípios morais, uma moral do trabalho urbano-industrial que extrapolava, portanto, a dimensão do saber técnico da cultura fabril, moldando comportamentos e formas de pensar, como enfatiza Frigotto (1983, p. 41) “[...] mais que um aprendizado técnico do ‘saber fazer o que serve’ e ‘o saber fazer de forma eficiente’ – tem-se uma internalização de uma determinada cultura – que explicita uma relação social dada”.

A Estrada-de-Ferro Goiás, via Escola Profissional Ferroviária, então filiada ao CFESP, implanta essa metodologia do SENAI nos cursos de formação de seus ferroviários, seguindo a diretriz nacional. O caráter formativo dessas escolas profissionais é nitidamente classista, o que indica sua terminalidade. Não são escolas propedêuticas, mas de formação de operários, não sendo, pois, o caso de Araguari, isolado. Ele se insere nessa dinâmica mais complexa da

formação do operariado brasileiro, em que a escola profissional da EFG é parte constituinte.

A atuação da empresa caracteriza-se como uma ação política liderada pelo Estado junto à cidade de Araguari, que, pela necessidade de formação técnico-profissional dos servidores da EFG, utiliza a empresa para privilegiar a difusão da ideologia da cooperação e da harmonia social, buscando camuflar o conflito de classe.

Matéria do Jornal Gazeta do Triângulo (1950) retrata o funcionamento da Escola Profissional Ferroviária da EFG

Essa escola, [...] tem por finalidade proporcionar instrução geral e técnica, bem como prestar assistência necessária à formação profissional, não só dos filhos e parentes dos ferroviários, como também, de todos aqueles que prezem prestar sua colaboração no engrandecimento desta região do Brasil. O curso de Aprendizes de Oficina destina-se a formação técnica do pessoal para o serviço de oficinas ferroviárias, tendo os seguintes ofícios especializados: ajustadores, torneiros, aplainadores, caldeireiros, ferreiros, fundidores, soldadores, eletricitas e carpinteiros.

O curso de formação de Artífice da Escola Profissional se fundamenta num aprendizado organizado metódico e seriado, de modo a formar o artífice hábil e capaz de seguir os progressos da técnica. A sua duração é de três anos para cada um dos ofícios especializados. As aulas gerais e técnicas, ministradas em prédio próprio, compreendem, português, matemática (aritmética, geometria, álgebra e trigonometria), higiene, noções de educação econômica, cívica e social e de organização racional do trabalho, educação física, tecnologia, física, mecânica, eletricidade, desenho, sendo a prática feita na oficina de aprendizagem, especialmente destinada a esse fim e anexa às oficinas gerais da E.F.Goiás, onde os alunos farão estágio de prática ferroviária, periodicamente. (...)

Para a admissão na Escola Profissional exige-se que o candidato tenha um preparo básico correspondente ao do último ano do curso primário, submetendo-se para isso a um exame de sanidade e outro de admissão, em que se incluem, além de elementos de português, aritmética e geometria, testes para verificação do senso técnico e aptidões mentais, o qual deverá apresentar no ato da inscrição, certidão de Registro Civil de Nascimento, provando não ter menos de 14 anos nem mais de 16 anos de idade.

A frequência na Escola Profissional é obrigatória tanto às aulas, como às oficinas e à Educação Física. O aluno que faltar às aulas ou aos trabalhos de aprendizagem, ou de Educação Física, em um dos períodos, embora compareça ao outro, terá falta nesse dia. Será eliminado do Curso o aluno que atingir durante o ano 40 ausências, justificadas ou não, salvo casos excepcionais de comprovada capacidade teórica e prática. [...]

Nesse sentido, a formação almejada pela Escola Profissional é aquela que

vai ao encontro dos interesses do modo de produção capitalista, centrando-se na disciplina do trabalhador durante o processo de trabalho, assim como tem por interesse o comportamento desse fora da fábrica, o que configura, portanto, que esse trabalhador deve incorporar costumes e hábitos difundidos pela empresa.

A Escola Profissional Ferroviária era a formadora de uma plêiade de operários que, segundo a imprensa local, deveriam ser “de formação de ideal e não simples mercenários destinados à revolta, à inconformação, que só pode nascer da ignorância de seu meritório papel, tão essencial, na sociedade.”³

Essa escola pode ser vista, então, como espaço de educação profissional, porém aliado ao aspecto moral, estratégia de controle da força de trabalho, até porque esse não se exerce circunscrito ao nível da fábrica, mas se manifesta pelas normas e regras, hábitos e comportamentos que vão moldando um novo homem e, para além da fábrica, acaba por envolver outros espaços da sociedade.

A figura 2 mostra os aprendizes trabalhando nas oficinas sob a observação dos instrutores.

Figura 2 – Aprendizes trabalhando nas oficinas da Escola Profissional.



Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari.

3 “Surge “O APRENDIZ” órgão da Escola Profissional da Goiaz”. Gazeta do Triângulo. 05/05/1948.

Os métodos racionais e científicos do trabalho Fordista/Taylorista “estão indissolúvelmente ligados a um determinado modo de viver, de pensar e sentir a vida” (GRAMSCI, 1991, p. 396). O fordismo era um novo método de produção que, aliado ao taylorismo, estabelecia os princípios racionais de produção e controle do trabalho, bastante presente tanto na organização das relações de trabalho nas oficinas da EFG, quanto na vida social de seus trabalhadores.

Pereira (2006, p. 34-35) mostra que a Escola, “Além de estimular os filhos de ferroviários a seguirem a profissão dos pais, abria oportunidades para os demais jovens araguarinos aprenderem alguns ofícios relacionados à profissão de ferroviário”. Logo, estabeleciam-se vínculos também com a população não-ferroviária da cidade, aprofundando mais a relação da EFG com a cidade de Araguari. Ser diplomado por essa escola era condição *sine qua non* para preencher uma vaga nos quadros da empresa.

Uma prática comum executada pela direção administrativa da Estrada de Ferro Goiás concerne às festividades e/ou comemorações das datas cívicas memoráveis, caso do 1º de Maio, dia do trabalho, em que os alunos da Escola Ferroviária da Goiás e da Escola Primária Carmela Dutra desfilavam na rua, em frente ao prédio da estação da Goiás, palco das comemorações. (Figura 03).

Figura 03 – Desfile dos alunos da Escola Primária Carmela Dutra.



Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari.

A imprensa local tratou o acontecimento da seguinte forma:

Neste 1º de maio, Dia do Trabalhador, essa Escola desfilou com garbo e civismo pelas ruas da cidade, comemorativamente, ao mesmo tempo que oferecia aos araguarinos fruto, polpudo e magnífico, seu jornalzinho elegante, bem redigido e substancioso – O APRENDIZ⁴.

“O Aprendiz”, citado na matéria acima do Jornal Gazeta do Triângulo, era um órgão de imprensa no seio da formação dos operários - ferroviários ou não - de Araguari, que, ligado à direção da empresa, reproduzia no círculo operário a voz e os valores defendidos pelo patrão, como se evidencia na nota da imprensa:

[...] são finalidades de “O APRENDIZ” a formação dos aprendizes ferroviários dentro do ambiente não só da técnica profissional mas também da educação econômica, cívica e social; quer desenvolver os sentimentos cristãos da solidariedade humana entre os adolescentes ferroviários, a fim de que na vida prática cheguem desativados de ilusionismo e se batam pelo ideal de uma sociedade feliz. Educação no seu sentimento completo⁵.

Concomitantemente ao jornal “O APRENDIZ”, os funcionários da EFG lançam também outro jornal: “O FERROVIÁRIO”, que, em seu primeiro número busca suscitar o sentimento de cooperação e harmonia entre patrões e empregados, todos unidos a partir do lema “Por uma Goiás maior”.

A administração da EFG, valendo-se dos meios de propaganda disponíveis, desde a criação do Departamento de imprensa e Propaganda (DIP) em 1939, vem demonstrando a utilização de meios similares aos da alta cúpula do Estado nacional, tendo em vista o consenso entre empregados e empregadores.

Sociedade feliz, nesse contexto, significava a harmonização entre as classes sociais antagônicas em nome da construção do ideal patriótico e, para tanto, buscava-se congregar as classes antagônicas em torno dos interesses mais gerais, ocultando os trabalhadores enquanto sujeitos políticos, subordinando-os aos ditames do capital. “A racionalização por si só não resolvia os problemas da produção enquanto não contasse com o interesse e o envolvimento do trabalhador” (LENHARO, 1992, p. 173).

4 “Surge ‘O aprendiz’ órgão da Escola Profissional da Goiaz”. Gazeta do Triângulo. 05/05/1948 – Ano XII nº 681, s/p.

5 Idem.

Ao entrecruzar, pois, as macropolíticas Estatais às micropolíticas da EFG, alcança-se a capilaridade do cotidiano do trabalhador ferroviário, que incide intensivamente na cidade e no urbano em Araguari.

O cruzamento de dispositivos da macro e micropolíticas é que permitem explicar como uma ‘química totalitária’ envolve as estruturas do Estado, as estruturas institucionais político-partidárias e sindicais, os familiares e até mesmo as estruturas individuais. (Ibid., p. 44).

No caso da EFG - braço do governo federal em Araguari -, o programa assistencial propalado pelo então diretor Major Mauro Borges Teixeira era amplo e envolvia uma série de benefícios, como: “Páscoa para os ferroviários, Natal da criança ferroviária pobre, casamentos, alto falantes oferecendo música ao ferroviário, cinema, escola técnica de educação familiar [...]”⁶. Assim também pode-se dizer em relação à Escola Primária Carmela Dutra, fundada em 1944, considerada uma das melhores escolas da cidade de 1ª a 4ª série primária. Para nela se ingressar, a preferência era dada os filhos dos ferroviários, sem negar o ingresso de crianças de famílias não-ferroviárias.

A Sra. Janete Consuelo Scalia Passos⁷, depõe “A nossa escola era uma extensão da família, nós auxiliávamos não apenas nas informações, mas também na formação⁸”.

Nessa fala percebe-se que nessa escola os primeiros passos eram dados rumo a uma carreira dentro da EFG, mantendo os laços e a continuidade da família ferroviária.

Da mesma forma que a Escola Profissional funcionava para os rapazes, em maio de 1953, fundou-se uma escola às moças: a Escola Técnica de Educação Familiar, responsável pela educação das filhas dos ferroviários, que cursavam as três séries do Curso Ginásial. Além do currículo da escola normal, as moças aprendiam: economia doméstica, higiene, corte e costura, culinária, enfermagem, puericultura, trabalhos manuais e educação para o casamento, um currículo voltado à definição de um estereótipo de mulher, com seu lugar claramente demarcado: dona de casa, contrariamente ao homem, preparado como e/ou para ser o provedor da família.

6 “Postos de Puericultura na Estrada de Ferro Goiás”. Gazeta do Triângulo. 01/03/1953 – Ano XVI nº 976, sp.

7 Ex-professora e ex-diretora da Escola Carmela Dutra.

8 Depoimento de Janete Consuelo Sacalia Passos. s/d. In: Relatório de Pesquisa. Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, 2005, p. 11.

A ESPACIALIDADE DA REPRODUÇÃO DO TRABALHO: O MORAR NA VILA FERROVIÁRIA DA ESTRADA DE FERRO GOIÁS.

No Brasil, desde a Colônia até os dias atuais, é significativa a prática de construção de casas para trabalhadores pelo Estado e pelas indústrias, em busca de responderem às necessidades da acumulação do capital. Correia (1998) considera essa prática como significativa, haja vista a quantidade de núcleos fabris e vilas operárias construídas no Brasil desde o final do século XIX até 1930, e mesmo após esse período, embora após 1930, houve a intervenção do Estado nesse processo, e a Vila Operária da Estrada de Ferro Goiás é fruto dessa intervenção.

Para Correia (1998) conjuntos de casas construídos por empresas em ambiente rural isolado, denominam-se *núcleos fabris*, e conjuntos de casas edificadas em cidades, *vilas operárias*. Segundo a autora, “[O] tratamento generalizante contribui para ocultar as enormes diferenças na forma de gestão do trabalho entre vilas operárias construídas em cidades existentes e vilas isoladas no campo” (CORREIA, 1998, p. 11).

Ao se referir às vilas operárias, a autora mostra que:

As vilas operárias alcançaram um grande sucesso, multiplicando-se e gerando toda uma mística em torno da ordem urbana e social que incorporaram [...] Estes conjuntos de casas de baixo custo e planta frequentemente coerente com princípios de higiene difundidos à época eram entendidos como um instrumento de saneamento da cidade e de transformação do cotidiano do pobre urbano, visto como marcado pela imoralidade e pela imundície. Em meio ao mundo tido como caótico onde vivia o pobre, as vilas surgiam nestas representações como ilhas de ordem e bem-estar. Sua difusão dentro de cidades existentes e em pequenos núcleos criados por fábricas, minas e usinas no campo era concebida como uma conquista de territórios da miséria e da barbárie pela civilização. As vilas eram tidas como o ambiente ideal para uma pobreza honesta, sadia, pacífica e obreira. (ibid., p. 10)

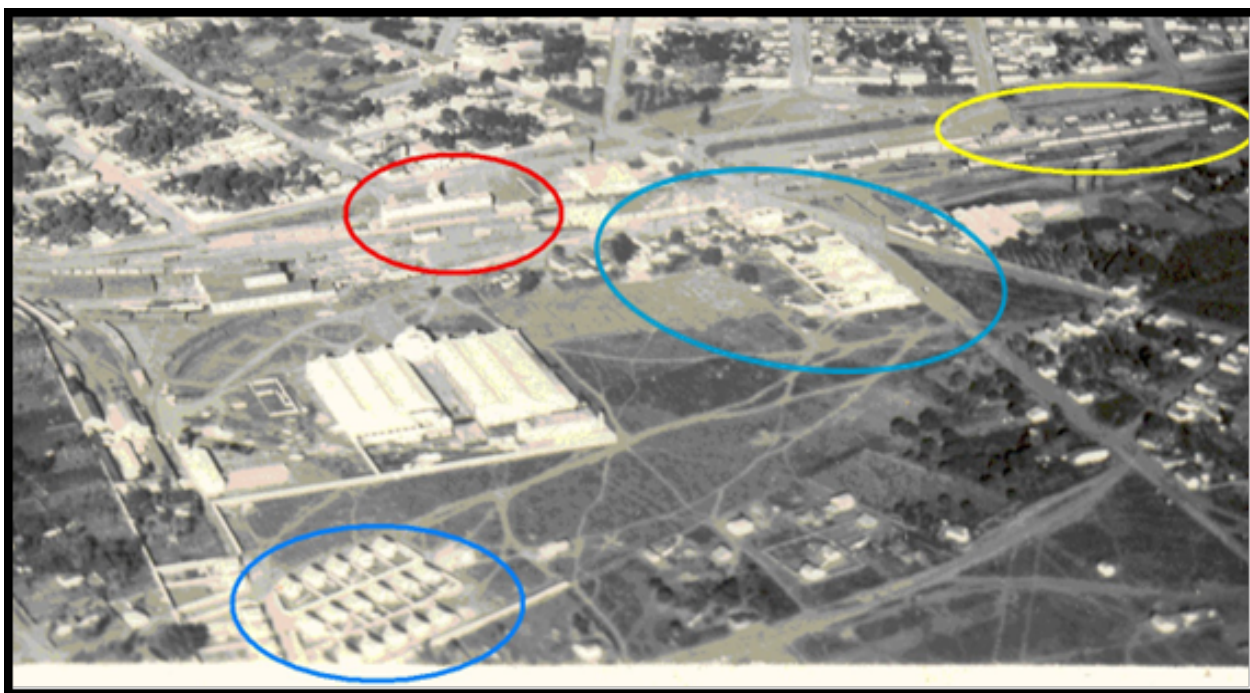
A edificação de vilas operárias por indústrias ou pelo Estado é tomada nessa afirmação como estratégia de cooptação e controle dos trabalhadores, denotando que a finalidade de construir casas para trabalhadores “converte a habitação em base para a construção de um novo modelo de trabalhador e de família proletária” (CORREIA, 1998 p. 14).

A vila operária da E.F. Goiás, erguida sob os preceitos da higiene, da moral, da lealdade à empresa, não é apenas local de moradia, mas como a extensão da própria fábrica.

A casa higienizada, o lazer regado, o ensino moralizante, a busca do controle dos contatos entre os moradores e entre eles e o exterior, a supervisão dos gastos e a intervenção do médico nos cuidados com o corpo foram alguns dos instrumentos básicos mobilizados nesse sentido, aos quais, eventualmente, aliou-se o incentivo às práticas religiosas, a concessão de ajudas diversas, a vigilância estreita do patrão e o governo rígido sobre os modos, a aparência e os hábitos pessoais dos operários. (CORREIA, Ibid. p. 76)

A construção da “vila ferroviária da E.F. Goiás” está inserida nesse contexto da arregimentação de operários, indispensáveis à constituição do trabalho ferroviário. Em 1950, foram construídas cinquenta e duas casas residenciais para parcela desses trabalhadores, favorecendo maior vigilância e disciplina sobre parte da força de trabalho desses, que poderia ser solicitada a qualquer momento, haja vista a proximidade entre a moradia do trabalhador e o lugar do trabalho, conforme figura 04.

Figura 04 – Vista aérea do Conjunto Ferroviário da Goiás e da Companhia Mogiana.



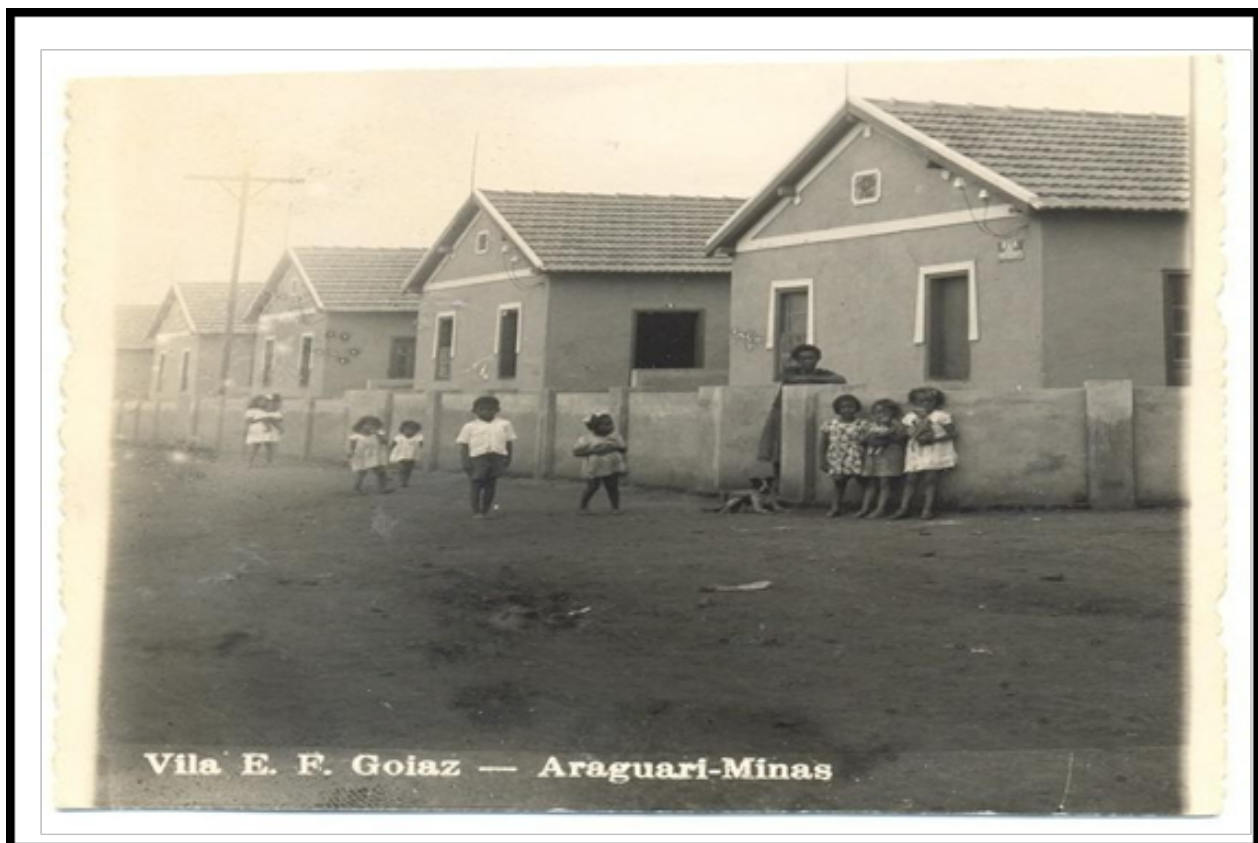
As cores azuis os dois conjuntos residenciais que formam a vila ferroviária da E.F. Goiás; em vermelho o prédio da estação goiás; e em amarelo a Mogiana entroncando com a Goiás.

Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari.

Consoante Correia “As vilas construídas por empresas ferroviárias localizavam-se, sobretudo, nos entroncamentos de estradas-de-ferro ou em canteiros avançados de obras”. (CORREIA, 1998 p. 10). Esse é o caso da Estrada-de-Ferro Goiás - cuja sede localizou-se na cidade de Araguari, até 1954 - formando importante entreposto comercial, em virtude do entroncamento ferroviário: ponto terminal da paulista Cia. Mogiana de Estrada de Ferro e ponto inicial da Estrada-de-Ferro Goiás. Nos canteiros de obras construíam-se casas aos trabalhadores braçais, responsáveis pela manutenção da linha férrea, prática presente também na Companhia Paulista de Estrada-de-Ferro “essas vilas passaram a compor o cenário de cidades como Jundiaí, Campinas e Rio Claro, entre outras, configurando-se numa extensão do trabalho ferroviário, uma vez que eram construídas em terrenos vizinhos à empresa”. (Calvo, 1994, p. 41).

A construção da vila ferroviária da E. F. Goiás (Figura 05) deu-se ao lado do complexo ferroviário da Goiás, possibilitando o estreitamento dos laços entre os ferroviários, a empresa e a cidade,

Figura 05 - Vila Ferroviária da E.F. Goiás, década de 1950.



Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari.

Fato evidente desde a doação por parte da Prefeitura Municipal de Araguari do terreno onde foram edificadas as casas, a construção da vila ferroviária da E.F. Goiás - Araguari foi assim noticiada pela imprensa local:

Com presença, nesta cidade, do Doutor Vitorino Barreto Filho, presidente da Caixa de Aposentadoria e Pensões de Serviços Públicos da Zona Mogiana (...) e do Doutor Camargo Penteado, Engenheiro da Carteira Imobiliária, foi assinado no dia 07, terça-feira, pela Prefeitura Municipal, representada pelo Doutor Adalcindo de Amorin, a escritura de doação de uma área, no alto da Goiás, onde serão construídas as cinquenta e duas casas populares que serão cedidas a servidores da E. F. Goiás (...). Realiza-se desta forma, velho anseio dos trabalhadores e funcionários daquela importante ferrovia aguardam essa alvissareira notícia, eis que vem suavizar o cruciante problema da casa própria em favor da grande maioria que vive sugada pelos alugueis escorchantes. Está pois, de parabéns, a esforçada classe ferroviária e administração da Goiás, na pessoa do Capitão Mauro Borges⁹.

Por meio de doação, decretos e leis, que intervieram diretamente para dotar o espaço de infraestrutura ou planejamento urbano, foi que o Estado, nesse caso a Prefeitura, agiu no processo de produção do espaço urbano. Na citação acima, observa-se a “benevolência” do poder público para criar um espaço à reprodução do trabalho e dos trabalhadores ao lado do local de trabalho. É a moradia vista como fenômeno constituinte da organização social da chamada sociedade do trabalho, embora ela seja apenas um dos elementos desse processo, pois como se sabe muitas outras ações foram implementadas e muitos princípios ideologizantes empregados para, conforme Correia:

A criação desses equipamentos inseriu-se em um esforço amplo das elites na organização da sociedade do trabalho e do preparo de trabalhadores para a indústria. Princípios liberais, noções positivistas, teorias médicas, idéias do catolicismo social, técnicas de engenharia, noções de dever e lealdade, padrões de moral e civilidade foram mobilizados pelos industriais na concepção da ordem urbana e social dos núcleos que criaram. (CORREIA, 1998 p.11).

Para corroborar a ideia da autora, coloca-se que o aparato ideológico foi bastante difundido também na vila ferroviária da E. F. Goiás, como os elementos morais difundidos pelas Escolas Profissional Ferroviária e Técnica de Edu-

⁹ “52 Casas populares serão construídas, no alto da Goiás, para os servidores da E.F.Goiás”. Gazeta do Triângulo. 05/12/1952.

cação Familiar, por meio dos órgãos de imprensa ligados à ferrovia: os jornais “O APRENDIZ” e “O FERROVIÁRIO”. Assim como a Escola Profissional Ferroviária, a construção da Vila Ferroviária da Goiás era elemento importante na adaptação do trabalhador às novas formas de trabalho, agora de tipo industrial, realizado na ferrovia. É uma adaptação física e psicológica do trabalhador à rigidez dos horários, ao respeito às normas, ao regulamento da empresa e ao mando dos chefes.

A vida na indústria é para Gramsci (1991, p. 391) “[...], um processo de adaptação psicofísica para determinadas condições de trabalho, de nutrição, de habitação, de costumes, etc., que não é inato, ‘natural’, mas que requer uma assimilação [...]”. Daí a importância de temas como instrução para o trabalho, saúde, higiene social, enobrecimento da família e moralização fazerem parte do cotidiano do ferroviário da Goiás. Tratava-se da formação pedagógica da fábrica ir “fazendo a cabeça do trabalhador”, uma formação ideologizante.

Há também um determinado ordenamento espacial fabril para o controle do trabalho, que não se restringindo a seu espaço interno, extrapola os limites de suas paredes, alcançando o cotidiano do trabalhador nos espaços cuja finalidade é a reprodução da força de trabalho, como se vê na Vila da Goiás. Chama atenção o nome das ruas da Vila: Ruas dos Tatus, dos Foguistas, do Portador e outros, que reproduzem a divisão do trabalho na fábrica e expressam, espacialmente, a hierarquização das categorias profissionais, vista também nas diferenças arquitetônicas das moradias. Para Harvey,

A disciplinação da força de trabalho para os propósitos de acumulação de capital [...] é uma questão muito complicada. Ela envolve em primeiro lugar, alguma mistura de repressão, familiarização, cooptação e cooperação, elementos que têm de ser organizados não somente no local de trabalho como na sociedade como um todo. (HARVEY 1992, p. 119)

A Vila Goiás, com o passar do tempo, alarga suas dimensões com a construção de mais casas, transformando-se em bairro, hoje conhecido como “Bairro Goiás”, um dos mais populosos da cidade, com grande concentração de ex-ferroviários. Hoje, a Vila da Goiás é apenas parte do Bairro Goiás, ao qual deu origem e nome. A construção de vilas operárias e núcleos fabris representaram

talvez a melhor tentativa das elites de constituírem um espaço disciplinado, a ordenação de um bairro ou de uma cidade normatizada, porque carregada de regras, pois o controle da vida social das pessoas estava sob o comando das classes dominantes.

ESPACIALIDADES DIVERSAS: O HOSPITAL FERROVIÁRIO, A COOPERATIVA DE CONSUMO E A ASSOCIAÇÃO BENEFICENTE

O Hospital Ferroviário da Estrada-de-Ferro Goiás, inaugurado em 12 de dezembro de 1953, foi outro objeto espacial que compunha o complexo ferroviário da Goiás. A matéria publicada no jornal *Gazeta do Triângulo*, transcrita abaixo, refere-se ao discurso do diretor da EFG, major Mauro Borges, no dia da inauguração do referido hospital:

[..] usou a palavra o Major Mauro Borges Teixeira, dizendo do seu esforço e das dificuldades encontradas para a consecução daquele hospital, mas finalmente tinha a satisfação de proclamar que era um fruto de todos, na luta em equipe, pela grandeza da Estrada e bem estar de seu pessoal, sua preocupação maior como dirigente da ferrovia.¹⁰

O elemento forte do discurso foi o consenso de classe, a cooperação individual de cada trabalhador como o aspecto preponderante ao progresso da ferrovia, compromisso que termina por unificar e encobrir as diferenças entre os dirigentes e os operários, com repercussão nesses últimos, de maneira que se sintam orgânica e diretamente responsáveis pelo desenvolvimento da empresa, já que sua direção não mede esforços para melhorar o “bem estar de seu pessoal”, os operários também não podem medir esforços para o melhoramento da empresa.

O hospital era considerado o mais moderno da cidade à época, devido às instalações e aparelhagens, e foi lugar da primeira cirurgia cardíaca realizada no município. Evidentemente, sua instalação trouxe alguma tranquilidade aos funcionários e familiares, uma vez terem onde tratar da saúde. Concomitante, foram criados os serviços médico - odontológico itinerante, para

10 “Inaugurado, em solenidade simples, mas significativa o Hospital de Ferroviário de Goiás”. *Gazeta do Triângulo*. 05/10/1952, sp.

atender o pessoal que trabalhava na manutenção da via permanente, aqueles que realizavam o trabalho “pesado”, duro e degradante da ferrovia. Mauro Borges advoga que

[...] funcionários não podiam ir às cidades tratar dos dentes e fazer consultas médicas. Criei, então, um serviço volante com automotriz que levavam médicos e dentistas a cada turma de ‘conserva’ da estrada, o que ocorria de dez em dez quilômetros. Os veículos eram retirados dos trilhos e passavam o tempo necessário para o tratamento dos dentes e da saúde geral dos trabalhadores e de suas famílias. (TEIXEIRA, 2002, p. 142)

A Estrada de Ferro Goiás inaugurou também postos de saúde em várias outras cidades servidas pelos seus trilhos, como em Goiandira, Ipameri, Pires do Rio e Goiânia. Com esse mecanismo, torna-se possível, mapear, via consulta e exame médico-hospitalar, por exemplo, as causas do baixo rendimento dos trabalhadores e atestar o motivo de faltas ao trabalho. Como sugere Foucault (1986), o hospital funciona também como espaço-instituição disciplinar, que vigia e controla por meio da prática do *exame*, que, segundo esse autor, “coloca os indivíduos num campo de vigilância, situa-os igualmente numa rede de anotações escritas; compromete-os em toda uma quantidade de documentos que os captam e os fixam” (FOUCAULT, 1986, p. 168).

A Cooperativa de Consumo dos servidores da Estrada de Ferro Goiás possuía em 1952 muitos associados, sendo que, segundo o jornal *Gazeta do Triângulo* “foram admitidos mais 698”¹¹, totalizando-se 1.811 sócios no final de 1952, contra 1.204 do ano anterior.

A compra com desconto em folha de pagamento introduziu o crédito no dia-dia dos ferroviários apenas no ano de 1952, quando todos os associados juntos consumiram, de acordo com a *Gazeta do Triângulo*, a “importância de Cr\$ 13.070.475,20¹², sendo de Cr\$ 864.723,40¹³ o saldo devedor apresentado em balanço, relativo às vendas efetuadas a crédito”¹⁴. A cooperativa proporcionava aos ferroviários alimentos, vestuários e objetos de uso diversos a preços

11 Jornal Gazeta do Triângulo, 05 de Abril de 1953, p. 03.

12 Valor convertido em Real: 47.529,00.

13 Valor convertido em Real: 3.144,70.

14 Idem.

mais acessíveis, promovia a diversificação de hábitos alimentares e uma certa sofisticação na maneira de usar as roupas da moda.

A Associação Beneficente dos Funcionários da Estrada de Ferro Goiás – Goiás Atlético - fundada em 1º de maio de 1936, ampliou suas instalações em 1953, objetivando abrigar a ETEF (Escola Técnica de Educação Familiar), que também contribuiu fortemente para fortalecer os laços dos ferroviários e de sua família com a empresa.

À frente da administração da Goiás Atlético, no biênio de 1958-1960, estava Luiz Lins Monteiro França, que resolveu implantar uma administração “mais racional” à entidade, dividindo-a em três departamentos, dos quais destacamos o Departamento Financeiro e o Departamento Jurídico, conforme consta do boletim de prestação de contas dessa entidade, 1958.

O Departamento Financeiro “viu-se obrigado a elevar as mensalidades de Cr\$ 5,00 para Cr\$ 30,00, para cobrir os gastos que se apresentavam com a criação do Departamento Jurídico” (GOIÁS ATLÉTICA, 1958, p. 03). Justifica-se, ainda, o aumento da mensalidade dos associados, o aumento no auxílio funeral e as despesas com o setor educacional, haja vista a criação da escola para alfabetização de adultos e compra de material para a prática esportiva dos alunos. Tudo isso se justificava pela “união da classe”, lema posto em todos os “cantos” e em todos os espaços de divulgação e propaganda da Estrada de Ferro Goiás.

Os serviços sociais prestados pela empresa a seus funcionários não se limitam às benfeitorias daqueles que residem na cidade, mas alcançam também os trabalhadores da manutenção do trecho ferroviário. Essa maneira “ampla” com que a empresa procura assistir seus empregados demonstra a dimensão do envolvimento dela com os trabalhadores e contribui para um melhor entendimento da aparente ausência de conflitos entre trabalhadores e empresa. Em matéria do jornal Gazeta do Triângulo, apresenta-se um pouco do programa de assistência à família ferroviária:

O Serviço de Assistência e Cooperação à Família dos Ferroviários – S.A. C.F.F. tem por finalidade principal prestar, dentro de suas possibilidades, a assistência social que se fizer necessário à Família dos Ferroviários, criado por ato do senhor Engenheiro Clovis Pestana, quando Ministro da Via-

ção e Obras Públicas, por proposta do senhor engenheiro Artur Pereira de Castilho, então diretor do DNEF, como se vê pela portaria 162, de 15 de fevereiro de 1949.

O programa abrange assistência à saúde, compreendendo serviços hospitalares, serviços de maternidade, de policlínica, de farmácia, de serviços médicos, puericultura, clínica dentária e colônia de férias; assistência à educação, cursos de alfabetização e primários, escola técnica de educação familiar, cursos de higiene e puericultura, cursos de educação doméstica, de enfermagem, de datilografia e secretariado; assistência à família, visitas domiciliares, inquéritos sociais, diligências, orientação profissional, doméstica pré-vocacional, assistência aos doentes e jurídica à família; assistência ao serviço espiritual: Natal ferroviário, Páscoa ferroviária, festas cívicas e religiosas; palestras culturais; assistência às instituições da Estrada: visitas aos enfermos, instruções moral e cívica, romaria; assistência aos esportes e recreação [...] assistência à produção profissional: roupas em geral, bordado [...] assistência ao serviço de cooperação: círculos ferroviários, associações e Cooperativas [...]. Cuida da família ferroviária em globo.¹⁵

Essas práticas, se bem realizadas, podem representar uma melhora nas condições de vida dos trabalhadores e suas famílias, todavia, uma análise-crítico-reflexiva faculta compreender essas práticas como relevantes instrumentos de controle e disciplina do trabalho, típicos do Taylorismo/Fordismo, presente na EFG. Além das práticas já citadas, na administração de Mauro Borges Teixeira, havia a obrigação de os trabalhadores cultivarem hortaliças, como mostra trecho de uma entrevista com esse senhor: “Eu mandava dar a semente e obrigava, não era voluntário não, todo mundo tem que plantar horta. E aí, eu às vezes ia na hora do jantar, chegava lá e todo mundo comia sopa.”¹⁶

Na administração do Major Zamith, implantou-se um sistema de criação de abelhas para a produção de mel destinada aos funcionários “ele instalou em toda linha, naquelas turmas aquelas coisas”.¹⁷ Veja-se o rigor a que era submetida a vida cotidiana dos ferroviários da Goiás, mesmo porque até os hábitos alimentares eram vigiados de perto pelos patrões, que interferiam também no lar dos trabalhadores, com o intuito torná-los ordeiros e obedientes às normas e às regras da empresa. Embora priorizassem os ferroviários, esses serviços se

15 Gazeta do Triângulo “A Assistência Social da E.F. Goiás”. 08/12/1951 – Ano XVI nº 919, sp.

16 Entrevista com o Sr. Mauro Borges Teixeira ex-Diretor da EFG, concedida a Paulo Borges Campus Júnior, em 17/02/1998.

17 Entrevista com o Sr. Alaor Puga ex-chefe das oficinas da Goiás, concedida a Paulo Borges Campus Júnior em 15/01/1998.

estendiam à parte da população não-ferroviária, abarcando uma maior inserção da empresa na sociedade da referida cidade e expandindo os vínculos da EFG com Araguari.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, em que pese a ausência nas fontes consultadas de expressões de luta de classe de maior vulto – luta sindical, grandes manifestações, greves, paralisações – por parte do operariado-ferroviário da Estrada de Ferro Goiás, torna-se importante não se fechar os olhos à “pequena luta”, às formas sutis de resistência ao trabalho, ao fazer “corpo mole”, às faltas ao trabalho, à desobediência aos chefes e ao abandono do emprego, entre outras ações/reações que se realizam à surdina, da pressão exercida junto aos chefes imediatos e à direção da empresa. É no cotidiano que certamente aparecem os descontentamentos, as reclamações, os protestos dos trabalhadores e, certamente, aparece também o pequeno castigo, as pequenas humilhações, o assédio moral do patrão ao empregado.

Crê-se, todavia, que a estratégia política da EFG no trato com seus trabalhadores procurava se antecipar às possíveis insurreições e protestos de maior dimensão, que porventura pudessem ocorrer. Seus dirigentes tinham, é claro, real conhecimento da organização dos ferroviários noutros lugares do Brasil. Dessa maneira, tem-se que as medidas assistenciais da empresa não só impactavam no rebaixamento dos custos salariais, mas também preveniam o afloramento de tensões entre as forças sociais envolvidas no processo de trabalho, o que revela, por conseguinte, a plena consciência da empresa do latente antagonismo entre patrões e empregados nas relações de trabalho. Vê-se, assim, que a ação antecipatória da empresa esclarece os conflitos ocultos nas fontes de pesquisa.

O fato das fontes silenciarem em grande medida as vozes dos ferroviários é típico de uma determinada memória que se quer preservar. A boa relação da empresa com seus comandados, a harmonia entre as classes sociais, essa seria a característica que fazia a “Goiás ser grande”. Os trabalhadores aparecem

sempre como coadjuvantes, nunca como sujeitos, protagonistas do processo histórico, que derramou literalmente suor e sangue na construção/manutenção da ferrovia.

Clara está, então, a diversidade e quão fortes foram os instrumentos políticos, ideológicos, econômicos e sociais utilizados pela Estrada de Ferro Goiás para promover a assimilação do trabalhador ferroviário e de sua família à lógica da empresa. Daí, a exaltação do sentido ético e moral do trabalho na ferrovia, plasmado com discurso do orgulho de ser ferroviário, de trabalhar em uma empresa estatal responsável pela construção do país e seu desenvolvimento. Outros sentimentos se amalgamam na formação do perfil ideal do operário-ferroviário de Araguari, é o trabalhador “ordeiro”, “pacífico”, que veste a camisa da empresa. Pedagogia que vem da fábrica, para formar o trabalhador-ferroviário que seja capaz de com seu suor, com sua subordinação e silenciamento garantir o domínio do capital sobre o trabalho.

Tudo isso contribuiu efetivamente para que se desenvolvesse na cidade de Araguari, na primeira metade do século XX, sobretudo dos anos 1930 em diante, uma “identidade ferroviária”: as dimensões de uma empresa como a Estrada-de-Ferro Goiás, que, em seu auge, abrigou cerca de mil funcionários que trabalhavam em suas oficinas e na manutenção da linha férrea; seus filhos que estudavam na Escola Profissional Ferroviária e na Escola Carmela Dutra; as famílias que eram atendidas pelo Hospital Ferroviário; moravam na Vila Ferroviária da Goiás; consumiam os gêneros e objetos da Cooperativa de Consumo com preços abaixo da concorrência, contribuindo, sobremaneira, para manter os custos do trabalho baixos; divertiam-se nos seus espaços de lazer, comemorações e festas e conviviam na Associação Beneficente Goiás - Atlética.

Esses são importantes elementos socioespaciais voltados à reprodução da Estrada-de-Ferro Goiás, dos seus trabalhadores, e é a partir desses espaços, que os valores, a ideologia e a moral da classe dominante irradiam-se e alcançam a sociedade como um todo, com decisiva influência na vida cotidiana da cidade, inclusive da população não ligada diretamente à ferrovia, mas que, indiretamente, em muitos casos, era por ela servida.

REFERÊNCIAS

BRAGA, Lucelma. **A formação da classe trabalhadora para o capital e o projeto de hegemonia da burguesia industrial no Brasil (1930-1960)**. In: Revista Antítese – Marxismo e cultura socialista, nº 2, Editora Kelps, Goiânia, maio de 2006.

CALVO, Célia Rocha. **Trabalho e Ferrovia: A experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista: 1890-1925**. São Paulo, 1994, 125 f. Dissertação (Mestrado em História) - Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 1994.

CORREIA, Telma de Barros. **Pedra: Plano e cotidiano operário no sertão**. – Campinas, SP, 1998. – (Série Ofício de arte e forma)

———. **De vila operária á cidade-companhia: As aglomerações criadas por empresas no vocabulário especializado e vernacular**. In: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. A. 3, n. 4, 2001. p. 83-98. Disponível em http://www.anpur.org.br/publicacoes/Revistas/ANPUR_.pdf. Acesso em 13 de setembro de 2007.

CUNHA, L. A. **O ensino Industrial-manufatureiro no Brasil**. Revista Brasileira de Educação. Andep, Mai/Jun/Jul/Ago 2000, nº 14.

FOUCAULT, Michel. **O nascimento da medicina social**. In: Microfísica do Poder. Edições Graal, 6ª edição, Rio de Janeiro, 1986.

FRIGOTTO, Gaudêncio. **Fazendo pelas mãos a cabeça do trabalhador: O trabalho como elemento pedagógico na formação profissional**. Cad. Pesq., (47):38-45, nov. 1983.

GRAMSCI, Antônio. **Americanismo e fordismo**. In: Maquiavel, a política e o Estado moderno. 8ª edição, Editora Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 1991.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. Edições Loyola, São Paulo, 1992.

LENHARO, Alcir. **A sacralização da política**. Campinas, SP: UNICAMP, 1986.

MOREIRA, Deivid de Medeiros. **Araguari e a Estrada de Ferro Goiás. 1928-1954**. “O cheiro e o sabor da infância”. Orientadora: Dilma Andrade de Paula. Monografia (Bacharelado) – Universidade Federal de Uberlândia, Curso de Graduação em História, 2006.

PEREIRA, Viviane da Silva. **Memórias a todo vapor:** a transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás (1954) na imprensa araguarina (1947-1954). Orientadora: Dilma Andrade de Paula. Monografia (Bacharelado) – Universidade Federal de Uberlândia, 2006.

SEGNINI, Liliana Rolfsen Petrilli. **Ferrovia e ferroviários:** uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa. São Paulo: Autores Associados, Cortez, 1982.

TEIXEIRA, Mauro Borges. **Tempos idos e vividos.** Minhas experiências. Goiânia, Ed. do Autor, 2002.

TENCA, Álvaro. **Senhores dos trilhos:** racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de ex-alunos do curso de ferroviários da antiga Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2006

THOMPSON, E. P. **A miséria da teoria ou um planetário de erros:** críticas ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1981.

CAPÍTULO 12

CATEGORIAS GEOGRÁFICAS: CARTOGRAFIA PARA A ANÁLISE DO TERRITÓRIO

Jane Ferreira da Rocha

Robson Almeida

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-C

Segundo Archela e Hervé Thery, Confins 3, 2008 “Na cartografia, os mapas têm característica e representam elementos selecionados de um determinado espaço geográfico”. Assim, Archela e Hervé Thery no artigo Orientação Metodológica para Construção e Leitura de Mapas Temáticos, Confins 3 / 2008 ressalta” O fato de os mapas temáticos não possuírem uma herança histórica de convenções fixas, a exemplo dos topográficos, se deve às variações temáticas e aos aspectos da realidade que representam, sendo necessárias adaptações diferenciadas a cada situação”. Archela e Hervé Thery , Confins 3, 2008.

Neste sentido, entende que a flexibilização e a adaptabilidade dos mapas temáticos em contrates com os mapas topográficos seguem convenções rígidas e padronizadas devido sua longa tradição histórica e a necessidade de representar a geografia física com precisão e consistência, os mapas temáticos são mais dinâmicos e diversos, refletindo a variedade de fenômenos que buscam representar.

Para Archela e Théry (2008), este trabalho aborda a representação de mapas temáticos, com base no método crítico social, mostrando a população quilombola no Brasil, iniciando com o processo de coleta de dados, análise e interpretação. Os mapas incluem: Mapa 1 - Ciclos Proporcionais, Mapa 2 - Nuvem de Pontos, Mapa 3 – Coropléticos, Mapa 4 – Corocromático.

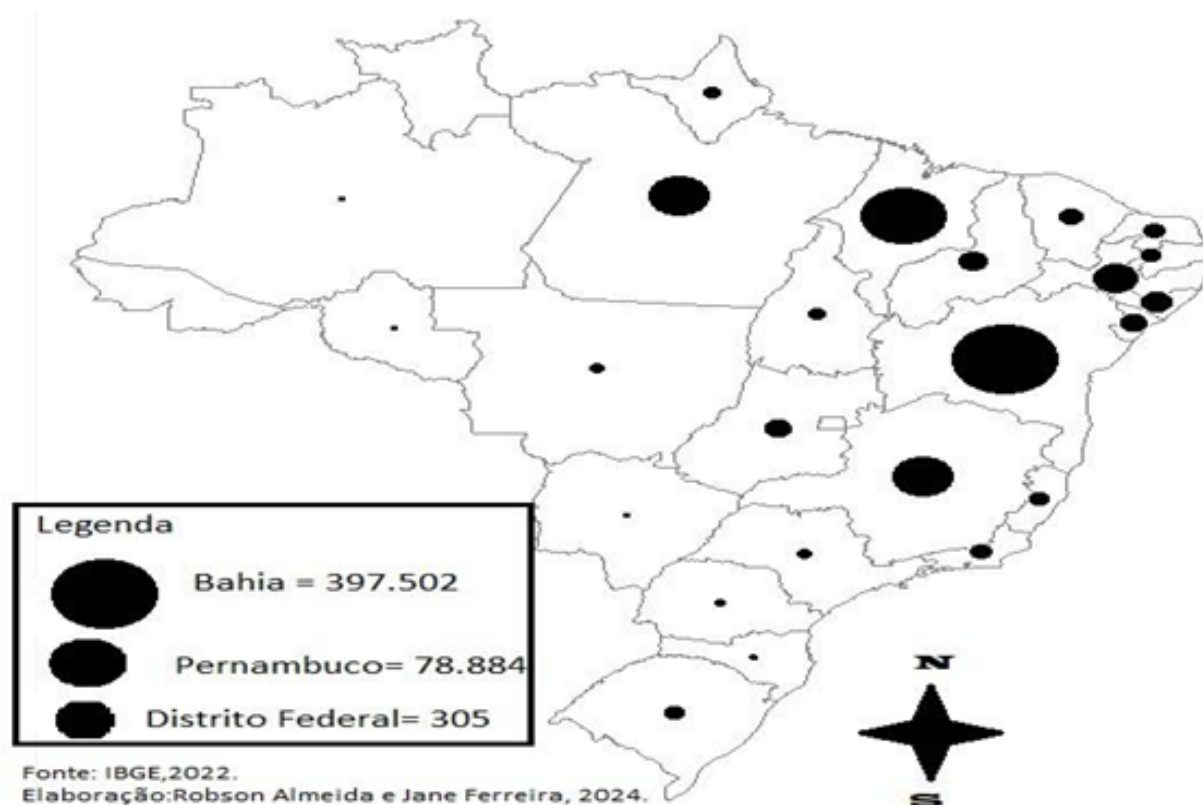
Para a elaboração dos mapas, foi necessário utilizar o *software* Philcarto, acessar o banco de dados, IBGE 2022, ouvir as orientações metodológicas

dos professores Eduardo e Mateus, sobre como acessar e tabular seus dados em planilhas eletrônicas de Excel com os fundos de cartas do Philcato, assim como exportar imagem e elaborar mapas temáticos em formato JPEG), Archela e Théry (2008). No entanto, a metodologia aplicada foi a coleta dos dados explícitos e fiáveis, informações de caráter oficial, a atividade prática, a elaboração dos mapas no *Paint*. Conforme, Archela e Théry (2008)

Constatamos que o Mapa 1, Ciclos proporcional - população quilombola no Brasil em 2022, representa uma distribuição significativa da população quilombola em diferentes regiões do Brasil. A população quilombola é distribuída em 24 estados e no Distrito Federal. A população quilombola no Brasil é um importante parcela da sociedade, representando comunidades que historicamente resistiram à escravidão e preservaram sua cultura e tradições ao longo dos séculos. Em 2022, estimou-se que aproximadamente 1,2 milhões de pessoas se identificavam como quilombolas, distribuídas em diferentes regiões do país. O mapa tem como objetivo analisar essa população utilizando ciclos proporcionais, uma ferramenta gráfica que facilita a visualização e compreensão da distribuição geográfica da população quilombola no território brasileiro.

Nesse mapa, IBGE, 2022 a região que concentra a maior parte da população é a nordeste, seguida do sudeste e norte. Percebemos que, na região nordeste, os estados da Bahia e do Maranhão concentram a metade da população quilombola do Brasil. Os estados de Minas Gerais e do Pará também têm uma significativa população quilombola. Já na região sul, o estado que concentra a maior população quilombola é o Paraná, IBGE, 2022. De acordo (apud Archela e Théry 2008), foi utilizada a variável visual tamanho dos pontos, conforme a informação quantitativa.

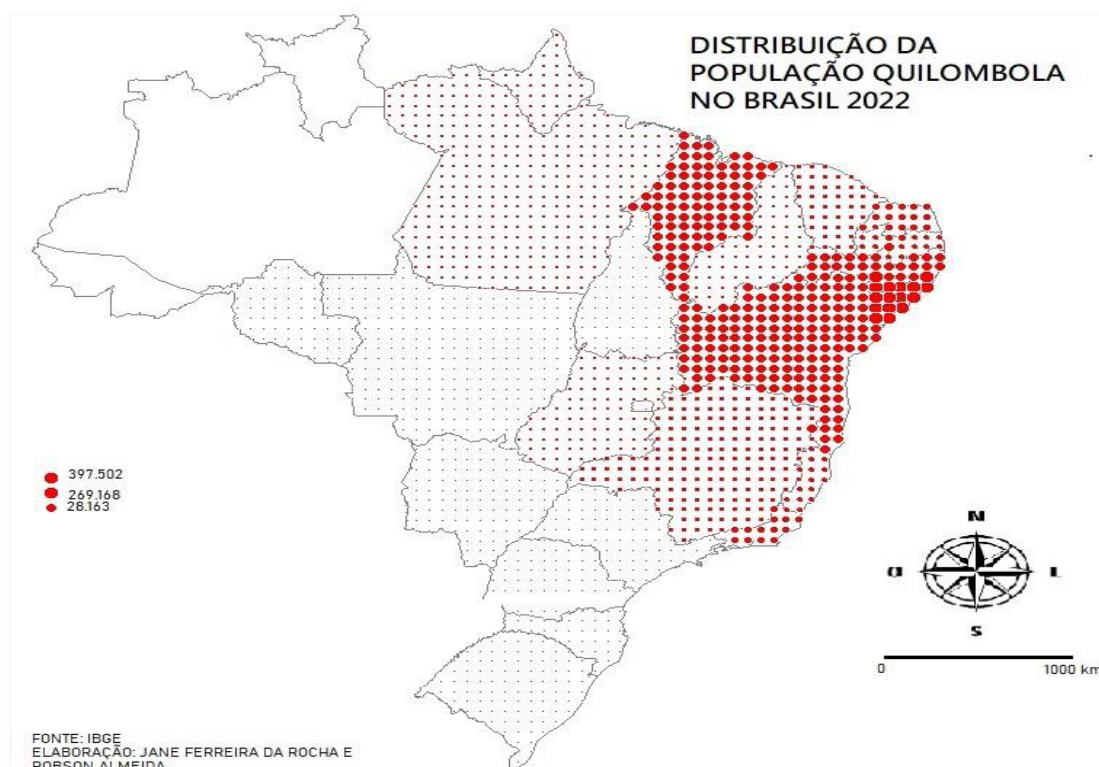
Mapa 1 - Ciclos proporcionais - população quilombola no Brasil em 2022



Fonte: IBGE, 2022

O Mapa 2, Para Archela e Théry (2008), “é um mapa do tipo Nuvem de Pontos”. Portanto, o IBGE, 2022 mostra a ordenação geográfica da população quilombola no Brasil, que foi medida em termos absolutos (número de pessoas) e relativos (porcentagem da população total)”, pois apresenta dados numéricos sobre a distribuição da população quilombola no Brasil”. Ainda sobre Archela e Théry, (2008) é notável uma informação quantitativa no modo de concentração pontual no qual se visualiza uma mancha mais clara ou mais escura consoante a ocorrência do fenômeno representado. Segundo o IBGE, 2022 (BRASIL 2023) a concentração majoritária da população quilombola no nordeste, seguida pelo sudeste e norte. Por isso, Francisco 2024, destaca uma distribuição desigual dessa população pelo território brasileiro. Importante ressaltar que a Bahia é o estado com a maior quantidade de pessoas, sendo seguida pelo Maranhão, o segundo com a maior quantidade populacional. IBGE, 2022. Observamos, Archela e Théry 2008 “ausência de pontos de nuvens” na região amazônica, porém, isso não indica uma baixa, mas sim uma presença significativa, especialmente nos estados do Pará e Amazonas IBGE 2022 (BRASIL 2022).

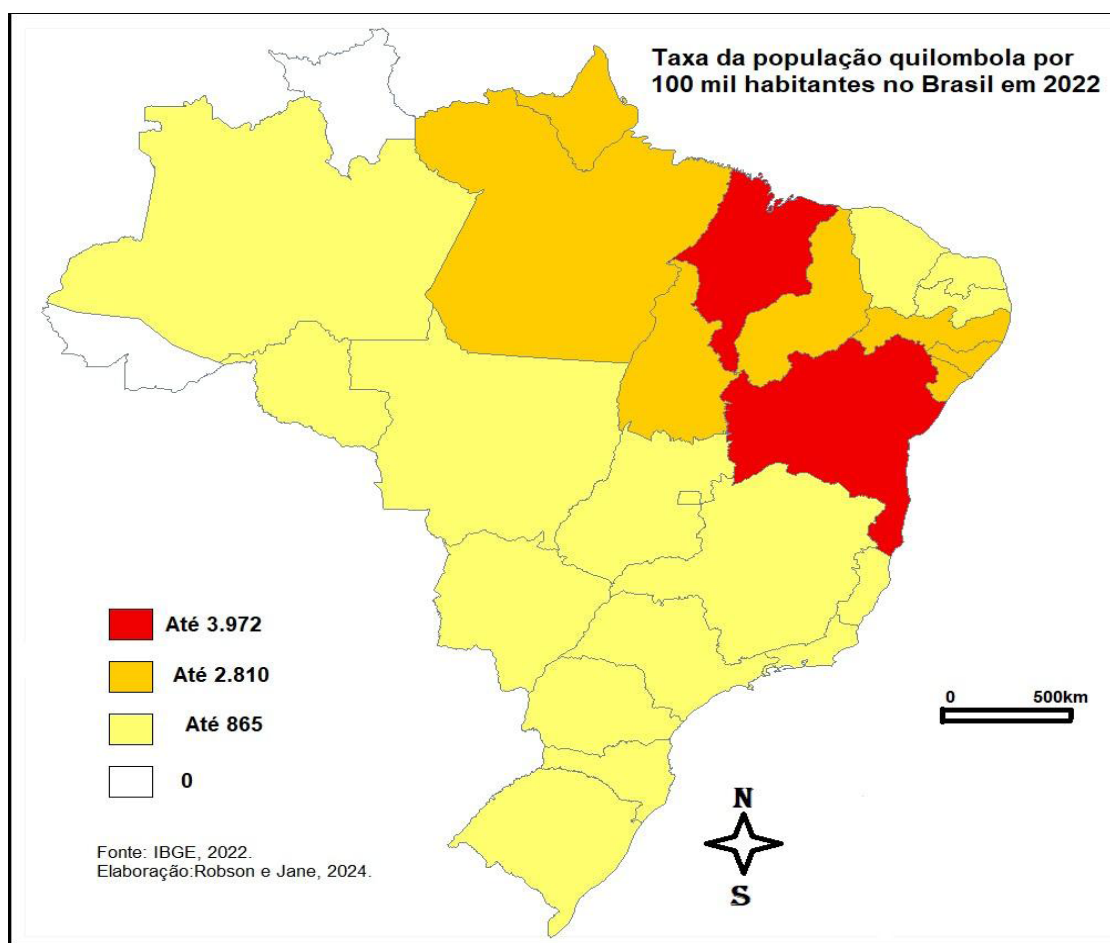
Mapa 2 - Nuvem de Pontos



Fonte: IBGE, 2022.

O Mapa 3 CAZULA, 2024 (apud ARCHE; THÉRY, Hervé 2008),” é um mapa coroplético tem uma variável visual e um nível de organização”. Com base no Censo 2022, do IBGE (Brasil, 2023), a população quilombola no Brasil representa uma pequena parcela da população brasileira, com grande concentração no Nordeste, especialmente na Bahia. Outro estado que concentra uma grande quantidade é o Maranhão, havendo outra quantidade no estado do Pará na região norte. Os outros estados têm presença significativa, enquanto, nos estados do Acre e Roraima, nenhum habitante se autodeclara como quilombola.

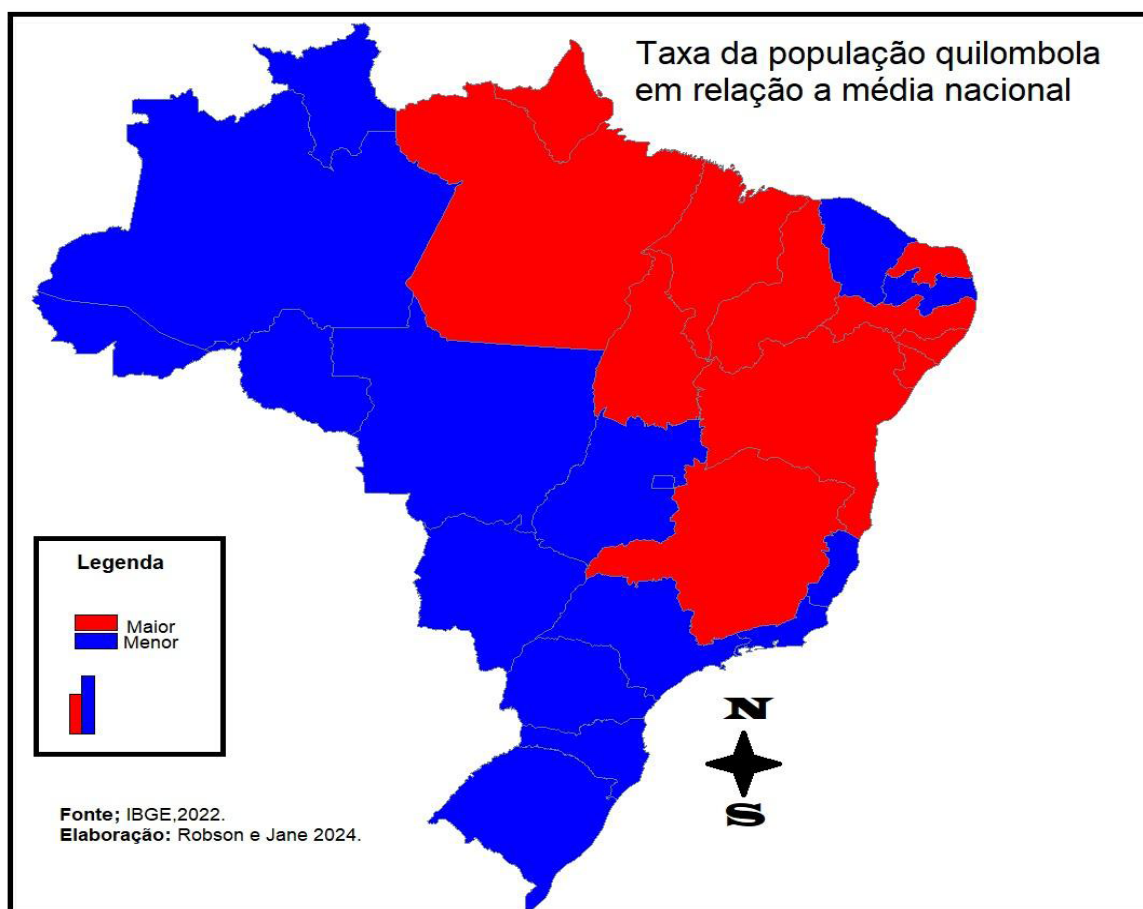
Mapa 3 – Coroplético



Fonte: IBGE, 2022.

O Mapa 4, Para Casula ,2024 (apud Archela e Théry, 2008) “é o mapa corocromático, a variável usada no mapa o matiz (cor) e dados qualitativos.” De acordo com o Censo de 2022 do IBGE (Brasil, 2023), representa a taxa da população quilombola no Brasil em relação à média nacional e está abaixo dos habitantes totais do Brasil.

Mapa 4 – Corocromático.



Fonte: IBGE, 2022.

A população quilombola no Brasil representa uma pequena parcela da população total. De acordo com o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), em 2019, a população quilombola era estimada em cerca de 1,17 milhão de pessoas, o que correspondia a aproximadamente 0,6% da população brasileira.

A média nacional, com base nos dados do Censo de 2010, mostra uma população total de aproximadamente 190 milhões de pessoas naquela época. Portanto, a proporção da população quilombola em relação à população total do Brasil é relativamente baixa.

Essa população está distribuída em diversas comunidades quilombolas, principalmente em áreas rurais, e enfrenta desafios relacionados ao acesso a serviços básicos, como educação, saúde e saneamento.

Diante das análises, Censo de 2022 do IBGE (Brasil, 2023), dos mapas foi possível observar que os mapas têm uma linguagem comum, porque todos

tratam do povo quilombola. Para Francisco, 2024 “toda a população está distribuída por todo o território das regiões do Brasil”. Mas seu maior contingente está concentrado nas regiões nordeste e sudeste do Brasil, os estados de Roraima e Acre, os mapas registram que nenhum habitante se autodeclara como quilombola IBGE, 2022. Trata-se de “mapas temáticos e quantitativos e as variáveis são visuais, matiz e tamanho” Casula, 2024 (apud Archela e Théry, 2008).

REFERÊNCIAS

ARCHELA, Rosely Sampaio; THÉRY, Hervé. Orientação metodológica para construção e leitura de mapas temáticos. **Confins**, n. 3, 2008. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/3483>. Acesso em: 12 jul. 2024.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Grandes Regiões. **Censo Demográfico 2022**. 2023.

CAMPOS, Mateus. População do Brasil. 2024. **Mundo Educação**. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/populacao-brasileira.htm>. Acesso em: 12 jul. 2024.

CAZULA, Leandro Pansonato. **Cartografia II – UFOPA/ICED**. 2024. Disponível em: [arquivos-producao.ufopa.edu.br/arquivos/202309617680c16772725d-475d97fa61/AULA_3_Cartografia_II_T2020_Geo-Lic_2022.2.pdf](arquivos-producao.ufopa.edu.br/arquivos/202309617680c16772725d-475d97fa61/AULA_3_Cartografia_II_T2020_Geo-Lic_2022.2.pdf). Acesso em: 12 jul. 2024.

FRANCISCO, Wagner de Cerqueira e. Distribuição da população brasileira. **Mundo Educação**, 2024. Disponível em: mundoeducacao.uol.com.br/geografia/distribuicao-populacao-brasileira.htm. Acesso em: 12 jul. 2024.

GUIARRARA, Paloma. Mapas e gráficos. **Brasil Escola**, 2024. Disponível em: <https://brasilescola.uol.com.br/geografia/os-mapas-os-graficos.htm>.

CAPÍTULO 13

O TERRITÓRIO E A TERRITORIALIDADE: O CIRCUITO TURÍSTICO DO PICO DA BANDEIRA E OS MUNICÍPIOS DO CAPARAÓ MINEIRO

Arthur Zanuti Franklin

Doi: 10.48209/978-65-5417-602-D

INTRODUÇÃO

O território, enquanto categoria de análise, não se apresenta como um elemento neutro. Ele resulta de usos, relações de poder, normas institucionais e práticas sociais que definem sua configuração. A territorialidade, por sua vez, corresponde às ações, estratégias e sentidos atribuídos pelos grupos sociais ao espaço, indicando formas de apropriação, pertencimento e organização. Distinguir esses conceitos é importante para compreender como determinadas regiões estruturam suas dinâmicas de desenvolvimento e como diferentes agentes atuam e influenciam o espaço.

Para organizar a prática do turismo em Minas Gerais, foi instituída, ainda nos anos 1990, a Secretaria de Estado de Turismo. Essa iniciativa antecedeu, no âmbito federal, a criação do Ministério do Turismo. Com a atuação desses dois órgãos, passou-se a estruturar e normatizar os circuitos turísticos, reunindo municípios que, isoladamente, não teriam condições de fortalecer a atividade turística em seus espaços (Emmendoerfer *et al.*, 2007). De acordo com o autor, os circuitos representam uma estratégia de desconcentração da gestão do turismo e de regionalização das políticas, promovendo um modelo de planejamento que integra municípios vizinhos com o propósito de incentivar o desenvolvimento do turismo em escala local e regional.

O Circuito Turístico do Pico da Bandeira, criado em 2006 e que possui, entre entradas e saídas de municípios, uma média de 20 localidades do Leste de Minas Gerais, permite observar essa articulação do território. Criado dentro

da política pública de regionalização da gestão do turismo, o circuito envolve elementos institucionais, como legislação municipal, ICMS Cultural, ICMS Turístico e conselhos, mas também elementos que surgem da prática cotidiana, como iniciativas comunitárias, ações voluntárias e vínculos simbólicos que não dependem exclusivamente das estruturas formais e que deram origem a pequenos circuitos (ou rotas) dentro desse Circuito.

Com isso, dentro do Circuito, quatro municípios (Alto Caparaó, Alto Jequitibá, Caparaó e Espera Feliz) que possuem características comuns tais como a Presença do Parque Nacional do Caparaó em seu território, além de forte apelo na agricultura cafeeira e semelhanças nos processos de colonização, que refletem no patrimônio cultural preservado, decidiram por se unir para trabalhar em ações turísticas comuns para desenvolvimento de suas localidades, esses municípios se intitulam o Caparaó Mineiro.

Embora esses municípios possuam legislações, estruturas de gestão e capacidades técnicas distintas, compartilham práticas que aproximam sua atuação em torno do turismo e do patrimônio cultural. O território institucional permanece fragmentado por limites legais e administrativos, enquanto a territorialidade expressa vínculos sociais e funcionais que, em muitos casos, orientam a forma como as políticas públicas são apropriadas ou conduzidas no cotidiano (Côrrea, 2006).

Assim, compreender o Circuito Turístico do Pico da Bandeira exige reconhecer que o território não corresponde integralmente às territorialidades presentes na região. A análise do turismo cultural, das políticas públicas e das ações locais revela aproximações, divergências e rearranjos que permitem observar como esses conceitos se articulam.

O objetivo deste capítulo foi, portanto, apresentar e discutir a diferença entre território e territorialidade tomando como referência a experiência dos municípios do Caparaó Mineiro e do Circuito Turístico do Pico da Bandeira. Ao mobilizar elementos identificados na pesquisa, buscou-se contribuir para a compreensão das dinâmicas regionais em pequenas cidades e do papel do turismo cultural na conformação de arranjos territoriais.

A metodologia adotada foi de natureza qualitativa, com foco na compreensão das razões que levaram determinados municípios a constituírem a territorialidade denominada Caparaó Mineiro.

A pesquisa foi desenvolvida em três etapas complementares. Na primeira etapa, realizou-se um levantamento conceitual sobre território e territorialidade, com ênfase nas interpretações aplicadas ao turismo e às dinâmicas regionais. Esse movimento permitiu estabelecer o quadro teórico que orienta a análise e sustenta a distinção entre os dois conceitos como ferramentas de leitura das práticas espaciais no Caparaó Mineiro.

Na segunda etapa, examinou-se a presença de territorialidades no interior do Circuito Turístico do Pico da Bandeira. Esse processo consistiu em identificar vínculos, práticas e articulações que ultrapassam o território formal do circuito e que se expressam nas relações entre os municípios, especialmente na gestão do turismo. Essa observação possibilitou reconhecer arranjos regionais formados não apenas por instrumentos institucionais, mas também por iniciativas sociais e percepções coletivas.

A terceira etapa concentrou-se na investigação da formação da territorialidade denominada Caparaó Mineiro. Nessa fase, foram analisados os relatos obtidos nas cidades envolvidas, buscando compreender os motivos que orientaram a escolha desses municípios por se apresentarem enquanto agrupamento específico dentro do circuito turístico. A coleta de informações permitiu identificar fatores simbólicos, funcionais, históricos e operacionais que influenciaram a decisão local, bem como reconhecer como essa territorialidade é apropriada pelos atores sociais e incorporada às práticas relacionadas ao turismo.

Todas as etapas empíricas da pesquisa seguiram as diretrizes éticas previstas na Resolução nº 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde, e o projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa, garantindo a integridade do processo e o consentimento dos participantes.

TERRITÓRIO E TERRITORIALIDADES NO TURISMO

O entendimento do turismo enquanto prática espacial e social requer observar como essa atividade interfere diretamente na estruturação do território e nas territorialidades construídas pelos sujeitos. O turismo, conforme discutido por Beni (2002), integra dimensões econômicas, culturais e ambientais, articulando deslocamentos, serviços e usos do espaço que modificam paisagens e reorganizam rotinas locais. Essa dinâmica revela que o turismo não atua de maneira isolada, pois depende de infraestrutura, de políticas públicas e de práticas sociais que transformam o espaço em território apropriado e funcional para sua realização. As mudanças observadas vão desde a requalificação de áreas centrais até a valorização de espaços naturais e culturais, evidenciando que o turismo se conecta à produção social do território e aos sentidos atribuídos ao lugar por seus habitantes.

Apesar de seu potencial de reorganização territorial, o turismo também produz mazelas que precisam ser consideradas no planejamento das cidades e regiões. Ruschmann (1997) aponta que a atividade pode gerar pressões sobre a infraestrutura local, aumentar a competição pelo uso dos recursos naturais e culturais e intensificar desigualdades entre áreas valorizadas e áreas negligenciadas pelo poder público. Em muitos casos, o turismo provoca aumento dos custos urbanos, sobrecarga de serviços, conflitos na apropriação do espaço e fragilização de práticas culturais que passam a ser reconfiguradas para atender expectativas externas. Esses impactos revelam que o turismo interfere de maneira ambígua no território, pois ao mesmo tempo em que valoriza determinados espaços, também contribui para sua mercantilização e para a substituição de usos tradicionais. Nesse contexto, compreender as territorialidades geradas pelo turismo implica reconhecer que elas podem reforçar vínculos identitários, mas também produzir tensões e desigualdades que afetam diretamente as populações locais.

Ao mesmo tempo, a territorialidade relacionada ao turismo se manifesta nas formas como os municípios se organizam, nas estratégias adotadas pelos agentes públicos e privados e nas relações simbólicas que se estabelecem em

torno do patrimônio cultural. Meneses (2004) destaca que o turismo depende de elementos culturais e sociais que estruturam identidades e reforçam vínculos comunitários, o que significa que sua expansão implica a construção de novas territorialidades e a ressignificação de práticas locais. Essas territorialidades não se limitam ao movimento dos visitantes, mas envolvem processos internos das cidades, como a revalorização de bens culturais, o fortalecimento de práticas produtivas e a reorganização das relações sociais em função da atividade turística. Assim, o turismo não apenas utiliza o território, mas participa de sua produção, ampliando significados e instaurando novas formas de apropriação do espaço.

Diante dessas características, o planejamento regional se torna componente importante para compreender como o turismo se estrutura e se distribui no território. A atividade turística, ao criar fluxos e demandar infraestrutura, exige políticas coordenadas entre os municípios, especialmente em regiões compostas por pequenas cidades com capacidades técnicas e administrativas distintas. O planejamento regional permite integrar ações, articular políticas culturais, harmonizar investimentos e fortalecer territorialidades construídas coletivamente. Ao reconhecer as relações entre turismo, território e territorialidade, compreende-se que o planejamento regional funciona como ferramenta para organizar o território de maneira mais coesa, garantindo que o turismo se desenvolva de forma equilibrada e alinhada às necessidades locais e às identidades regionais.

Haesbaert (2004) é central para compreender essa articulação, pois apresenta o território como uma construção socioespacial marcada por relações de poder, práticas culturais e processos históricos. Para o autor, o território é dinâmico e resultado de ações que se acumulam e se transformam no tempo. Sua abordagem distingue território e territorialidade. O território é a materialização espacial das relações sociais, enquanto a territorialidade corresponde às práticas, estratégias e representações que orientam a apropriação e a vivência do espaço.

A territorialidade, segundo Haesbaert (2004), envolve tanto o poder concreto, relacionado à dominação e à propriedade, quanto o poder simbólico, relacionado à apropriação e ao vivido.

Ele diz respeito tanto ao poder no sentido mais concreto, de dominação, quanto ao poder no sentido mais simbólico, de apropriação. Lefebvre distingue apropriação de dominação (“possessão”, “propriedade”), o primeiro sendo um processo muito mais simbólico, carregado das marcas do “vivido”, do valor de uso, o segundo mais concreto, funcional e vinculado ao valor de troca (Haesbaert, 2004, p. 1).

Outro elemento desenvolvido por Haesbaert (2004) é a multiterritorialidade, que indica que os sujeitos podem estar vinculados a diferentes territórios de forma simultânea. Essa multiplicidade decorre das transformações sociais, tecnológicas e culturais das últimas décadas, que ampliam as possibilidades de circulação e interação. O autor destaca que a multiterritorialidade desafia a ideia de territórios exclusivos e fixos, pois permite sobreposições, conexões sucessivas e coexistências entre territorialidades distintas. Isso torna mais complexa a delimitação dos territórios no início do século XXI.

As categorias de territorialização propostas por Haesbaert (2004) variam desde territorializações mais fechadas, que buscam alinhar identidade cultural e poder político, até territorializações flexíveis que admitem sobreposições. O autor também identifica territorializações efetivamente múltiplas, em que indivíduos e grupos constroem conexões entre diferentes territórios de forma articulada.

Milton Santos (1979) complementa essa discussão ao conceber o território como resultado das interações entre sistemas de objetos e sistemas de ações. Para o autor, o espaço geográfico é constituído pela articulação entre elementos materiais e práticas sociais. Assim, o território não é apenas cenário das ações, mas participante ativo na construção da realidade social. A territorialização, segundo Santos (1979), corresponde ao processo pelo qual o espaço é apropriado, usado e transformado, revelando formas concretas de organização e relações de poder que se manifestam no território usado.

Tanto Santos (1979) quanto Haesbaert (2004) convergem ao afirmar que o território é uma construção histórica, cultural e política que envolve múltiplas camadas de significados. Esses autores também indicam que o território não é estático, mas resultado de processos sociais que avançam e se reorganizam

continuamente. A desterritorialização e a reterritorialização, presentes em Haesbaert (2004), reforçam essa ideia, ao mostrar que o território está sujeito a mudanças que alteram suas características e geram novos arranjos territoriais.

Com base nessas concepções, é possível compreender como o turismo se insere no planejamento regional. O turismo depende de territorialidades que se formam a partir de práticas sociais, de valores culturais e de vínculos identitários.

Assim, o turismo se articula ao território e às territorialidades ao produzir reorganizações espaciais, ao demandar instrumentos de gestão e ao mobilizar identidades e memórias locais. A partir dos autores mencionados, torna-se possível compreender que o planejamento do turismo, quando inserido no planejamento regional, deve reconhecer a dinâmica das territorialidades, sua fluidez e sua capacidade de criar vínculos entre cidades que compartilham interesses e práticas comuns.

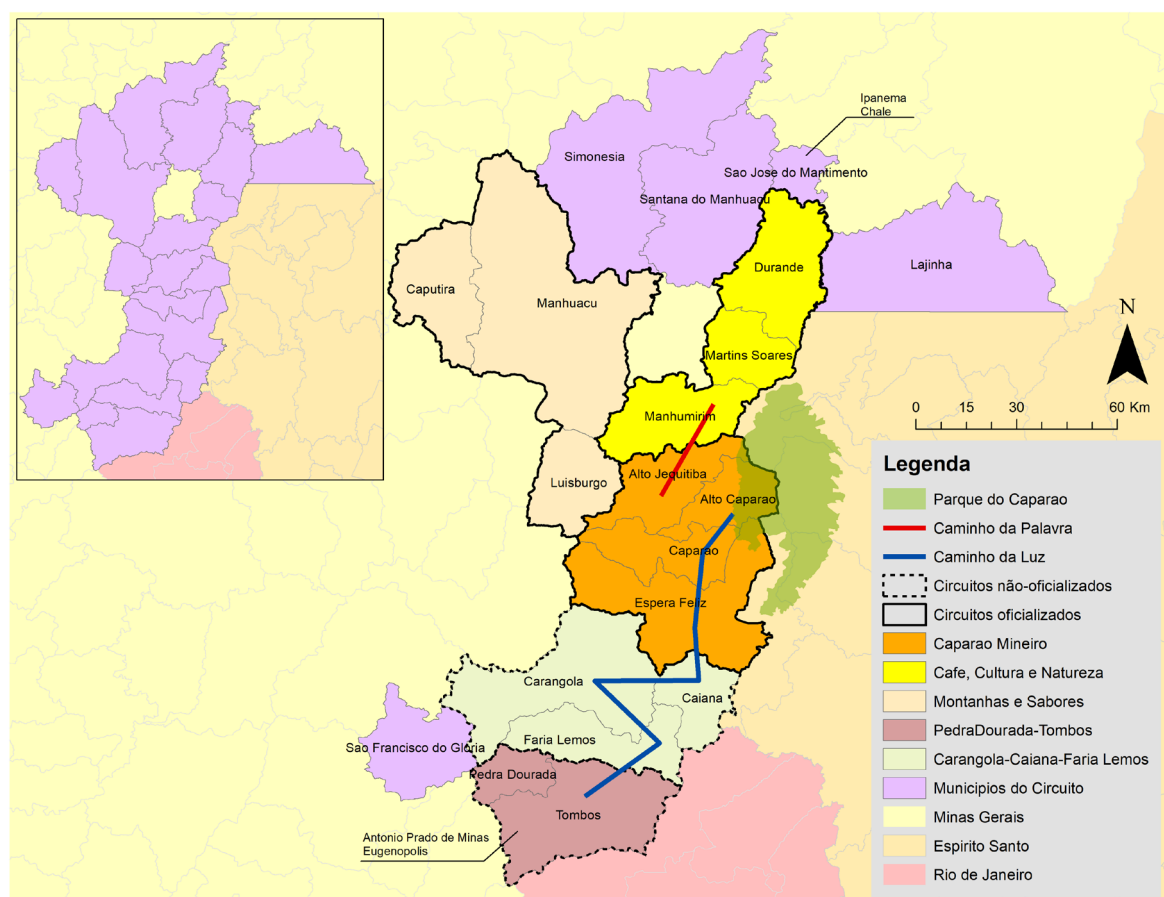
AS TERRITORIALIDADES IDENTIFICADAS NO TERRITÓRIO DO CIRCUITO TURÍSTICO DO PICO DA BANDEIRA

Dentro de circuitos turísticos, como o Circuito Turístico do Pico da Bandeira, as cidades estabelecem relações que não se limitam à proximidade geográfica. São também relações baseadas na existência de patrimônios compartilhados, aspectos ambientais semelhantes, práticas culturais comuns e interesses locais na gestão do turismo.

Na região do circuito citado, observam-se territorializações internas formadas por municípios que compartilham características históricas, sociais e ambientais, e que, por esse motivo, desenvolvem ações conjuntas relacionadas ao turismo. Um mesmo município pode participar de diferentes territorialidades, inclusive articulando-se com outros circuitos turísticos, o que demonstra a multiplicidade de conexões presentes na prática turística. Essa configuração evidencia que o planejamento regional e o planejamento do turismo precisam considerar a sobreposição de vínculos, a circulação entre diferentes territórios e a presença de múltiplas territorialidades que orientam as ações locais.

Considerando a amplitude territorial do circuito, que inclui municípios separados por distâncias de até 150 km, observa-se que, em função de características naturais ou de aspectos socioeconômicos, algumas cidades acabam se organizando em pequenas rotas ou subgrupos dentro do próprio circuito. Há também agrupamentos formados com municípios vizinhos que não pertencem formalmente ao circuito, mas que se articulam para fortalecer o turismo regional. Esse movimento gera múltiplas territorialidades no interior do território do Circuito Turístico do Pico da Bandeira. No mapa a seguir (Figura 1), é possível visualizar algumas dessas territorialidades identificadas.

Figura 1 – Territorialidades identificadas e oficializadas no Circuito Turístico do Pico da Bandeira



Fonte: Franklin (2024).

Algumas dessas territorialidades foram identificadas e consolidadas pelos próprios municípios, enquanto outras ainda se encontram em estágio inicial, caracterizadas pelo reconhecimento de afinidades e relações mais pró-

ximas, embora ainda não tenham resultado em ações conjuntas formalizadas. Observa-se também que certos municípios se vinculam simultaneamente a mais de um agrupamento regional, desenvolvendo atividades turísticas com diferentes conjuntos de cidades. Há localidades que já mantêm projetos colaborativos, mas que ainda não foram oficializados pelo poder público, apesar de compartilharem condições socioeconômicas e ambientais semelhantes, o que favoreceu o estabelecimento dessas parcerias.

Além disso, alguns municípios formam vínculos com localidades externas ao circuito, participando de iniciativas turísticas regionais que se articulam com outros territórios organizados ou com áreas que não estão inseridas em nenhum circuito formal. Essas conexões ampliam as rotas turísticas e revelam arranjos territoriais que extrapolam os limites institucionais, fortalecendo relações baseadas em proximidade geográfica, características ambientais e objetivos comuns de desenvolvimento regional.

O CAPARAÓ MINEIRO

A presença do Parque Nacional do Caparaó favoreceu a formação de um agrupamento regional específico dentro do circuito, composto por municípios que possuem parte da área protegida inserida em seus territórios (Alto Jequitibá, Alto Caparaó, Caparaó e Espera Feliz). Essas localidades desenvolvem ações conjuntas voltadas à gestão do parque e do turismo regional, buscando fortalecer a porção mineira da unidade de conservação e promover resultados positivos em escala local e intermunicipal. Nas imagens a seguir, encontram-se materiais promocionais elaborados por esse agrupamento regional (Figuras 2 e 3).

Figura 2 – Folder do Caparaó Mineiro (frente)



Fonte: Prefeitura Municipal de Espera Feliz (2023).

Figura 3 – Folder do Caparaó Mineiro (Trás) / História dos municípios



Fonte: Prefeitura Municipal de Espera Feliz (2023).

Essa associação regional criou uma territorialidade própria, que envolvia tanto dimensões físicas quanto simbólicas do espaço. As dimensões físicas incluíam a presença efetiva do parque, suas infraestruturas e a organização do território compartilhado, enquanto as dimensões simbólicas diziam respeito à construção de identidades locais, ao fortalecimento de memórias coletivas e à elaboração de sentidos atribuídos à região.

A criação do Caparaó Mineiro expressou um processo de reorganização territorial que resultou de insatisfações e percepções compartilhadas pelos gestores municipais em relação ao funcionamento do Circuito Turístico do Pico da Bandeira. Os relatos apontaram que o circuito, embora previsto nas políticas estaduais como instância de regionalização do turismo, não respondia às demandas práticas dos municípios, sobretudo no que se referia à articulação institucional, à execução de ações conjuntas e à continuidade administrativa. Diante desse cenário, os gestores passaram a construir um espaço coletivo próprio, que pudesse atender às necessidades não supridas pelo arranjo oficial. Esse movimento revelou que territórios formalmente instituídos nem sempre correspondiam às experiências cotidianas dos sujeitos, permitindo que novas territorialidades se formassem a partir das relações sociais, das estratégias de gestão e da busca por maior autonomia, conforme discutido por Haesbaert (2004) quando descreveu o território como construção socioespacial dinâmica.

Sob essa perspectiva, o Caparaó Mineiro constituiu uma territorialidade emergente, estruturada menos por delimitações normativas e mais pelos vínculos estabelecidos entre os municípios. Ele não se apresentava como circuito oficial nem como consórcio jurídico consolidado, mas como agrupamento de cooperação baseado na percepção de afinidades culturais, ambientais e administrativas. Essa territorialidade se organizava pela reunião de práticas sociais, políticas e culturais que aproximavam os municípios e que evidenciavam modos de produzir o espaço que extrapolavam fronteiras institucionais. O conceito de territorialidade discutido por Santos (1979), entendido como conjunto de usos, apropriações e práticas que transformam o espaço em território vivido, foi visível nesse agrupamento, onde as relações cotidianas se tornaram fundamento para a construção de uma identidade regional compartilhada.

A coexistência entre o Caparaó Mineiro e o Circuito Turístico do Pico da Bandeira revelou uma situação de multiterritorialidade, conceito desenvolvido por Haesbaert (2004). Os municípios permaneciam vinculados ao circuito oficial devido às exigências legais e ao acesso ao ICMS Turístico, mas simultaneamente construía outra territorialidade, que se mostrava mais eficaz para atender suas necessidades de gestão. Essa dupla inserção demonstrou que os territórios não eram mutuamente exclusivos e que, em muitos casos, as territorialidades emergentes se tornavam mais significativas do que as estruturas formalizadas. Os relatos mostraram que os municípios transitavam entre essas diferentes territorialidades, negociando prioridades, ajustando expectativas e reorganizando práticas para construir caminhos próprios dentro das limitações administrativas existentes.

A presença do Parque Nacional do Caparaó reforçou essa territorialidade compartilhada. O parque constituiu um elemento central tanto na dimensão física quanto simbólica dos municípios envolvidos. Sua localização dentro do território municipal demandava práticas administrativas conjuntas, alinhamento de políticas públicas e articulação constante entre os gestores, características que se aproximavam da concepção de território como unidade indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações proposta por Santos (1979). Ao mesmo tempo, o parque agregava valor simbólico e identitário, fortalecendo memórias, percepções e significações sociais que consolidavam a territorialidade do grupo. Assim, a gestão compartilhada do parque fortaleceu experiências comuns e se tornou eixo fundamental para compreender como o Caparaó Mineiro se organizou enquanto expressão territorial.

As ações desenvolvidas para fortalecer o Caparaó Mineiro materializaram essa territorialidade emergente. A produção de materiais de divulgação, a participação em eventos regionais, o fortalecimento das políticas culturais e turísticas e a elaboração de instrumentos legislativos municipais revelaram práticas coerentes com a construção social do território. Entre os elementos culturais destacados pelos entrevistados, a produção de cafés de altitude apareceu como componente significativo que articulava memória, identidade e economia local. Esse produto expressou a convergência entre práticas produtivas, história

regional e paisagem, funcionando como símbolo que reforçava a territorialidade construída pelos municípios. Nessa perspectiva, o turismo atuou como agente reorganizador do território, conforme sustentado por Pellegrini Filho (1993), ao modificar estruturas e induzir novas formas de uso e apropriação.

Quanto ao futuro do Caparaó Mineiro, os relatos indicaram que sua consolidação dependia da transição dessa territorialidade emergente para uma estrutura institucional estável. A formalização como consórcio público ou outra forma de cooperação foi vista como possibilidade para ampliar a capacidade de ação, garantir continuidade administrativa e organizar políticas comuns voltadas ao turismo e à cultura. O fortalecimento de práticas associadas ao patrimônio cultural, com destaque para o café de altitude, também apareceu como eixo de continuidade, pois reforçou a identidade regional e contribuiu para a organização coletiva. A partir das contribuições de Haesbaert (2004) e Santos (1979), percebeu-se que o futuro do Caparaó Mineiro envolvia a articulação entre múltiplas territorialidades, exigindo negociações constantes, investimentos institucionais e práticas que reafirmassem a região como território coerente e dotado de identidade própria.

Dessa forma, o Caparaó Mineiro constitui exemplo concreto de que o território se produz por meio de ações sociais, relações de poder e estratégias coletivas, e que as territorialidades emergentes podem se sobrepor às estruturas formais para constituir arranjos espaciais mais alinhados às necessidades locais. O turismo, nesse contexto, atua como vetor que revelou tensões, fortalece vínculos e reorganiza o espaço, contribuindo para compreender a complexidade territorial das pequenas cidades e suas articulações regionais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise realizada permitiu compreender que o território e a territorialidade constituem dimensões fundamentais para interpretar as dinâmicas turísticas e culturais da região estudada. O turismo, entendido como agente capaz de reorganizar o espaço e produzir novas formas de apropriação, mostrou-se elemento central na configuração das relações regionais, especialmente nas pequenas cidades que compõem o entorno do Parque Nacional do Caparaó. As

discussões apresentadas ao longo do artigo demonstraram que o território não se limita a recortes administrativos, mas resulta de práticas, significados, estratégias e relações de poder que se acumulam, confrontam e se rearticulam no tempo. As territorialidades, por sua vez, expressam usos e sentidos atribuídos ao espaço pelos sujeitos, revelando processos dinâmicos que transbordam limites formais.

A experiência do Circuito Turístico do Pico da Bandeira evidenciou a presença de um território oficialmente instituído, criado com o propósito de promover a regionalização do turismo. Entretanto, os relatos analisados mostram que tal estrutura não conseguiu responder às expectativas e necessidades dos municípios, abrindo espaço para a formação de novas territorialidades. Foi nesse contexto que se constituiu o Caparaó Mineiro, entendido pelos gestores locais como alternativa mais eficaz para organizar ações, fortalecer vínculos e suprir lacunas observadas no circuito mais amplo. Esse agrupamento não emergiu como imposição normativa, mas como resultado de relações sociais, afinidades culturais, necessidades compartilhadas e estratégias de gestão que aproximaram os municípios.

A presença do Parque Nacional do Caparaó desempenhou papel estruturante nesse processo, pois funcionou tanto como elemento físico quanto simbólico. O parque exigiu ações conjuntas, induziu práticas de planejamento e mobilizou sentidos identitários que reforçaram a integração entre os municípios envolvidos. A unidade de conservação se mostrou eixo fundamental para compreender como o território foi produzido e como as territorialidades se consolidaram. Além disso, práticas culturais e produtivas, como a valorização dos cafés de altitude, contribuíram para fortalecer laços regionais e tornar mais visíveis os elementos que compõem a identidade comum do Caparaó Mineiro.

As ações relatadas no estudo, como a produção de materiais turísticos, a organização de eventos, a articulação legislativa e o fortalecimento das políticas culturais, demonstraram que o Caparaó Mineiro passou a materializar sua territorialidade por meio de iniciativas que expressam usos e significados compartilhados. Ainda que não esteja formalizado como consórcio ou circuito oficial, o agrupamento tem se estruturado como território vivido e reconheci-

do localmente, revelando que as territorialidades podem anteceder ou mesmo substituir arranjos institucionais quando estes não atendem às demandas concretas dos municípios.

O futuro do Caparaó Mineiro dependerá da capacidade dos gestores em transformar essa territorialidade emergente em estrutura institucional que assegure continuidade administrativa, ampliação da cooperação e fortalecimento das políticas públicas voltadas ao turismo e à cultura. A formalização do agrupamento poderá ampliar sua capacidade de ação, mas sua consolidação também exigirá investimento em práticas culturais, preservação do patrimônio e aprofundamento das relações regionais. A articulação com o Parque Nacional continuará sendo elemento central, pois ele integra dimensões ambientais, simbólicas e políticas que orientam a construção territorial da região.

Por fim, o estudo evidencia que a análise do território e das territorialidades permite compreender a complexidade das dinâmicas turísticas em pequenas cidades e reconhecer como diferentes agentes se organizam para construir estratégias de desenvolvimento regional. O caso do Caparaó Mineiro demonstra que, quando estruturas oficiais não atendem às necessidades do território, novas territorialidades podem emergir e produzir arranjos mais próximos da realidade vivida. Essas reflexões reforçam a importância de considerar as múltiplas dimensões que compõem o território ao planejar o turismo e a cultura, especialmente em contextos marcados por limitações administrativas e pela necessidade de cooperação regional.

REFERÊNCIAS

BENI, Mario Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 7.ed. São Paulo: Ed. SENAC, 2002.

BRASIL. Conselho Nacional de Saúde. **Resolução nº 510, de 07 de abril de 2016**. Dispõe sobre as normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 24 maio 2016.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2006.

EMMENDOERFER, Luana; SILVA, Luís Filipe; EMMENDOERFER, Magnus; FONSECA, Poty. A formação dos circuitos turísticos mineiros: uma política pública descentralizada e democratizante?. **Revista Observatório de Inovação de Turismo**, Brasil, v. 2, n. 4, 2007.

FRANKLIN, Arthur Zanuti. **Caparaó Mineiro: a construção do território em torno do Parque Nacional do Caparaó pela atividade turística (2006 – 2022)**. 2024. 446 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, 2024.

HAESBAERT, Rogério. **Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade**. Porto Alegre, p. 16, 2004.

MENESES, José Newton Coelho. **História & Turismo Cultural**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2004. 127 p.

PELLEGRINI FILHO, Américo. **Ecologia, cultura e turismo**. Papirus Editora, 1993.

RUSCHMANN, Doris Van de Meene. **Turismo e Planejamento Sustentável: a proteção do meio ambiente**. Papirus Editora, 1997.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade: ensaios**. Petrópolis: Vozes, 1979.

CAPÍTULO 14

O QUE É GEOPOLÍTICA?

UM BREVE ESTUDO SOBRE O CONCEITO

Fernando Speggorin Martini
Doi: 10.48209/978-65-5417-602-E

UMA PALAVRA, MUITAS COMPREENSÕES

A geopolítica pode ser entendida, em sentido amplo, como uma disciplina que estuda as relações entre poder e espaço, descrevendo a forma pela qual o território se articula às ações e aos interesses dos Estados. Essa acepção inicial, de que a geopolítica é a aplicação da geografia estreitamente ligada à ação e ao poder (Lacoste, 2002, p. 137), oferece uma orientação geral. No entanto, compreender o que é geopolítica demanda um esforço mais aprofundado, dado que o uso corrente do termo o tornou excessivamente abrangente, e o uso acumulado (Weyland, 2001) do termo traz noções equivocadas, que frequentemente associam a geopolítica a uma ferramenta que serve a ideologias imperialistas ou que buscam a expansão de poder e território por determinados regimes.

Conforme observa Sartori (1970), um conceito é útil às ciências sociais na medida em que possui precisão e capacidade explicativa, de sorte que definições excessivamente alargadas e que admitam qualquer fenômeno em seu escopo se mostram pouco úteis. Nesse quadro, o presente capítulo não pretende construir um conceito novo nem propor formulação original que busque fixar de modo definitivo essa noção. A finalidade reside em organizar compreensões já existentes e oferecer ao leitor uma aproximação inicial, que permita que se elabore uma resposta válida, sem pretensão de ser definitiva, à indagação central que orienta o texto: o que é geopolítica?

Por certo, a pergunta não é original, nem as respostas que se buscará articular o são. Isso tornaria o esforço de responder à questão inútil, se não fosse a necessidade de esclarecimento sobre o sentido do conceito. Fosse

assim, uma mera consulta ao dicionário resolveria o caso, mas é necessário compreender a problemática para se ter uma dimensão de que se trata de um tema que não possui uma definição clara e cujo entendimento demanda separar as explicações adequadas das inadequadas ou anacrônicas. A exposição parte do reconhecimento de que essa noção se insere em uma ideia que se expandiu ao longo do tempo, produzindo diferentes correntes de pensamento e múltiplas camadas de sentido.

Destarte, cumpre dizer que se objetiva escrutinar o entendimento polisêmico do uso corrente do conceito, que passou a abarcar, de forma indiscriminada, tudo o que guarda semelhança com guerras ou estratégias militares. Essa iniciativa se justifica pela persistência de múltiplas interpretações, pela necessidade de reconhecer a amplitude histórica do termo e pela conveniência de apresentar um mapeamento inicial das tradições que o constituem.

A organização desse debate busca oferecer utilidade analítica diante da conjuntura atual, marcada, desde o início do segundo quartil do século XXI, pela reemergência da competição entre grandes potências (Mearsheimer, 2025), como elemento estruturante das relações internacionais e de uma ordem multipolar e instável (Pereira, Visentini, 2025). Nesse cenário, o território recupera centralidade na política internacional e nas estratégias estatais, reforçando a pertinência de revisitar a geopolítica como instrumento de análise.

Ademais, importa dizer que a proposta deste capítulo não busca fixar o conceito, mas oferecer condições para que o leitor se localize no debate e desenvolva uma compreensão própria de maneira crítica. Dentro desse propósito, a reorganização conceitual apresentada tem como função situar o leitor diante desse campo teórico e permitir um entendimento mais preciso de seus usos, buscando se afastar de análises que vulgarizam o tema.

Essas observações são necessárias, dado que o termo adquiriu sentidos distintos conforme contextos e escolas de pensamento, embora importe reconhecer que a ortodoxia do conceito é estabelecida, sem dúvida, a partir de Ratzel e Kjellén. Miyamoto (1995) nos oferece uma das obras em português mais claras sobre o tema – também reconhecendo em Ratzel e Kjellén o marco fundante da geopolítica como campo distinto –, e destaca a seguinte definição do

que é geopolítica, dada por Jorge Atencio:

“Ciência que estuda a influência dos fatores geográficos na vida e evolução dos Estados, a fim de extrair conclusões de caráter político. A geopolítica guia o estadista na condução da política interna e externa do Estado, e orienta o militar na preparação da defesa nacional e na consideração da relativa permanência da realidade geográfica, e lhes permite deduzir a forma concordante com esta realidade em que se podem alcançar os objetivos e, em consequência, as medidas de condução política ou estratégica convenientes.” (1975, p. 41)

Assim, feitas essas primeiras considerações, o capítulo está organizado de forma a oferecer ao leitor um percurso que parte das definições originárias do campo, apresentando suas principais tradições teóricas, passando em seguida a uma visão panorâmica sobre as abordagens que constituíram a geopolítica ocidental ao longo do século XX. Ao final, busca-se indicar uma possível resposta à pergunta que orienta o capítulo, apontando para as novas possibilidades que se apresentam ao seu emprego.

AS ORIGENS DA GEOPOLÍTICA

As origens da geopolítica estão profundamente enraizadas na confluência entre a ciência política e a geografia, ou, sob outra perspectiva, na própria constituição histórica do Estado moderno enquanto forma político-territorial. Antes da emergência da geopolítica no século XX, a geografia política já se estruturava sobre dois grandes paradigmas que marcaram sua fundação: o determinismo e o possibilismo.

O determinismo geográfico, associado a autores como Friedrich Ratzel (1844–1904), afirmava que os fatores naturais condicionavam decisivamente o desenvolvimento das sociedades e a forma dos Estados. A partir dessa perspectiva, conceitos como o de *Lebensraum* foram formulados com base em uma analogia entre o Estado e organismos vivos, atribuindo à expansão territorial um caráter necessário. Em contraposição, o possibilismo, cuja formulação é atribuída a Paul Vidal de La Blache, propunha que os grupos humanos agem no mundo e assim podem conformar a organização do espaço frente às condições naturais.

Contudo, em Ratzel a articulação entre geografia e os propósitos do Estado adquire maior vulto e exerce maior influência. O pensamento de Friedrich Ratzel, geógrafo alemão do século XIX, constitui um dos marcos fundadores da geopolítica como ramo destacado da geografia. Suas duas obras mais relevantes – *Anthropogeographie* (Ratzel, 1882, 1891) e *Politische Geographie* (Ratzel, 1897) – delineiam os contornos iniciais de uma geografia voltada à interpretação das relações entre espaço, povo e poder, em que o Estado figura como agente do desenvolvimento da sociedade, ente que gera o amálgama que constitui o Estado-nação. Em *Anthropogeographie*, Ratzel (1882, 1891) apresenta os fundamentos de uma geografia humana determinada pelas condições naturais, em que o ambiente molda a distribuição e os comportamentos das populações. Já em *Politische Geographie*, o autor introduz a noção de *Lebensraum*, a ideia que um Estado demanda um espaço e que serviu para justificar a expansão alemã na Segunda Guerra Mundial, em que o território surge como uma condição essencial à continuidade e ao crescimento dos povos e dos Estados (Ratzel, 1897).

Ratzel foi fortemente influenciado pelo determinismo geográfico – a ideia de que os aspectos geográficos de um país determinam seu destino – e pela doutrina social-darwinista, segundo a qual a sobrevivência e a superioridade dos povos estariam associadas à sua capacidade de adaptação e domínio sobre o espaço. A expansão territorial é apresentada como uma exigência natural, consequência de leis que regem o crescimento dos Estados, vinculada à ideia de que os Estados, enquanto entidades vivas, necessitam ocupar espaços compatíveis com sua densidade, força e evolução. A própria noção da existência de leis dá uma dimensão da forma como essa teoria ancorava suas formulações à realidade. Ratzel combina essas premissas com uma orientação idealista de matriz hegeliana, na qual o Estado é compreendido como uma formação coletiva dotada de espírito próprio, orientado pelo *Zeitgeist*, o espírito de seu tempo. Nesse enquadramento, as categorias de raça e nação não apenas ganham centralidade, como são tratadas como fundamentos da geopolítica. Enquanto a raça fornece o substrato biológico, a nação representa a comunidade cultural e histórica que se afirma sobre o espaço, determinando a prosperidade e as condições materiais dessa nação.

Posteriormente, em Rudolf Kjellén (1864–1922), podemos perceber um claro esforço em delinear uma elaboração da geopolítica, tornando o sueco um dos mais importantes autores associados às origens do campo (Alvstam; Lundén, 2021). Kjellén produziu sua obra entre o final do século XIX e o início do século XX, realizando um esforço para sistematizar e definir o termo geopolítica, conferindo-lhe um estatuto conceitual próprio (Alvstam; Lundén, 2021). Sua obra desloca a ênfase de interpretações estritas no sentido normativo ou vinculadas diretamente à disciplina da geografia, em uma proposição que lida com elementos filosóficos e ideológicos, articulados com a geografia política (Björk, 2021).

Com clara inspiração hegeliana, Kjellén construiu uma compreensão na qual território, população e Estado compõem uma unidade política dotada de existência própria (Lundén, 2021), construindo uma formulação em que o Estado representa um fim em si mesmo, e na qual economia, população, território e forças armadas aparecem como expressões de suas capacidades. Essa concepção alcançou grande repercussão e exerceu influência considerável no hemisfério ocidental, inserindo-se em uma tradição mais ortodoxa da geopolítica, que a compreende como análise das condições materiais que moldam a existência estatal, vendo o Estado como o ente que articula e centraliza tais atributos, em que a geografia aparece como fator preponderante e determinante dos destinos desse Estado.

Kjellén pode ser vinculado à herança intelectual de Friedrich Ratzel, reconhecendo, inclusive, que “o termo geopolítica significa originalmente [na obra de Kjellén de 1899] o mesmo que a geografia política de Ratzel” (Kjellén, 1920). Contudo, Kjellén promove um deslocamento significativo em relação à antropogeografia ratzeliana, na qual o povo figurava como sujeito enquanto nação (Alvstam; Lundén, 2021). O autor sueco transfere o foco dessa matriz para a centralidade do Estado enquanto unidade político-institucional, concebida como portadora de uma forma de vida quase orgânica. A história, a cultura e as instituições são vistas por Kjellén como dimensões integradas à própria vida do Estado, de modo que a vitalidade estatal passa a corresponder à maneira como esses elementos se combinam sob a ação estatal.

Essas formulações revelam nítida influência do idealismo alemão e do nacionalismo europeu do início do século XX, em um contexto no qual o Estado é concebido como síntese política da articulação entre território, povo e instituições, especialmente as forças armadas – muito à semelhança da ideia de trindade clausewitziana. Esse quadro intelectual conforma o campo ideológico no qual a geopolítica de Kjellén se consolida, reforçando a noção do Estado, preservando um traço orgânico no qual o território é concebido como o corpo do Estado e a nação como sua alma (Björk, 2021).

Outro teórico da geopolítica que importa referir é Haushofer, que, embora fosse um militar e não um geógrafo de formação, elabora sua proposta de geografia política motivado pela percepção de que a Alemanha padecia de uma ignorância estratégica quanto ao seu “espaço vital”, e considerava necessário sistematizar uma doutrina que permitisse a recuperação de sua projeção internacional (Backhauser, 1952). A inspiração em Ratzel é explícita, mas Backhauser (1952) indica que o espírito com que Haushofer retoma essas ideias é distinto daquele que havia orientado a formulação do determinismo geográfico.

Ao contrário da abordagem mais analítica de Kjellén, Haushofer imprime à geopolítica um posicionamento ideológico, impregnado de vontade de poder – nos termos de Nietzsche – e marcado por temas como a reorganização agressiva do espaço europeu sob hegemonia alemã (Backhauser, 1952). Essa combinação confere à geopolítica um caráter de doutrina orientada à ação militar, na qual o espaço passa a expressar possibilidades estratégicas associadas à expansão estatal. Backhauser (1952) observa que, a partir desse vínculo, a geopolítica passa a ser identificada com o aparato ideológico do nazismo, convertendo-se em expressão do “furor teutônico”. Isso tem como consequência a perda de sua legitimidade científica, apropriação que a desmoralizou como campo de estudo, tornando-a, aos olhos do público internacional, mera formulação das ambições belicistas e expansionistas do regime hitlerista.

No universo anglo-americano, a reflexão geopolítica adquiriu contornos próprios ao articular as estratégias americana e inglesa, traçando um de-

bate que envolvia uma proposição sobre o modo mais eficiente de se projetar poder. Essa tradição se estrutura em torno de autores que procuram compreender como a distribuição dos territórios, das rotas e dos recursos condicionava a projeção externa, especialmente militar, dos Estados e a configuração do sistema internacional. Alfred Thayer Mahan (1840–1914), Halford John Mackinder (1861–1947), Nicholas Spykman (1893–1943) e Julian Corbett (1854–1922) compõem um eixo central dessa linhagem, cada qual enfatizando dimensões específicas da relação entre mar, terra e poder político (Baracuhy, 2021).

Mahan (1890) propôs que o controle das rotas marítimas garantiria projeção internacional, articulando poder naval e o comércio. Ao seu turno, Corbett (1911) sustentou que o domínio do mar deve estar subordinado a objetivos políticos, funcionando como meio de ação estratégica e não como fim em si. Ambos fundamentaram as bases do pensamento naval ocidental e até hoje disputam o protagonismo na formulação das doutrinas navais das marinhas modernas. Já Mackinder (1904) introduziu o conceito de Heartland, afirmando que o poder terrestre, baseado na massa eurasiática, constitui o centro de gravidade da política mundial. Por sua vez, Spykman (1944) deslocou essa centralidade para o Rimland, as zonas de borda da Eurásia, defendendo que o controle dessas regiões define o equilíbrio global. Suas propostas serviram de base para doutrinas de contenção e de planejamento estratégico, estando presentes nas frentes basilares de Brzezinski (1998), por exemplo.

Esse conjunto de formulações anglo-americanas influenciou menos a constituição da geopolítica como campo teórico e mais a modelagem das estratégias militares dos Estados centrais, especialmente dos EUA. Contudo, importa notar que uma clivagem importante ocorreu após a Segunda Guerra Mundial e a afirmação da oposição de valores entre o socialismo e o capitalismo. Isso contribuiu para que o termo “geopolítica” passasse a ocupar uma posição ambígua, suscetível tanto ao uso indiscriminado quanto à rejeição sistemática. Em um contexto mais amplo, a rejeição da geopolítica no pós-Segunda Guerra Mundial foi motivada, em muito, pela associação do termo com a tradição alemã e sua utilização pelo nazismo. Essa instrumentalização

comprometeu profundamente o prestígio do campo, resultando, no Ocidente, em uma repulsa marcada sobretudo no meio acadêmico, além do surgimento de campos multidisciplinares como os Estudos Estratégicos e da área de Política Internacional e Relações Internacionais.

No contexto soviético, segundo Lacoste (2002), a rejeição da geopolítica assumiu uma inflexão distinta, associada à crítica marxista à ideologia burguesa, à ênfase no materialismo histórico-dialético e à crítica à geopolítica como uma ideologia a serviço do imperialismo e do fascismo. Um militar brasileiro filiado ao comunismo, Nelson Werneck Sodré – para quem a geopolítica constitui a “geografia do fascismo” (Sodré, 1976, p. 71) – oferece uma referência representativa da interpretação comunista sobre o tema:

“A Geopolítica não tem esse caráter: oriunda da Geografia da etapa imperialista, e pretendendo-se geográfica, não passa de construção ideológica desprovida de sentido científico, marginal, com papel no plano político unicamente. Seu estudo não deve deixar de ser feito, entretanto, pois encerra preciosos ensinamentos, e particularmente quanto ao grau de descomedimento e de falsidade a que pode atingir o conhecimento, quando a serviço das forças reacionárias, necessariamente obscurantistas.” (SODRÉ, 1976, p. 54)

No Brasil, especialmente no Exército, a geopolítica foi recebida com maior receptividade. A partir da década de 1940, as formulações de Kjellén passaram a ser adaptadas a uma concepção própria vinculada à Escola Superior de Guerra (ESG). Essa adaptação contou com teóricos como os oficiais do Exército Mário Travassos – fortemente influenciado por Mackinder –, Everardo Backheuser, Golbery do Couto e Silva e Carlos de Meira Mattos. Esses oficiais buscaram estruturar a geopolítica como disciplina, integrando elementos do pensamento estratégico ocidental e referenciais civilizacionais inspirados em autores como Arnold Toynbee (1953). Contudo, importa notar que a formulação brasileira assumiu caráter híbrido, combinando preocupações estratégicas com visões sobre desenvolvimento e segurança nacional. Pode-se afirmar que, nas Forças Armadas, a geopolítica conformou mais do que uma disciplina, moldando a cultura organizacional das Forças Armadas e o desenvolvimento de sua doutrina.

A escola “esguiana” se consolidou como difusora de um pensamento estratégico que se projetou a partir das instituições de ensino militares para oficiais superiores sediadas no Rio de Janeiro. Embora mantenha elementos conceituais herdados de Kjellén, como as expressões do poder nacional, compreendidas como a síntese das capacidades do Estado em suas diversas dimensões, há uma aproximação, nesse ponto, da ideia de capacidades em Waltz (1979). Assim, a ESG se estabeleceu como um núcleo do pensamento estratégico durante a segunda metade do século XX, que, tal como define Golbery do Couto e Silva, buscava estudar “a arte de fortalecer e aplicar, tanto na paz como na guerra, o poder nacional para superar e vencer (ou contornar) os antagonismos que dificultam a consecução dos objetivos nacionais” (Tosta, 1992).

O RETORNO DA GEOPOLÍTICA

Como já mencionado, após a Segunda Guerra Mundial, a geopolítica passou por um processo de apagamento, marcado pela associação direta com os regimes fascistas e sua instrumentalização pelo nacional-socialismo. O termo perdeu a legitimidade acadêmica e ficou restrito, por décadas, aos fóruns militares e às formulações estratégicas. Esse cenário começou a mudar com a retomada feita por geógrafos franceses, herdeiros do possibilismo de Paul Vidal de La Blache, que propuseram uma abordagem menos determinista e mais centrada nas relações entre território e poder, a partir da ação humana e das necessidades do homem. O “retorno da geopolítica” foi possível, em grande medida, graças a uma resignificação e à influência de uma geografia mais atenta à complexidade da condição humana. De fato, sendo a geografia uma ciência humana, que lida com as incertezas inerentes ao homem, suas contradições e sua relação com o espaço, não poderia a geopolítica pretender se firmar em leis e princípios gerais. Assim, para que a geopolítica possa se pretender válida, deve-se, antes de tudo, compreender que a geografia e a ciência política não se firmam em certezas; são, antes, ciências sociais e lidam com possibilidades.

Isso posto, afirma-se que a geopolítica apresenta utilidade quando examinada como campo de análise que não se subordina a projetos ideológicos ou a agendas justificadoras das estratégias das grandes potências. Ao contrário,

a disciplina pode ser mobilizada para identificar mecanismos de dominação e revelar como certas teorias servem à consolidação de posições hegemônicas no sistema internacional. Essa abordagem permite esclarecer que o estudo do poder e do território também oferece instrumentos para compreender e contestar leituras de caráter hegemônico ou orientadas por formas de dominação.

Yves Lacoste foi figura-chave na renovação da geopolítica ao apontar o uso estratégico da geografia pelos Estados e ao defender que o conhecimento geográfico deveria servir aos povos, especialmente aos países periféricos. O geógrafo argumentou que a geografia sempre teve papel político, propondo uma noção de geografia fundamental, que compreendesse os fenômenos advindos do poder político, sobretudo aqueles ligados aos poderes do Estado e à forma como o Estado organiza o espaço que governa (Lacoste, 2002).

Para Lacoste (2006), a geopolítica é, sobretudo, uma forma de ver o mundo, centrada na análise das relações de poder sobre o território e na crítica aos discursos dominantes. Sua proposta resgata a geografia como saber aplicado e reposiciona a geopolítica como instrumento analítico, não como justificativa das estratégias das grandes potências. Em diálogo crítico com o terceiro-mundismo, Lacoste (1995) enfatiza a necessidade de situar os conflitos em seus contextos espaciais específicos. A geopolítica, segundo ele, permite compreender como se distribuem os centros de poder, as zonas de influência e os pontos de fratura, articulando território e soberania como eixos centrais para interpretar as disputas políticas no espaço.

Outro autor francês – que curiosamente teve maior repercussão de sua obra no Brasil em comparação com seu próprio país –, Claude Raffestin desenvolveu uma compreensão entre a geografia e o poder que ampliou o debate das relações entre o território e o poder, embora não se filie diretamente à geopolítica. O geógrafo Raffestin (1993) distingue espaço e território ao definir o território como resultado de processos de apropriação que mobilizam trabalho, energia e informação, e produzem relações de poder. Essa perspectiva reconhece que múltiplos atores participam da produção territorial e que o poder político se manifesta em práticas e organizações que não se limitam ao Estado.

No Brasil, um autor que, embora não vinculado diretamente à tradição geopolítica, exerceu forte impacto sobre o pensamento geográfico brasileiro é o geógrafo Milton Santos. Sua leitura crítica dos processos de globalização (Santos, 2001) e de suas implicações para os países do Sul Global trouxe uma visão atenta às estratégias e vulnerabilidades das regiões periféricas (Santos, 1978). Uma consideração importante de Milton Santos é que a nova configuração do Estado e sua relação com o território, marcada pela transnacionalização das dinâmicas espaciais e pela formação de redes que interligam os lugares de diferentes maneiras (Santos, 2001), exige reconhecer que é necessário atualizar as bases teóricas segundo as quais o território era concebido como o fundamento do Estado-nação, ao mesmo tempo que por ele era organizado (Santos, 2005).

Outra autora brasileira que trouxe uma contribuição relevante para a renovação da geopolítica é a geógrafa Bertha Becker. Em seus trabalhos, Becker propõe uma leitura na qual o Brasil é reconhecido como ator estratégico em sua região imediata, sendo caracterizado como uma potência regional (Becker; Egler, 1992). Essa formulação, no entanto, não se ancora em uma análise determinista dos fatores geográficos, mas incorpora condicionantes históricos, culturais, sociais, econômicos e políticos que estruturam a inserção internacional do país, tal como o papel das redes, a atuação de múltiplos atores e a transformação das territorialidades (Becker, 2005). Em contraste com a tradição clássica da geopolítica, centrada em variáveis fixas e fisiográficas, sua abordagem articula escalas e temporalidades diversas, descrevendo o território como resultado de conflitos, decisões institucionais, mudanças estruturais e disputas entre projetos que operam do nível local ao global (Becker, 2004).

Essas referências aos geógrafos brasileiros nos permitem entender que são anacrônicas as compreensões que se valem da geopolítica para ver no Estado um organismo vivo ou que busquem traçar estratégias de projeção de poder que coloquem de lado processos de cooperação ou de integração. Ainda que determinados países, como é o caso do Brasil na América do Sul, tenham maior protagonismo em suas regiões, percebe-se que pensar a projeção de poder como um fim é uma visão inadequada, que falha em perceber que a América do Sul como um todo está inserida em um processo histórico que a marginaliza nos circuitos da economia e de poder mundiais.

E AFINAL, O QUE É GEOPOLÍTICA?

A distinção entre o conceito e os seus usos históricos e ideológicos é fundamental para compreender o que é geopolítica sem incorrer em erros metodológicos ou aderir a posições que rejeitam o termo. As formulações de Ratzel e Kjellén refletiram cosmovisões situadas, marcadas por fortes determinismos e por uma leitura hierarquizada das relações entre Estados, que, em Haushofer, seriam posteriormente instrumentalizadas pelo regime nazista, associando a geopolítica a um contexto deletério e contribuindo para o seu posterior ostracismo no pós-guerra (Lacoste, 2002, p. 128).

Compreender o lugar da geopolítica como saber válido é importante para que sua utilização se destine a fins adequados. Posto que é uma área do conhecimento capaz de auxiliar na formulação de estratégias nacionais que considerem a relação entre Estado e território, a geopolítica articula conhecimentos da geografia, da ciência política e das ciências sociais, de modo a orientar o aproveitamento das potencialidades de um país em contextos concretos. Como aponta Lacoste:

“O termo geopolítica, do qual hoje se fazem múltiplos usos, designa na verdade **tudo o que diz respeito às rivalidades de poderes ou de influência sobre territórios e as populações que vivem neles.** [...] Os raciocínios geopolíticos ajudam a compreender melhor as causas dos conflitos no interior de um país ou entre Estados, mas também a considerar quais podem ser, por repercussão, as consequências dessas lutas em países mais ou menos distantes e às vezes mesmo em outras partes do mundo ” (Lacoste, 2006, p. 8, tradução e grifo nosso)

Assim, compreende-se a geopolítica como um campo do conhecimento que se dedica à análise das disputas de poder e de influência sobre o território e as populações que nele vivem, abrangendo tanto atores estatais quanto não estatais, e considerando múltiplas escalas de conflito e articulação, mas tendo em perspectiva o papel do Estado na organização do território. Seu valor está em oferecer uma estrutura de pensamento que articula território, poder e ação política, permitindo análises concretas e situadas que auxiliam a tomada de

decisões estratégicas e contribuem para a formulação de políticas públicas e diretrizes nacionais.

Dessa forma, uma resposta válida à pergunta “o que é geopolítica?” pode ser apresentada como a utilização da geografia com finalidades políticas, tendo o Estado como o sujeito que articula esse conhecimento, de forma aplicada, na tomada de decisões e na articulação de políticas públicas. Tal formulação, como observado ao longo do texto, não pretende esgotar o tema, mas ao menos afastar aquilo que não é a geopolítica; a saber, afastar a compreensão de que geopolítica é o uso da geografia a serviço de quaisquer ideologias.

Trata-se, portanto, de uma abordagem voltada à organização do espaço pelo Estado, isto é, à forma como o Estado age sobre o território – compreendido como o espaço habitado e significado pelo homem –, com o objetivo de controlar, ordenar ou integrar populações e recursos. Assim, convida-se à superação da noção de que o Estado seria um organismo com necessidades geográficas – ou espaço vital –, afastando-se das ideias deterministas e evolucionistas que conformaram o campo no início do século passado. Torna-se central compreender o território a partir da relação entre o espaço e os grupos que o habitam, com centralidade no ser humano, bem como das relações de poder que se estabelecem entre esses grupos e o próprio Estado.

Isso implica reconhecer o território não exclusivamente como objeto da ação estatal, mas como meio onde ocorram disputas, articulações e formas diversas de presença humana e organização coletiva. Isso supõe abandonar as formulações que vinculavam a geopolítica à expansão territorial ou a projetos de Estado enquanto potência, que hoje são anacrônicas e inadequadas. No caso brasileiro, em especial, a geopolítica deve espelhar a vocação de convivência e tolerância do país, comprometido com relações harmoniosas com os países vizinhos e com uma prática de política externa que toma a cooperação entre os povos como fundamento central de sua atuação nas relações internacionais.

A geopolítica, enquanto campo do conhecimento, é algo real, presente no pensamento estratégico dos Estados, e é um construto teórico importante e útil. Importa, pois, que ela se atualize, conservando em sua essência aquilo que

lhe dá sentido enquanto saber – a articulação entre o Estado, a ação política e a geografia –, mas que absorva os novos olhares da modernidade, muito mais atentos ao ser humano, de modo que o Estado tenha como razão de ser o seu povo, e assim oriente a ação estatal para a solução de problemas reais e concretos, compreendendo a necessidade da articulação e presença estatal no território não como estratégia de poder, mas como forma de atender ao interesse público e promover a cidadania e a inclusão de seu povo.

REFERÊNCIAS

- ALVSTAM, Claes G.; LUNDÉN, Thomas. Sweden's borders: Kjellén's contribution to social science by defining and applying geopolitics. In: BJÖRK, Ragnar; LUNDÉN, Thomas (ed.). *Territory, state and nation: the geopolitics of Rudolf Kjellén*. New York: Berghahn Books, 2021. p. 48–62.
- ATENCIO, Jorge. *Qué es la geopolítica*. 2. ed. Buenos Aires: Pleamar, 1975.
- BACKHEUSER, Everardo. *A geopolítica geral e do Brasil*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1952.
- BARACUHY, Braz (org.). *Os fundamentos da geopolítica clássica: Mahan, Mackinder, Spykman*. Brasília, DF: FUNAG, 2021.
- BECKER, Bertha K. *Amazônia: geopolítica na virada do III milênio*. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.
- BECKER, Bertha K. Geopolítica da Amazônia. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 19, n. 53, p. 71–86, 2005. Universidade de São Paulo, Instituto de Estudos Avançados.
- BECKER, Bertha K.; EGLER, Cláudio A. G. *Brazil, a new regional power in the world-economy: a regional geography*. Cambridge: Cambridge University Press, 1992.
- BJÖRK, Ragnar. Rudolf Kjellén's great power studies: the editions. In: BJÖRK, Ragnar; LUNDÉN, Thomas (ed.). *Territory, state and nation: the geopolitics of Rudolf Kjellén*. New York: Berghahn Books, 2021. p. 63–133.
- BRZEZINSKI, Zbigniew. *The grand chessboard: American primacy and its geostrategic imperatives*. New York: Basic Books, 1997.

CORBETT, Julian Stafford. *Some principles of maritime strategy*. London: Longmans, Green and Co., 1911.

KJELLÉN, Rudolf. *Grundriss zu einem System der Politik*. Leipzig: S. Hirzel, 1920.

LACOSTE, Yves. *A geografia, isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra*. 6. ed. Campinas, SP: Papirus, 2002.

LACOSTE, Yves. *Geografia do subdesenvolvimento*. São Paulo: Difel, 1975.

LACOSTE, Yves. *Géopolitique: la longue histoire d'aujourd'hui*. Paris: Larousse, 2006.

LUNDÉN, Thomas. Geopolitics, political geography and the political science irredenta: Kjellén's *The state as a form of life*. In: BJÖRK, Ragnar; LUNDÉN, Thomas (ed.). *Territory, state and nation: the geopolitics of Rudolf Kjellén*. New York: Berghahn Books, 2021. p. 160–175.

MACKINDER, Halford John. The geographical pivot of history. *The Geographical Journal*, London: Royal Geographical Society, v. 23, n. 4, p. 421–437, 1904.

MAHAN, Alfred Thayer. *The influence of sea power upon history, 1660–1783*. Boston: Little, Brown and Company, 1890.

MEARSHEIMER, John J. War and international politics. *International Security*, v. 49, n. 4, Spring 2025, p. 7–36.

MIYAMOTO, Shiguenoli. *Geopolítica e o poder no Brasil*. Campinas: Papirus, 1995.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. 1. ed. São Paulo: Ática, 1993.

RATZEL, Friedrich. *Anthropogeographie: Grundzüge der Anwendung der Erdkunde auf die Geschichte*. Stuttgart: J. Engelhorn, 1882–1891. 2 v.

RATZEL, Friedrich. *Geografia*. MORAES, Antonio Carlos Robert (org.); FERNANDES, Florestan (coord.). Tradução de Fátima Murad e Denise Bottmann. São Paulo: Ática, 1990.

RATZEL, Friedrich. *Politische Geographie: oder, die Geographie der Staaten, des Verkehrs und des Krieges*. München/Leipzig: Oldenbourg, 1897.

SANTOS, Milton. O retorno do território. *OSAL: Observatorio Social de América Latina*, Buenos Aires, ano 6, n. 16, jun. 2005. CLACSO.

SANTOS, Milton. *Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica*. São Paulo: Hucitec, 1978.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 6. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SARTORI, Giovanni. Concept misformation in comparative politics. *American Political Science Review*, v. 64, p. 1033–1053, 1970.

SODRÉ, Nelson Werneck. *Introdução à geografia: geografia e ideologia*. 5. ed. Petrópolis: Vozes, 1976.

SPYKMAN, Nicholas John. *The geography of the peace*. New York: Harcourt, Brace and Company, 1944.

TOSTA, Octavio. *Teorias geopolíticas*. 1. ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984.

TOSTA, Octavio. Teorias geopolíticas. *Revista da Escola Superior de Guerra*, Rio de Janeiro, ano VIII, n. 21, 1992.

TOYNBEE, Arnold. *The world and the West*. New York: Oxford University Press, 1953.

VISENTINI, Paulo Fagundes; PEREIRA, Analúcia Danilevicz. *Putin, a OTAN e a guerra na Ucrânia: a ascensão da multipolaridade instável*. Porto Alegre: Leitura XXI; NERINT/UFRGS, 2025.

WALTZ, Kenneth N. *Theory of international politics*. New York: McGraw-Hill, 1979.

WEYLAND, Kurt. Clarifying a contested concept: populism in the study of Latin American politics. *Comparative Politics*, v. 34, n. 1, p. 1–22, out. 2001.

SOBRE OS ORGANIZADORES

Agripino Souza Coelho Neto

Vinicius Modolo Teixeira

Jesica Wendy Beltrán Chasqui

Ivanio Folmer

Graduado, mestre e doutor em Geografia pela UFSM, com especialização em Coordenação Pedagógica. Atua como professor de Geografia na Rede Estadual do RS e como professor formador no curso de Licenciatura em Educação do Campo. Possui experiência em projetos de Ensino, Pesquisa e Extensão nas áreas de Educação do Campo, Território, Educação Ambiental, Gênero e Sexualidade. Foi tutor EAD (UFSM) e professor formador no PARFOR (UCS). Integra os grupos de pesquisa Girassol, GPET (UFSM) e Agricultura e Urbanização na América Latina (USP), além de ser membro da Academia LusoBrasileira de Valquiria Conti Letras do RS.

SOBRE AS AUTORAS E OS AUTORES

Arthur Zanuti Franklin

Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Viçosa (UFV), Arquiteto e Urbanista pela UFV, Professor e Coordenador de Pesquisa e Extensão do Centro Universitário UNIFACIG, em Manhuaçu, MG. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6334002071855004>. E-mail: arthur.zanuti@sempre.unifacig.edu.br / arthur.franklin@ufv.br / arthurzfranklin@gmail.com

Beatriz de Azevedo do Carmo

Doutoranda em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP, campus Campinas, e professora interina do curso de licenciatura em Geografia da Universidade do Estado de Mato Grosso – UNEMAT, campus de Sinop, Link do lattes: <http://lattes.cnpq.br/6940757431181693>, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9234-5521>, e-mail: beatriz.carmo@unemat.br.

Emanuele Rebeca Maximiano Almeida

Graduanda de Geografia da Universidade do Estado de Mato Grosso – UNEMAT, <http://lattes.cnpq.br/4848200552199157>, <https://orcid.org/0009-0008-3328-8916>

e-mail para contato: emanuele.rebeca@unemat.br

Fábio de Macedo Tristão Barbosa

Universidade Estadual de Goiás. e-mail para contato: fabio.de.macedo@gmail.com

Fabrício Gallo

Bacharel e Licenciado em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP); Doutor e mestre em Geografia pela mesma instituição de ensino superior. Livre-docente em Planejamento Territorial pela UNESP–Rio Claro. Professor Associado e pesquisador do Departamento de Geografia e Planejamento Ambiental (DGPA) e do Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Geociências e Ciências Exatas da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (IGCE/UNESP), Câmpus de Rio Claro, São Paulo, Brasil. Integrante do Laboratório de Investigações Geográficas sobre os Usos do Território (LUTe) na mesma instituição. E-mail: fabricao.gallo@unesp.br. OrciD: <https://orcid.org/0000-0001-7674-918X>.

Fernando Speggorin Martini

Major de Cavalaria do Exército Brasileiro, Mestrando em Estudos Estratégicos Internacionais (PPGEEI-UFRGS), Especialista em Operações Militares (EsAO), Bacharel em Ciências Militares (AMAN) e Bacharel em Geografia (UNI-FRAN). Pesquisador associado ao Instituto Sul-Americano de Política e Estratégia (ISAPE). Contato: martinidecavalaria@gmail.com <http://lattes.cnpq.br/1139327268828510> <https://orcid.org/0009-0007-8132-0573>

Jane Ferreira da Rocha

Mestranda na área da Geografia-Programa Desenvolvimento Territorial na América Latina e Caribe (TerritoriAL), do Instituto de Políticas Públicas e Relações Internacionais (IPPRI) da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (Unesp), - Pedagoga com especialização em Educação Infantil - Professora efetiva da rede municipal, Escola Municipal Santo Antônio - povoado de Mandinópolis - Guarinos - Goiás, Brasil.

E-mail: janeferreiradarocha@hotmail.com

Jacksiel da Silva Maximino

Graduado em Geografia pela Universidade Estadual da Paraíba - UEPB. Especialista em Geografia Populacional, Urbana e Econômica pela Faculdade Metropolitana do Estado de São Paulo - FAMEESP. Link do Lattes: <http://lattes.cnpq.br/8237299624831086>. ORCID: 0000-0002-7955-7703. e-mail: jacksielsilva079@gmail.com.

Jéssica Alves dos Santos

Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Extensão Rural da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM).

Kaíc Fernando Ferreira Lopes

Docente Efetivo do Instituto Federal Farroupilha (IFFar), Doutor em Arquitetura e Urbanismo (UFSC), <http://lattes.cnpq.br/5819286775202428>, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5043-7030>
e-mail: kaic.lopes@iffarroupilha.edu.br.

Lucas Atanásio Catsossa

Licenciado em Geografia pela Universidade Eduardo Mondlane (UEM - Moçambique). Doutor e mestre em Geografia pela Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). É Pós-Doutorando em Geografia no Instituto de Geociências e Ciências Exatas da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (IGCE/UNESP), Câmpus de Rio Claro, São Paulo, Brasil. Bolsista da FAPESP/UNESCO - TWAS - The World Academy of Sciences. Docente afeto à Faculdade de Geociências e Ambiente da Universidade Púnguè - (FGA/Uni-Púnguè) - Extensão de Tete, Moçambique. E-mail: lucas.catsossa@unesp.br. OrciD: <https://orcid.org/0000-0002-3883-4807>.

Micheli Hederiki Alves

Mestranda em Geografia pelo Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Mato Grosso (UNEMAT) – MT, Graduada em Licenciatura em Geografia pela Universidade do Estado de Mato Grosso, <https://lattes.cnpq.br/6215207602834275>, 0009-0006-3653-1569, micheli.hederiki@gmail.com.

Oséias de Oliveira

Professor Adjunto do Departamento de História, da Universidade Estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO), campus Irati. Professor Permanente do Programa de Pós-Graduação em História, Área de Concentração História e Regiões, da Universidade Estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO); <http://lattes.cnpq.br/6237786899945021>; <https://orcid.org/0000-0001-9747-4015>.

Rafaella Andrade Pistore

Graduanda de Geografia da Universidade do Estado de Mato Grosso – UNEMAT, <https://lattes.cnpq.br/2070163858383770>, <https://orcid.org/0009-0003-7027-4269> e-mail para contato: Rafaella.andrade@unemat.br

Robson Almeida

Mestrando em Geografia, Desenvolvimento Territorial da América Latina e Caribe (TerritorialL) pela Universidade Estadual Paulista– UNESP; Especialização (em andamento) em ensino de biologia; Especialista em Educação do Campo pela Universidade do Estado de São Paulo; Licenciado em Ciências Biológicas pela Universidade Estadual de Santa Cruz, professor de Ciências da Natureza. Tendo como principais linhas de pesquisas: Alfabetização científica nas escolas do campo; Alfabetização científica em contexto de movimentos sociais; Análise do Livro Didático de Biologia sobre a abordagem do Ecossistema Manguezal; Estudo dos Saberes Tradicionais no Ensino de Biologia; Biomassa de banana verde na produção de plástico biodegradável, canudos e embalagens biodegradáveis.

Thiago Bottega Volpato

Mestrando do Curso de Geografia da Universidade do Estado de Mato Grosso – UNEMAT, campus Cáceres, <http://lattes.cnpq.br/6836839454736239>, <https://orcid.org/0000-0002-7536-5130> e-mail para contato: thiago.bottega@unemat.br

Vinicius Modolo Teixeira

Professor da Universidade do Estado de Mato Grosso (UNEMAT). Doutor em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) ,<http://lattes.cnpq.br/3997717414663988>, 0000-0002-1743-242X, falecomovinas@gmail.com.

Valter Luiz de Macedo

Geógrafo, mestre e doutor em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (IPPUR/UFRJ), professor do Instituto de Geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (IGEOG/UERJ) e do Colégio Brigadeiro Newton Braga (CBNB/III COMAER) e pesquisador do Grupo de Estudos do Território e de História Urbana (GESTHU/IPPUR/UFRJ).

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3953886082603773>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1574-9925>

E-mail: vlmacedo@uerj.br

Willian Ribeiro da Silva

Doutor em Geografia pela Unesp-FCT.

Espaços e Poderes

(Re)pensando o Território e as Territorialidades na Geografia

www.arcoeditores.com
contato@arcoeditores.com
(55)99723-4952