

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ – UEM  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO  
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO**

**ALESON MARCOS PIVETA**

**O PROCESSO DE (DES)(RE)TERRITORIALIZAÇÃO DOS MORADORES  
DE PRESIDENTE CASTELO BRANCO-PR COM A DUPLICAÇÃO DA BR 376**

**Maringá**

**2020**

ALESON MARCOS PIVETA

**O PROCESSO DE (DES)(RE)TERRITORIALIZAÇÃO DOS MORADORES  
DE PRESIDENTE CASTELO BRANCO-PR COM A DUPLICAÇÃO DA BR 376**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Estadual de Maringá – PPA\UEM, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Administração.

Orientadora: Professora Dra.  
Priscilla Borgonhoni Chagas

Maringá

2020

P693p

Piveta, Aleson Marcos

O processo de (des)(re)territorialização dos moradores de Presidente Castelo Branco - PR com a duplicação da BR376 / Aleson Marcos Piveta. -- Maringá, PR, 2020.  
165 f.: il. color., figs., tabs., maps.

Orientadora: Profa. Dra. Priscilla Borgonhoni Chagas.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual de Maringá, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Departamento de Administração, Programa de Pós-Graduação em Administração, 2020.

1. Territorialização. 2. Cidades. 3. Territorialidade. 4. Rodovias - Duplicação. I. Chagas, Priscilla Borgonhoni, orient. II. Universidade Estadual de Maringá. Centro de Ciências Sociais Aplicadas. Departamento de Administração. Programa de Pós-Graduação em Administração. III. Título.


CDD 23.ed. 330.91

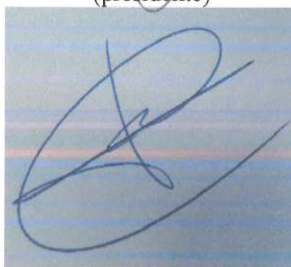
ALESON MARCOS PIVETA

**O PROCESSO DE (DES)(RE)TERRITORIALIZAÇÃO DOS MORADORES  
DE PRESIDENTE CASTELO BRANCO-PR COM A DUPLICAÇÃO DA  
BR 376**

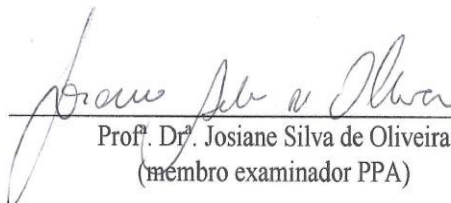
Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de mestre em Administração, do Programa de Pós-Graduação em Administração, da Universidade Estadual de Maringá, sob apreciação da seguinte banca examinadora:

Aprovado em 11 de fevereiro de 2020

  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Priscilla Borgonhoni Chagas  
(presidente)



Prof. Dr. Leonardo Tonon  
(membro examinador externo – UTFPR)

  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Josiane Silva de Oliveira  
(membro examinador PPA)

MARINGÁ  
2020

## AGRADECIMENTOS

No decorrer de um mestrado as pessoas mudam de trabalho, de casa, se casam, se separam, tem filhos, ficam doentes e pensam mil vezes em desistir. No meu caso, durante o mestrado, dentre outras coisas, ocorreu o nascimento do meu primeiro filho, Felipe, uma grande mudança em minha rotina, mas que me trouxe mais força para continuar esta jornada apesar de todas as dificuldades. Assim, o período de escrita desta dissertação teve seus altos e baixos, e foi nas horas mais difíceis, quando pensei que não conseguiria cumprir esta tarefa, que obtive o apoio necessário para continuar. Foram muitas as pessoas que estiveram ao meu lado durante essa jornada, colaborando com conhecimento, conselhos, apoio, tempo e dedicação.

Agradeço primeiramente a Deus, pelo dom da vida, pela proteção divina, pela minha saúde e por ter me dado força e inspiração nesta caminhada, sem ele nada disso teria sido possível. Agradeço à minha família, que partilhou comigo durante este período, as vitórias, os tropeços, as angústias e satisfações. Agradeço ao meu pai Adécio, por todo o companheirismo e educação que me deu, a minha mãe Maria Rosa, que sempre me incentivou a estudar, e minha irmã Márcia que me apoiou em todas as minhas escolhas. Agradeço a minha esposa Lenir, que sempre esteve comigo nos momentos de dúvidas, alegrias e tristezas, e por entender as noites em claro, os finais de semana e feriados que passei junto aos livros e ao computador. Sem você, eu não teria conseguido, obrigado por tudo.

Deixo aqui também expresso o meu sincero agradecimento aos professores do Programa de Pós-graduação em Administração – PPA, da Universidade Estadual de Maringá, em especial àqueles com quem cursei disciplinas, Professor Márcio, Professora Elisa, Professor Willian, Professora Josiane que além de ter ministrado duas disciplinas em que cursei, também participou da minha banca de qualificação e defesa, seus ensinamentos me ensinaram a ver o mundo com outros olhos e foram fundamentais para a construção desta dissertação.

Agradeço ao Professor Leonardo Tonon, que gentilmente aceitou participar como membro avaliador externo em minhas bancas de qualificação e defesa, suas contribuições foram valiosas e me possibilitaram refletir sobre minha pesquisa, podendo avançar e concluí-la de modo proveitoso. Agradeço em especial a minha orientadora Professora Priscilla Borgonhoni Chagas, que dividiu pacientemente comigo seu tempo, seu conhecimento e suas experiências, sempre dedicada e compreensiva em todos os momentos, me auxiliando e contribuindo em todos os passos desta dissertação, você foi a melhor orientadora que eu poderia ter.

Agradeço também ao Bruhmer por ser um profissional responsável e dedicado com seus afazeres no PPA sempre disposto em ajudar. Por fim, agradeço a todos os colegas de turma do mestrado, que desde o primeiro dia se mostraram pessoas amigas e atenciosas.

## RESUMO

O debate acerca do território vem tendo cada vez mais relevância nos Estudos Organizacionais, pois, ajuda os pesquisadores a compreender a dinâmica das cidades no que tange à lógica capitalista na ocupação e produção territorial (CARRIERI, 2004). Assim, o presente estudo tem como objetivo compreender como ocorreram os processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização (T-D-R) dos moradores do município de Presidente Castelo Branco com a duplicação da rodovia BR-376. A partir desta ótica, e trabalhando com o conceito de território e os processos de territorialização (processos de apropriação, seja ela concreta ou simbólica), desterritorialização (perda do território ou a mudança de seu significado) e reterritorialização (readaptação a novos territórios, ou aos mesmos, porém atribuindo-lhes diferentes significados), foi desenvolvida esta pesquisa a fim de analisar os reflexos da duplicação da rodovia na vida dos moradores de da cidade. Presidente Castelo Branco é um pequeno município do interior do Paraná fundado às margens da rodovia BR-376, a cidade é cortada pela BR-376 que a divide em duas, deixando parte dos moradores de um lado da rodovia (lado norte) e a outra parte do outro lado (lado sul). A duplicação da rodovia provocou várias transformações no espaço urbano da cidade, modificando a rotina dos moradores e provocando alterações nas relações sociais locais e isolamento de alguns bairros. Entende-se que os estudos territoriais são importantes instrumentos de análise visando uma consciência voltada para questões sociais e espaciais, de modo que, não há como definir o indivíduo ou a sociedade sem inseri-los num determinado contexto geográfico territorial (HAESBAERT, 2004). Para viabilização deste estudo, foi realizada uma pesquisa qualitativa, com características descritivas as quais envolveu a pesquisa documental e a pesquisa de campo, que foi realizada por meio de entrevistas semiestruturadas com os moradores da cidade, lideranças políticas e representantes do DER-PR e da Viapar. A interpretação dos dados foi realizada a partir da técnica de análise hermenêutica-dialética, deste modo, foi possível compreender como ocorreram os processos T-D-R. Com relação às questões da territorialização pôde-se compreender que a partir da expansão da cidade para além da rodovia, criou-se uma divisão em lado norte e sul, iniciando uma segregação em relação aos moradores do lado norte, que ficaram muito distantes da região central da cidade que concentra-se no lado sul. Com o início da duplicação da rodovia começaram as transformações no território de Presidente Castelo Branco, e com isso seus moradores foram desterritorializados, ou seja, eles perderam aquele território em que sempre viveram e que estavam habituados, gerando vários transtornos. Com isso, os moradores do lado norte ficaram ainda mais segregados, mais distantes do lado sul e de todos os serviços públicos da cidade. Aos poucos esses moradores foram perdendo o vínculo que possuíam com o lado sul criando novas formas de utilizar o espaço urbano da cidade. Com as transformações ocorridas no território, esses moradores passaram pelo processo de reterritorialização, ou seja, começaram um processo de readaptação, criando novos vínculos com o novo território. Conclui-se que o Estado não vem cumprindo com seu papel, que deveria ser o de buscar os interesses coletivos, ao projetar a duplicação de uma rodovia não se pode esquecer da questão social, levando em consideração principalmente os aspectos históricos e culturais desses espaços, dos moradores que há anos viviam em harmonia com seu território.

**Palavras-chave:** Duplicação, Territorialização, Cidades, Presidente Castelo Branco, Territorialidade

## ABSTRACT

The debate about territory has been increasingly relevant in Organizational Studies, because it helps researchers to understand the dynamics of cities regarding the capitalist logic in the occupation and territorial production (CARRIERI, 2004). Thus, this study aims to understand how the processes of territorialization, deterritorialization and reterritorialization (T-D-R) of the residents of the city of Presidente Castelo Branco occurred with the duplication of the BR-376 highway. From this perspective, and working with the concept of territory and the processes of territorialization (processes of appropriation, whether concrete or symbolic), deterritorialization (loss of territory or change of meaning) and reterritorialization (readaptation to new territories, or but by assigning them different meanings), this research was developed in order to analyze the reflexes of the duplication of the highway in the lives of the city's residents. Presidente Castelo Branco is a small municipality in the interior of Paraná founded on the BR-376 highway, the city is cut by the BR-376 which divides it in two, leaving part of the residents on one side of the highway (north side) and the other part of the other side (south side). The duplication of the highway caused several transformations in the urban space of the city, changing the routine of residents and causing changes in local social relations and isolation of some neighborhoods. It is understood that territorial studies are important instruments of analysis aiming at an awareness focused on social and spatial issues, so that there is no way to define the individual or society without inserting them in a given territorial geographical context (HAESBAERT, 2004). To make this study feasible, a qualitative research was carried out, with descriptive characteristics that involved documentary research and field research, which was conducted through semi-structured interviews with city dwellers, political leaders and representatives of DER-PR and Viapar. Data interpretation was performed using the hermeneutic-dialectical analysis technique, thus, it was possible to understand how the T-D-R processes occurred. Regarding the territorialization issues, it was possible to understand that from the expansion of the city beyond the highway, a division was created on the north and south side, starting a segregation from the residents of the north side, which were very distant from the region. central city center that concentrates on the south side. With the beginning of the duplication of the highway began the transformations in the territory of Presidente Castelo Branco, and with this their residents were deterritorialized, that is, they lost that territory where they always lived and were used to, causing various disorders. As a result, residents on the north side became even more segregated, further away from the south side and all the city's public services. Gradually these residents were losing the bond they had with the south side creating new ways to use the urban space of the city. With the changes that occurred in the territory, these residents went through the process of reterritorialization, that is, they began a process of readaptation, creating new links with the new territory. It is concluded that the State has not been fulfilling its role, which should be to pursue collective interests, when designing the duplication of a highway one cannot forget the social issue, especially considering the historical and cultural aspects of these spaces, of the residents who had lived in harmony with their territory for years.

**Keywords:** Duplication, Territorialization, Cities, President Castelo Branco, Territoriality.



## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - PRIMEIRO TRAÇADO URBANO PROJETADO PELA COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ .....	61
FIGURA 2- EVOLUÇÃO URBANA DO MUNICÍPIO DE PRESIDENTE CASTELO BRANCO ..	62
FIGURA 3 - IMAGEM AÉREA DA CIDADE DE PRESIDENTE CASTELO BRANCO - PR .....	64
FIGURA 4 – RODOVIAS CONCESSIONADAS NO PARANÁ .....	66
FIGURA 5 - RODOVIAS ADMINISTRADAS PELA VIAPAR E AS PRAÇAS DE PEDÁGIO .....	68
FIGURA 6 - PRAÇA DE PEDÁGIO EM PRESIDENTE CASTELO BRANCO .....	69
FIGURA 7 - ESTRADA VELHA (DESVIO AO PEDÁGIO BLOQUEADO PELA PREFEITURA)	70
FIGURA 8 - PREFEITURA MUNICIPAL E AVENIDA JÚLIO FACCIN (CENTRO DA CIDADE) .....	86
FIGURA 9 - CENTRO CULTURAL NILZA GASPAROTO FACCIN .....	87
FIGURA 10 CANTEIROS ÀS MARGENS DA RODOVIA .....	90
FIGURA 11 – CANTEIRO ÀS MARGENS DA RODOVIA COM VASTO GRAMADO E MUITAS PALMEIRAS .....	91
FIGURA 12 - CICLISTAS E PEDESTRES ESPERANDO PARA ATRAVESSAR A PISTA .....	92
FIGURA 13 – AUTOMÓVEIS ESPERANDO O FLUXO DE VEÍCULOS CESSAR PARA ENTRAR NA RODOVIA.....	92
FIGURA 14 – PONTO DE ÔNIBUS LOCALIZADO NA MARGEM DA RODOVIA (LADO SUL) .....	96
FIGURA 15 – COMÉRCIO LINDEIRO À RODOVIA.....	97
FIGURA 16 – ACESSO AO LADO NORTE E SUL DA CIDADE PELA RODOVIA .....	98
FIGURA 17 – OBRAS NA BR-376 EM PRESIDENTE CASTELO BRANCO.....	99
FIGURA 18– PROJETO DE DUPLICAÇÃO DO TRECHO URBANO DE PRESIDENTE CASTELO BRANCO .....	103
FIGURA 19 – PROJETO DA TRINCHEIRA QUE LIGARIA OS DOIS LADOS DA CIDADE....	104
FIGURA 20- LEI QUE RESTRINGIU O TRÁFEGO DE CAMINHÕES .....	115
FIGURA 21 AMONTOADO DE TERRA SOBRE A RODOVIA .....	115
FIGURA 22 - MÁQUINAS TRABALHANDO NO REBAIXAMENTO DA PISTA .....	116
FIGURA 23 - BR-376 EM OBRAS PARA DUPLICAÇÃO .....	117
FIGURA 24 - ENCHENTE QUE CAUSOU TRANSTORNOS À POPULAÇÃO DURANTE A OBRA.....	118
FIGURA 25 - ENTRADA DA CIDADE ANTES DA OBRA      FIGURA 26 - ENTRADA DA CIDADE DURANTE A OBRA.....	120
FIGURA 27 – ENTRADA DA CIDADE APÓS A OBRA .....	120

FIGURA 28 - UM DOS PONTOS DE TRAVESSIA ENTRE OS DOIS LADOS DA CIDADE (ANTES DA DUPLICAÇÃO).....	127
FIGURA 29 - COM A PISTA DUPLICADA O PONTO DE TRAVESSIA AGORA É UMA PASSARELA (DEPOIS DA DUPLICAÇÃO).....	128
FIGURA 30 - MULHER ATRAVESSANDO PELA PASSARELA E RECEBENDO LANCHE E INSTRUÇÕES DOS ARTISTAS CONTRATADOS PELA VIAPAR.....	130
FIGURA 31 - VISTA AÉREA DA CONSTRUÇÃO DO TREVO NA SAÍDA PARA MARINGÁ	132
FIGURA 32 - UMA DAS VÁRIAS ENTRADAS QUE DAVAM ACESSO AO COMÉRCIO LINDEIRO.....	137
FIGURA 33 – RODOVIA DUPLICADA E SEM ACESSO AO COMÉRCIO LINDEIRO À PISTA .....	138

## LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - CONCEITOS DE TERRITÓRIO, TERRITORIALIDADE E T-D-R .....	57
QUADRO 2 – LIDERANÇAS POLÍTICAS DA CIDADE (GRUPO 1) .....	77
QUADRO 3– D.E.R E VIAPAR (GRUPO 2) .....	77
QUADRO 4 – ENTREVISTADOS QUE MORAM NO LADO NORTE (GRUPO 3) .....	78
QUADRO 5 – ENTREVISTADOS QUE MORAM NO LADO SUL (GRUPO 3).....	78
QUADRO 6 - CATEGORIAS DA PESQUISA .....	82
QUADRO 7 - CONCEITOS DE T-D-R NA CIDADE DE PRESIDENTE CASTELO BRANCO ..	141

## **LISTA DE ABREVIATURA E SIGLAS**

<b>CMNP</b>	Companhia Melhoramentos Norte do Paraná
<b>DERPR</b>	Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná
<b>ENANPAD</b>	Encontro Nacional de Pós-Graduação em Administração
<b>EPCN</b>	Econômica, Política, Cultural e Naturalista
<b>IBGE</b>	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas
<b>TDR</b>	Territorialização, desterritorialização, reterritorialização
<b>VIAPAR</b>	Rodovias Integrada do Paraná S/A

## SUMÁRIO

SUMÁRIO .....	24
1 INTRODUÇÃO .....	14
2 REFERENCIAL TEÓRICO .....	23
2.1 AS CIDADES DO CAPITAL .....	23
2.1.1 A CIDADE NOS ESTUDOS ORGANIZACIONAIS .....	28
2.2 O ESPAÇO E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO .....	32
2.3 TERRITÓRIO: CONCEITOS E ABORDAGENS .....	43
2.3.1 TERRITORIALIDADE E O PROCESSO T-D-R .....	52
3 CARACTERIZAÇÃO DA CIDADE DE PRESIDENTE CASTELO BRANCO E DA BR-376 .....	60
3.1 De Iroí a Presidente Castelo Branco .....	60
3.1.1 A concessão da BR-376 e a instalação da praça de pedágio em Presidente Castelo Branco ...	64
4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS .....	72
4.1 DELIMITAÇÃO DA PESQUISA .....	72
4.2 COLETA DE DADOS .....	74
4.3 SUJEITOS DA PESQUISA .....	77
4.4 ANÁLISE DOS DADOS .....	79
5 ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS RESULTADOS .....	83
5.1 TERRITORIALIZAÇÃO .....	83
5.1.1 Espaço vivido antes da obra .....	84
5.2 DESTERRITORIALIZAÇÃO .....	100
5.2.1 Conflitos e contradições no território .....	100
5.3 RETERRORIZAÇÃO .....	122
5.3.1 Relações e interações sociais após a duplicação .....	122
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	142
REFERÊNCIAS .....	147
APÊNDICES .....	157

## APRESENTAÇÃO

Antes de iniciar a introdução desta dissertação, irei fazer uma breve apresentação sobre minha trajetória pessoal e acadêmica, e também como cheguei até a construção da problemática desta pesquisa. Desse modo, você leitor, poderá conhecer um pouco sobre mim, e descobrir o que me levou ao tema desta dissertação.

Nasci em uma pequena e simpática cidade do interior do Paraná, com apenas cinco mil habitantes, localizada no noroeste do Estado chamada Nova Olímpia, ali vivi por 20 (vinte) anos com meus pais e com minha irmã, um pouco mais nova que eu. Minha mãe era professora e meu pai agente de saúde, agora ambos estão aposentados, vivíamos uma vida sem luxos, mas com algum conforto. Estudei todo o ensino médio em Nova Olímpia, na rede pública de educação, confesso que nunca fui um aluno exemplar, minhas notas não eram as mais altas, mas conclui o curso sem maiores problemas, acho que fui um bom aluno. Quando terminei o ensino médio fiz o vestibular para Administração na Universidade Estadual do Paraná – Campus Paranavaí, e para minha infelicidade não fui aprovado. No vestibular seguinte, tentei novamente, e desta vez fui aprovado, porém para o curso de Ciências Contábeis, e foi assim que depois de cinco anos de estudos, em 2009 me tornei contador. Não me lembro exatamente porque não fiz o vestibular para Administração novamente, só me lembro que o curso de Ciências Contábeis era menos concorrido, talvez tenha sido por causa disso.

Nunca exerci a profissão de contador, na verdade durante o curso percebi que não era esta carreira que eu desejava seguir, mas fui até o fim. Durante a faculdade comecei a trabalhar em um banco, trabalho que me proporcionou conhecer várias cidades e muitas pessoas, pois cada ano que passava eu era transferido para um município diferente, por outro lado, eu não conseguia criar raízes, uma identificação com alguma cidade, eu era um viajante, e desta maneira me afastei dos estudos. Somente em 2012 é que resolvi fazer uma especialização, um MBA em Gestão Corporativa, na mesma Universidade no qual cursei a graduação. Terminei esta especialização em 2014, ano em que fui aprovado em um concurso público para trabalhar como Assistente Administrativo no Instituto Federal do Paraná, Campus de Paranavaí.

A mesma cidade no qual construí minha curta carreira acadêmica, agora me proporcionava um cargo público, a partir desse momento eu era um servidor público. Mas contrariamente do que muitos pensam, no Instituto Federal do Paraná, assim como em várias outras instituições públicas, servidor público trabalha, e muito. Neste lugar conheci pessoas incríveis, professores dedicados que realmente se preocupam com o aprendizado dos alunos, e técnicos que estão sempre dispostos a colaborar para um ensino público de qualidade. E foi este

lugar que me despertou o desejo de fazer um mestrado. Quem sabe eu não poderia colaborar ainda mais para o ensino público no Brasil, talvez ser um professor, praticar a arte de transmitir conhecimentos, e ao mesmo tempo, todos os dias aprender algo novo com os alunos.

Mas, mestrado para mim era coisa de outro mundo, era impossível, nunca pensei em cursar uma Pós-Graduação *Stricto Sensu*, na UEM (Universidade Estadual de Maringá) então, improvável. Além disso, eu já estava afastado do circuito acadêmico a um bom tempo. Talvez por ter sido professora, e saber que a educação muda a vida das pessoas, minha mãe sempre me dizia “faz um mestrado menino”, respondi inúmeras vezes para ela, que era muito difícil, era um sonho. Mas, e se eu tentasse? E se eu sonhasse? Sonhei, tentei e consegui. O sonho virou realidade, ingressei em 2018 no Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Estadual de Maringá. E por que mestrado em Administração e não em Ciências Contábeis? Como já mencionei, não me identifiquei com o curso em que sou graduado, e eu enxergava na Administração, novas possibilidades, novas experiências, desafios para serem vencidos e oportunidades para construir uma nova história acadêmica e também profissional.

Não foi uma tarefa fácil ingressar em uma Universidade de tão elevado gabarito como a UEM e, da mesma forma não está sendo fácil concluir esta jornada. São muitos percalços durante a caminhada, várias noites sem dormir, muitos momentos de reflexão, pensamentos de “jogar tudo para o alto” e desistir, mas não desisti, continuei. E continuando, comecei a perceber um mundo diferente, aprendi que a realidade não é dada a priori, ela vai sendo construída socialmente pelos indivíduos a partir de suas diversas interações. E neste processo de desconstrução e reconstrução, fui me tornando uma pessoa mais crítica, além de enxergar um mundo diferente, também comecei a olhar as pessoas e a própria vida de maneira diferente, com outras lentes. A lente de que o foco da Administração não deve ser somente a gestão de recursos e pessoas, ela também pode e deve estudar os sujeitos, suas vivências, costumes, construções simbólicas, sentimentos e emoções.

Em meio a estas descobertas, surge o “território”, temática que norteia esta dissertação. Logo no processo de seleção para ingressar no mestrado, li algumas dissertações que estavam disponíveis no site do programa, e dois desses trabalhos me chamaram atenção, a dissertação sobre “A reterritorialização dos moradores do entorno da obra Contorno Norte de Maringá-PR” e o trabalho sobre “Os processos de (des)(re)territorialização dos ex-moradores do bairro Santa Felicidade: uma intervenção urbana a partir do PAC”. E assim, depois da aprovação no mestrado, descobri que minha orientadora seria a Professora Priscilla, que orientou os trabalhos citados acima e que se dedica às pesquisas que envolvem os Estudos Organizacionais em temas

como cidades, desenvolvimento, territórios e territorialidades e processos alternativos de organização.

Logo nas primeiras orientações, ela me instigou a procurar possíveis problemas de pesquisa para a minha dissertação que envolvesse o tema território, não foi uma missão fácil, pois naquele momento eu tinha uma visão muito simplista do que seria território. Para mim, território era apenas uma porção da superfície terrestre, ligado ao Estado com suas fronteiras físicas, e que serviria como palco para a efetivação da vida humana. Mas, no decorrer das leituras e com a disciplina de Território e Desenvolvimentos nos Estudos Organizacionais, pude perceber que o conceito de território é muito mais amplo do que eu imaginava. Compreendi que ao se falar em território, fala-se em relações de poder, de um espaço de organização e luta, e para a sua compreensão é importante considerar o seu caráter histórico, relacional e multidimensional-híbrido. Nesse sentido, o processo de produção e apropriação do território pode ser concreto ou simbólico, e sua construção possui em sua origem fatores econômicos, políticos, culturais e naturais (SAQUET, 2004). Esses fatores serão mais bem discutidos no capítulo 3 (três), assim como será aprofundado a discussão sobre o território.

Voltando para a minha missão da construção de um problema de pesquisa, percebi que o objeto de estudo deste trabalho estava no trajeto que eu fazia para cursar as disciplinas do mestrado. A rodovia que eu utilizava para se deslocar de Paranavaí a Maringá, a BR-376, estava sendo duplicada, e com a duplicação vinha os transtornos de uma grande obra, e que estava causando grandes impactos em uma pequena cidade cortada por esta rodovia chamada Presidente Castelo Branco. A BR-376 divide a cidade em duas, deixando parte dos moradores de um lado da rodovia (lado norte) e a outra parte do outro lado (lado sul). Observei que as obras de duplicação estavam dificultando a locomoção dos moradores entre os dois lados da cidade, causando riscos de acidentes automobilísticos, de atropelamentos, entre outros. Era possível ver que muitos moradores não utilizavam as passarelas para fazer a travessia para ambos os lados, eles arriscavam suas vidas pulando as muretas de proteção e atravessando a rodovia em meio aos carros.

Ao comentar sobre estes problemas que a obra estava causando nesta cidade com minha orientadora, ela me pediu que eu fizesse uma visita exploratória e que conversasse com alguns moradores a fim de verificar se realmente a duplicação estava sendo um empecilho na rotina dos moradores da cidade. Realizada a visita, foi constatado através de conversas informais, que a duplicação da rodovia alterou a dinâmica territorial da cidade, ocorrendo muitas queixas sobre as várias alterações ocorridas neste território. Com isso, a cidade de Presidente Castelo Branco e a BR-376 se tornaram o objeto deste trabalho, em uma perspectiva que envolve o estudo sobre



o território, o espaço urbano e as cidades, que será mais bem explicitado na introdução e no decorrer deste trabalho.

## 1 INTRODUÇÃO

A predominância do modo rodoviário no Brasil, desde meados do século XX, criou alterações no uso do solo em vários segmentos, principalmente em travessias urbanas. E com o aumento significativo nos fluxos de tráfego ao longo das principais rotas, produziram nas cidades de pequeno e médio porte crescimento linear, quase sempre ao longo das rodovias (VILLAÇA, 2001). Com a implantação de obras de duplicação dessas rodovias, onde não se consultando previamente a população, as intervenções nas travessias urbanas se transformam em barreiras à acessibilidade transversal, tanto para veículos quanto para pedestres. É o que acontece na cidade de Presidente Castelo Branco, localizada no noroeste do Paraná, às margens da rodovia BR-376. A cidade é cortada por esta rodovia que a divide em duas, deixando parte dos moradores de um lado da rodovia (lado norte) e a outra parte do outro lado (lado sul).

Com a duplicação da rodovia, que no trecho urbano do município foi iniciada em outubro de 2016 pela Concessionária Rodovias Integrada do Paraná S/A (VIAPAR), que administra a BR-376, os moradores que antes tinham livre acesso aos dois lados da cidade ficaram com o seu direito de ir e vir restrito, pois a partir deste momento a locomoção entre os dois lados se deu apenas por duas passarelas de travessia para pedestres e um viaduto para travessia de automóveis, no qual também é possível a passagem de pedestres. Diante deste contexto, o conceito de território pode fornecer importantes contribuições para se ‘pensar’ não apenas a intervenção estatal em seus diferentes níveis, mas também para a ação dos atores envolvidos em relações sócio espaciais que buscam espaços de atuação e representação para interesses coletivos e públicos (ANDRADE, 2004).

De acordo com Haesbaert (2004), não há como definir o indivíduo ou a sociedade sem inseri-los num determinado contexto geográfico territorial, segundo o autor os estudos territoriais cumprem atualmente papel de destaque nos debates envolvendo a espacialidade humana. Devido à multiplicidade de aspectos definidores e ao seu caráter multidimensional e multiescalar, o território é alvo de discussão em diversas áreas do conhecimento como a Antropologia, a Geografia, as Ciências Sociais e também dos Estudos Organizacionais.

Raffestin (1993) foi um dos pioneiros na abordagem territorial a partir de uma perspectiva relacional, para este autor o território é formado a partir do espaço, sendo o resultado de uma ação humana conduzida de forma concreta ou abstrata, no qual o ator ao se apropriar do espaço, o territorializa. A partir desta apropriação e tomando consciência de sua participação, as pessoas o transformam em um território. Deste modo, todo trabalho, energia, informação e significado produzido em uma parcela do espaço, transforma-o em um território

construído e apropriado (RAFFESTIN, 1993). O território se constrói por meio das relações sociais, geralmente marcadas pelo poder, assim, o território está sempre relacionado com o poder, mas não somente o poder do Estado, tem a ver tanto com o sentido mais explícito de dominação, como ao poder mais implícito ou simbólico de apropriação (HAESBAERT, 2007).

Desta maneira, o território pode ser delimitado, construído e desconstruído por relações de poder, sendo compreendido por Saquet (2015) como um espaço de vivência da cidadania, um processo de conjugação de forças, de relações e produções interconectadas, considerando seus aspectos políticos, econômicos, sociais e naturais. Trata-se de um espaço de organização e luta, e para a sua compreensão é importante considerar o seu caráter histórico, relacional e multidimensional-híbrido. Em vista disso, é imprescindível compreender os processos de territorialização (T), desterritorialização (D) e reterritorialização (R), denominado de processo T-D-R. De acordo com Saquet (2007), esses processos estão ligados, complementam-se incessantemente, são simultâneos e podem acontecer no mesmo lugar ou em diferentes lugares, ao mesmo tempo ou em períodos de tempo distintos. A territorialização ocorre pelos processos de apropriação, seja ela concreta ou simbólica. A desterritorialização é a perda do território ou a mudança de seu significado e a reterritorialização compreende a criação de novos vínculos em substituição aos perdidos, também compreende a readaptação a novos territórios, ou aos mesmos, porém atribuindo-lhes diferentes significados (SAQUET, 2009).

Outrossim, importante destacar o elemento que serve de base para a formação do território, ou seja, o espaço, marcado por ideologias e estratégias, é rico em simbolismos e campo de lutas. O espaço existe antes do território, ele é a “matéria-prima” para a construção deste último, o espaço é a “prisão original”, e o território é a prisão que os homens constroem para si (RAFFESTIN, 1993). Para Lefebvre (2001), o espaço é um lugar de consumo com valores de uso e de troca, é um produto, uma mercadoria que pode ser vendida e parcelada, mas também é uma obra, com ‘valor de uso’, assim como é produtor e produzido por relações de produção e de reprodução em um sistema capitalista. A perspectiva de espaço social adotada por Lefebvre (2001) é baseada nas implicações dos avanços do capitalismo para a mudança dos espaços físicos, para o autor o capitalismo passou a não se apoiar apenas sobre as empresas e o mercado, mas também sobre o espaço e a vida social.

Na visão de Corrêa (2004, p. 43), a produção do espaço é “[...] consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade”. Logo, o espaço urbano é reflexo da sociedade e condicionante social, que assume uma dimensão simbólica e surge como campo de lutas e conflitos sociais

(CORRÊA, 2011). Dentre os atores que se utilizam do espaço urbano, o Estado é o principal interessado na organização do espaço e o que desfruta de instrumentos mais amplos na produção deste, interligando-se com os demais agentes, atuando como proprietário fundiário e promotor imobiliário, além disso, também é um agente de regulação do uso do solo e o alvo dos chamados movimentos sociais urbanos (CORRÊA, 2011).

Em geral, os espaços urbanos não pertencem aos habitantes do local e, como consequência disso, não seguem os interesses desses habitantes, mas sim, de interesses, ainda que contraditórios, de outros atores, representantes tanto do capital imobiliário, comercial, industrial, ou do próprio Estado (CAPEL, 2005). Carlos (1994) entende que o espaço é produzido através das lutas que ocorrem na cidade, que é um espaço que se constrói e se reproduz de maneira desigual e contraditória. A autora complementa, afirmando que a cidade é uma realização humana, uma criação que vai se constituindo ao longo do processo histórico e que ganha materialização concreta em função de determinações históricas específicas. Segundo Carlos (1994, p. 81) a cidade é “[...] o locus da concentração dos meios de produção e de concentração de pessoas; é o lugar da divisão econômica do trabalho”. É, também, instrumento de produção, necessidades, atividades, serviços, infraestrutura, reserva de mão-de-obra e mercadorias.

Na visão de Mac-Allister (2004), a cidade pode ser entendida como uma megaorganização real e virtual, concreta e simbólica, que compõe múltiplas organizações, complexas, com diversos sujeitos e interesses, gerando conflito entre essas partes. Cidades e organizações têm em comum a complexidade, a diversidade, a singularidade, a contradição e a ambiguidade. Entretanto, Saraiva e Carrieri (2012) observam que é preciso se afastar de uma concepção de cidade que apenas se assemelha a uma organização privada ou pública, bem comum na Administração, e admitir também uma visão simbólica do espaço urbano. A cidade ultrapassa o sentido de espaço povoado por um grupo extenso de sujeitos, um espaço que, por sua natureza densa e populosa, seria diferente do campo.

Para além dessa realidade concreta e material, a cidade é um espaço simbólico forjado a partir da ação do sujeito sobre a natureza, e de sua relação com um “outro”, em meio a um processo de ressignificações. A cidade é um espaço de inclusão, mas também de segregação, de identidades e identificações, de solidariedade, de consensos e divergências, de ordem e desordem (PESAVENTO, 2007). Saraiva e Carrieri (2012) propõem olhar para a cidade incorporando novas implicações a essência urbana, no qual enfatizam que a cidade é constituída pelo seu povo e a sua cultura. Para os autores a cidade pode ser compreendida não apenas como um espaço com fronteiras claramente definidas, mas como um território com múltiplos

territórios que revelam relações marcadas pelo poder (SARAIVA; CARRIERI, 2012). Como bem expressa Silva (2013, p.5), “para compreender uma cidade, há que se ouvir as muitas vozes que compõem a sua musicalidade [...]”. Portanto, a cidade de Presidente Castelo Branco será aqui estudada considerando seu povo, sua cultura, as suas subjetividades e pluralidades, ouvindo as diversas vozes que são entoadas por seus moradores.

Presidente Castelo Branco é um pequeno município do interior do Paraná fundado às margens da rodovia BR-376 em 1948, sob o nome de Iroí. Em 1964 através da Lei 4992/64 de 21 de dezembro, se criou o município de Presidente Castelo Branco àquele que fora o distrito de Iroí. O nome da cidade foi uma homenagem ao presidente do Brasil na época, Humberto de Alencar Castello Branco (FILHO e GRAÇAS, 2011). Como já relatado, a cidade é cortada pela BR-376 que a divide em duas, deixando parte dos moradores de um lado da rodovia (lado norte) e a outra parte do outro lado (lado sul). Inicialmente a cidade cresceu e se desenvolveu no lado sul da rodovia, porém entre os anos de 1989 e 1992 a prefeitura adquiriu dois alqueires paulistas no lado norte da cidade, onde até então não havia moradias, neste lado havia apenas propriedades rurais. Com a compra desses alqueires a prefeitura promoveu um loteamento, e doou às famílias sem recursos para adquirir um lote, facilitando assim a construção de moradias por parte dessas famílias, nascendo o Jardim Progresso I (FILHO e GRAÇAS, 2011).

Na área mais antiga da cidade, denominada de zona sul, se situa o centro, onde se concentram as principais funções administrativas de comércio e serviços da cidade, tornando-a o principal polo de atração de viagens para os residentes. Na parte mais nova da cidade, o lado norte, atualmente se encontram, além do Jardim Progresso I, o Jardim Progresso II e III e também o Jardim Europa. Neste lado também se localiza alguns pequenos comércios que se formaram ao longo da rodovia, como depósito de materiais de construção, madeireiras, loja de móveis usados, etc., que aproveitavam o movimento da rodovia para tentar vender seus produtos.

Construída para ligar a parte norte do estado até a capital e ao porto de Paranaguá, a BR-376 foi o resultado do esforço para integrar Norte e Sul do Paraná através do asfalto. Em decorrência disso, a cidade de Presidente Castelo Branco sempre vislumbrou na rodovia que a divide uma porta de entrada para investimentos, a BR-376 sempre teve grande importância para os moradores, atraindo pessoas de toda região que nela trafegam e acabam propiciando crescimento e desenvolvimento ao lugarejo. Contudo, a rodovia que trouxe desenvolvimento econômico no passado, hoje tornou-se um empecilho aos deslocamentos entre os dois lados da cidade: o norte e o sul, e conseqüentemente para o seu desenvolvimento.

Em novembro de 1997 o governo do Paraná concedeu à iniciativa privada a concessão da BR-376 para a exploração pelo prazo de 24 anos, mediante a cobrança de pedágio. A prestação de serviços de recuperação, melhoramentos, conservação e manutenção da rodovia ficaria a cargo da empresa vencedora da licitação. A Viapar foi a vencedora do certame, a qual instalou em 1998 uma praça de pedágio no município de Presidente Castelo Branco. O acordo firmado entre governo do estado e concessionária, previa a duplicação do trecho que liga Maringá a Nova Esperança, e em 2016 a Viapar iniciou a obra de duplicação na área urbana de Presidente Castelo Branco, com o objetivo de melhorar a fluidez do tráfego e reduzir os acidentes constantes na via. Porém, ao priorizar a rodovia e os viajantes que nela trafegam em detrimento aos anseios da comunidade local, que deseja ter acessos às atividades urbanas sem interferências que prejudiquem sua rotina diária, a duplicação gerou inúmeros transtornos.

Nesse prisma, Meneses (2001) faz uma crítica a este sistema tradicional, que se preocupa apenas com a fluidez do tráfego, tendendo a manter as características da rodovia, e deixando em segundo plano a harmonização entre a rodovia e a cidade, compatibilizando o uso do solo e operação da via. Vasconcelos (2006) explica que intenção de melhorar o tráfego e reduzir riscos de acidentes causa como efeito a redução da interação social no uso do espaço público. Assim, a configuração da rodovia na cidade de Presidente Castelo Branco, tornou-se um obstáculo à qualidade de vida urbana da população, modificando a rotina dos habitantes da cidade e provocando alterações nas relações sociais e isolamento de alguns bairros.

Nesse sentido, a compreensão da cidade de Presidente Castelo Branco como território, permite analisar suas conexões espaciais e sociais, além de entender a configuração capitalista do espaço urbano, tratando a cidade, por meio da configuração espacial e territorial, como espaços de produção e consumo de bens e serviços. Do mesmo modo, ao se trabalharem os processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização dos espaços, podem-se aferir os vários conflitos existentes, as relações de poder e a exclusão socioespacial em que são submetidos a população da cidade, sobretudo os mais pobres. Assim, as construções de grandes empreendimentos causam transformações de diversas ordens no território, sustentado por discursos como modernidade e desenvolvimento, essas obras invadem os lugares e provocam vários impactos espaciais e sociais, suprimindo o território e toda ordem de relações estabelecidas entre os moradores.

É nesta perspectiva, e tendo em vista as problemáticas relacionadas à produção do espaço urbano a partir de uma obra de grandes proporções, que se constituiu a seguinte pergunta de pesquisa: Como ocorreu o processo de (des)(re)territorialização dos moradores da cidade de Presidente Castelo Branco com o início das obras de duplicação da BR 376? Diante disso, o

objetivo geral da pesquisa é compreender como ocorreu o processo de (des)(re)territorialização dos moradores da cidade de Presidente Castelo Branco com o início das obras de duplicação da BR 376. Já os objetivos específicos que auxiliaram atingir o objetivo geral da pesquisa são:

- Descrever as alterações ocorridas no espaço urbano da cidade de Presidente Castelo Branco com a duplicação da BR 376
- Apreender de que maneira os moradores mais atingidos pela obra de duplicação da BR 376 reconstruíram suas territorialidades no decurso do tempo
- Compreender como as obras de duplicação da BR 376 ocasionaram os processos de desterritorialização, territorialização e reterritorialização dos moradores da cidade de Presidente Castelo Branco

A pesquisa justifica-se devido à importância de mostrar o projeto do Estado no sentido de pensar o território, no qual desconsidera a população local, a fim de beneficiar outros atores. Além disso, a pesquisa expõe os impactos sociais negativos trazidos pela duplicação, que provocam a desterritorialização de muitas pessoas. Geralmente os responsáveis por grandes obras, evidenciam apenas os efeitos positivos, mascarando as consequências negativas, é preciso também mostrar os efeitos negativos e suas consequências para a população. A transformação desses lugares representa a arbitrariedade de grupos que detêm o poder, os quais veem esses territórios apenas como sinônimo de atraso, de sem importância, por outro lado, as pessoas que vivem nesses lugares veem neles a razão de sua própria existência. Por isso, este trabalho visa transparecer essas questões, a fim de que em futuras obras o Estado se preocupe com as repercussões das mesmas nas vidas das pessoas, e entenda que as modificações efetuadas no território se relacionam diretamente com a vida de muitos moradores do seu entorno e também com a população cidadina como um todo.

Existem diversas pesquisas nas mais variadas temáticas, que dentre outros objetivos, visaram identificar e demonstrar as graves consequências causadas por grandes obras na vida das pessoas, dentre eles, podem ser citado o artigo de Andrade e Tavares (2017) denominado “Impactos da duplicação de uma rodovia federal sobre a mobilidade e a acessibilidade em uma pequena cidade nordestina”, em que buscam identificar e analisar os principais impactos urbanísticos e na mobilidade e acessibilidade local, após a duplicação da BR-101 na travessia urbana de Goianinha – RN. Dos muitos impactos pesquisados pelos autores, destacam-se a

segregação socioespacial, o alongamento dos percursos e os conflitos entre o tráfego local e o tráfego de passagem.

Outro trabalho que demonstrou como uma grande obra afeta a vida dos moradores de seu entorno, foi elaborado por Oliveira e Chagas (2016), que estudaram a reterritorialização dos moradores no entorno do contorno norte em Maringá a partir de investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), esta obra tinha como justificativa eliminar os problemas de tráfego na Avenida Colombo, desviando carros e caminhões para região norte da cidade, permitindo maior mobilidade nas vias centrais. Porém, os autores constataram que o planejamento urbano foi utilizado como instrumento para estratégias capitalistas a fim de viabilizar a obra. Travestido da ideia de que o benefício seria coletivo, logo percebeu-se que esse projeto trouxe reflexos negativos para a população do seu entorno, ocasionando muitos transtornos como a mudanças nas relações sociais dos moradores, a diminuição da qualidade de vida e a dificuldade de acesso aos principais serviços públicos, deixando essa população segregada do restante da cidade (OLIVEIRA; CHAGAS, 2016).

Ademais, partindo do pressuposto de que os estudos territoriais cumprem atualmente papel de destaque nos debates envolvendo a espacialidade humana, que o território é utilizado como ideia central na implantação de políticas públicas (FERNANDES, 2008) e que é uma das principais abordagens que tentam responder a relação entre a sociedade e seu espaço (HAESBAERT, 2007), entende-se que os estudos territoriais são importantes instrumentos de análise visando uma consciência voltada para questões sociais e espaciais. Desta forma, a cidade de Presidente Castelo Branco pode ser compreendida como uma organização e por consequência como um território, sendo possível assimilar em que medida as decisões tomadas no contexto urbano, como a duplicação de uma rodovia, tende a influenciar na vivência das pessoas. Na produção do espaço urbano, a população é praticamente ignorada, muitas mudanças espaciais são impostas, sem a consulta prévia dos moradores, transformando as cidades em espaços do capital.

A cidade geralmente é objeto de estudo da Administração sob a visão funcionalista, são consideradas apenas pela ótica do desenvolvimento econômico, do progresso ou da gestão eficiente dos recursos (VIEGAS e SARAIVA, 2014). Canclini (2002, p. 41) define as cidades como “cenários de gestão”, contudo, para Coimbra (2013) o espaço urbano é construído por atores sociais a partir de suas emoções e representações. Assim, as discussões presentes neste trabalho possibilitarão um olhar diferente sobre a temática das cidades, buscando compreender o espaço urbano a partir do olhar dos sujeitos sociais. É preciso pensar a cidade de modo mais



amplo, seus aspectos simbólicos, sociais e históricos, compreendendo que a realidade é complexa, entendendo-a a partir das transformações que são realizadas por diferentes agentes sociais (VIEGAS, et al. 2013).

Outro ponto relevante, é que o presente estudo contribui para o aprofundamento e consolidação do debate acerca do tema território no âmbito dos Estudos Organizacionais. As discussões sobre território nesta área são recentes, entretanto as reflexões sobre o tema vêm ganhando espaço e contribuindo muito para os Estudos Organizacionais. A partir de um levantamento bibliométrico realizado pelo autor deste trabalho, do período correspondido entre os anos de 2013 a 2018, junto ao Portal de Periódicos da CAPES acerca do tema território, foram encontrados 25 (vinte e cinco) artigos publicados em revistas ou apresentados em congressos na área da Administração, demonstrando que alguns pesquisadores já perceberam a relevância do tema.

Os estudos que englobam os conceitos de território têm sido explorados por pesquisadores no âmbito dos Estudos Organizacionais, dos quais podem ser citados: “Movimentos de Desterritorialização e Reterritorialização na Transformação das Organizações” de Pereira e Carrieri (2005), “Perspectivas do Território no Sistema Agroalimentar Local: o Caso da Uva no Município de Marialva-PR” de Pereira; Chagas e Bánkut (2016), “Orientação sexual, classes sociais e territórios de resistência: os conflitos em torno do centro nova Olaria - Porto alegre” de Misoczky; Camara; Cerqueira; Coto (2012), “Territorialização do cotidiano a partir de intervenções governamentais: o caso das academias da terceira idade (atis)” de Guarnieri; Chagas e Vieira (2018), entre vários outros trabalhos.

Enfim, o conceito de território e suas correlações territorialização, desterritorialização e reterritorialização apresentam potencial para o desenvolvimento de pesquisas com o objetivo de analisar os reflexos de obras executadas que modificam os espaços, e para mostrar como as relações sociais se materializam nesses espaços. Por isso, considera-se importante ampliar a agenda de pesquisa no campo dos Estudos Organizacionais, direcionando a essas temáticas, principalmente voltadas para a perspectiva dos sujeitos sociais. Ademais, esta pesquisa propõe um diálogo dos Estudos Organizacionais com outras áreas de conhecimento, como a História, a Geografia, as Ciências Sociais, Arquitetura, entre outros, favorecendo e fortalecendo uma análise interdisciplinar.

A presente dissertação está estruturada em seis seções ou capítulos. No primeiro deles, estabelece-se a presente introdução, e a discussão dos aspectos gerais da pesquisa. No segundo capítulo são expostos os principais aspectos teóricos a partir da revisão de literatura sobre as cidades, bem como dos escritos sobre o espaço e a produção do espaço urbano, além das

concepções sobre o território e o processo (TDR). O terceiro capítulo tem como objetivo discutir as características gerais da cidade de Presidente Castelo Branco e da BR-376, no quarto capítulo é demonstrado de forma detalhada os procedimentos metodológicos que serão empregados na pesquisa, já no quinto capítulo são apresentados os dados coletados no campo, a partir dos quais são realizadas as análises, à luz das obras discutidas na revisão da literatura sobre o tema, e por fim no sexto capítulo são apresentadas as considerações finais.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

Este capítulo é dedicado às teorias que alicerçam esta pesquisa. Para tanto, é discutido os conceitos da cidade capitalista, entendida enquanto um negócio para diversos agentes sociais e como esta cidade é inserida no contexto dos Estudos Organizacionais. Também foi realizado um resgate teórico acerca da produção do espaço, dos agentes responsáveis pelas transformações que nele ocorrem e como o espaço urbano tornou-se uma mercadoria, produzido para atender a hegemonia capitalista.

Além disso, é apreendido que as cidades são compostas por múltiplos territórios, com relações de poder entre os diversos agentes sociais e, ao entendê-la como um território, são apresentados os conceitos de território, territorialidade e o processo T-D-R. Com essas bases conceituais foi possível construir os elementos desta pesquisa, buscando dialogar com os autores citados a fim de compreender melhor o fenômeno estudado.

### 2.1 AS CIDADES DO CAPITAL

As cidades são realidades bastante antigas, e fazem parte dos primeiros indícios de civilização desde a agricultura, a roda, a escrita e os primeiros assentamentos urbanos, há milênios atrás as cidades existiam por meio da demarcação de um espaço construído e organizado, já havendo um poder regulador (SPOSITO, 2011). No início, as cidades caracterizavam-se enquanto espaços marcados por relações de poder entre a classe dominante (representada pelas figuras dos reis, sacerdotes, guerreiros e escribas), detentora do poder militar e, conseqüentemente, político, e a classe dominada (representada pelos artesãos, empregados camponeses e escravos) (ROLNIK, 1995).

Não existe um consenso acerca da origem das cidades, estima-se que elas possam ter surgido – de modo mais próximo aos que conhecemos hoje – na Mesopotâmia (atual Iraque), 3.500 a.C. (GREGORY et al., 2009). Carlos (2008), por sua vez, aponta Jericó (localizada no antigo Canaã, atual Jordânia) como a cidade mais antiga, cuja origem data de 5.000 a.C. A autora versa que o surgimento da cidade ocorreu em função da necessidade de organizar um determinado espaço, constituído para obter maior autonomia e desempenhar determinado fim. O sujeito deixou o nomadismo e fixou-se em um lugar, desenvolvendo a agricultura e aprimorando técnicas que lhe permitiria extrair algum excedente agrícola. Carlos (2008) destaca seis elementos principais que marcaram o surgimento das cidades: a divisão do trabalho,

a divisão da sociedade em classes, a acumulação tecnológica, a produção do excedente agrícola decorrente da evolução tecnológica, um sistema de comunicação, e certa concentração espacial das atividades não agrícolas.

Por volta do ano de 1500, as chamadas cidades medievais eram estruturadas em torno da igreja e suas instituições, o desenho das ruas e praças não obedeciam a qualquer traçado pré-estabelecido, era muito forte a presença da natureza, montanhas e rios que funcionavam como um mecanismo de defesa, igualmente as muralhas com suas torres e portais. Esta cidade medieval começa a mudar com o desenvolvimento de uma próspera economia mercantil, a grande circulação de mercadorias, sobretudo com o comércio de longa distância, trouxe uma necessidade cada vez maior de dinheiro para o senhor feudal e para os servos, as terras passaram a produzir para o mercado de manufaturas, numa forma de produção que não absorvia nem comportava o trabalho servil, o trabalho que antes era desenvolvido em troca de moradia e das terras e entregue para o senhor feudal começou a ser vendido nos centros urbanos (ROLNIK, 1988).

A partir disso, houve um grande movimento em direção a cidade, as pequenas cidades medievais se transformam em cidade-capital de um Estado moderno, o que vai gerar uma reorganização radical na forma de organização das cidades (ROLNIK, 1988). Neste momento três elementos entram em cena, a mercantilização do espaço (a terra urbana passa a ser uma mercadoria), a divisão da sociedade em classes (de um lado os proprietários dos meios de produção, e de outro os vendedores de força de trabalho), e por último um poder centralizado (um poder que interfere diretamente na vida dos cidadãos). E esta reorganização do urbano trouxe reflexos para as cidades de hoje, cidades do capital, que com o início do capitalismo ficaram fragmentadas e com grande segregação urbana em que a terra é tratada como mercadoria (ROLNIK, 1988). Mas afinal o que é uma cidade? Na busca desta resposta Carlos (2008, p. 11) afirma que:

Esta pergunta pode ficar no ar. Qualquer habitante da cidade sabe o que ela é, posto que ele vive na cidade e constrói no seu cotidiano o cotidiano da cidade. Mas qual seria a real dimensão desse termo tão empregado pela geografia urbana? Uma localidade definida a partir de um determinado número de habitantes? A sede de um município?

A cidade é considerada por Souza (2006) um objeto complexo e de difícil definição, com característica de produto social e como um local em que os seres humanos desempenham diversas atividades. As cidades nunca foram lugares harmoniosos, sem confusão, conflito ou violência (IPIRANGA, 2010), elas estão em sua maioria fragmentadas e propensas ao conflito,

são divididas socialmente entre as elites financeiras e a grande parcela de trabalhadores de baixa renda que se unem aos marginalizados e desempregados, a globalização e a guinada em direção ao neoliberalismo acabaram enfatizando as desigualdades sociais (HARVEY, 2013).

Para determinar o que é cidade, Harvey (2012) apresenta a definição proposta pelo sociólogo Robert Park, no qual a cidade é definida como a tentativa mais bem-sucedida do homem de reconstruir o mundo em que vive o mais próximo do seu desejo, por isso a cidade é o mundo em que o homem está condenado a viver. Logo, indiretamente, e sem qualquer percepção clara da natureza da sua tarefa, ao construir a cidade, o homem reconstruiu a si mesmo (PARK, 1967 apud HARVEY, 2012). Concordando com Robert Park, Harvey (2015) sustenta que as cidades, enquanto palco das ações, decisões e intervenções dos seres no espaço, são resultado das vontades e desejos dos seres humanos, os quais buscam pela aplicação desta vontade, transformar o local onde se vive para esse fim.

Desde os primórdios, as cidades advêm da concentração geográfica e social do excedente de produção, podendo ser consideradas um fenômeno de classes, pois as sobras são extraídas de algum lugar ou de alguém e o controle deste excedente costuma ser de poucos, o capitalismo e a produção constante de sobras precisam da urbanização para absorvê-los (HARVEY, 2011). Inclusive, as cidades foram afetadas diretamente pelo desenvolvimento capitalista descontrolado, sendo vítima da necessidade de acumulação desenfreada de capital, capaz de financiar a expansão desordenada do crescimento urbano desconsiderando suas consequências sociais, políticas e ambientais (HARVEY, 2011). A cidade é excludente, com cenários diferentes e classes antagônicas, sobrevive na cidade quem pode pagar pelas amenidades que o capital oferece e, por conseguinte, desfrutá-las (SOUZA, 2009).

Como um espaço de reprodução do capital, na cidade o que prevalece é o interesse do grupo detentor dos recursos, cuja preocupação está na maneira como o capital moldará o ambiente urbano de acordo com suas necessidades ou interesses (MARICATO, 2013). O capital passa a enxergar a cidade como uma mercadoria qualquer, isto é, um produto que é fruto de determinadas relações de trabalho, de uma divisão originada da relação entre a classe dominante e dominada, o que leva a existência de uma cidade compreendida como mercado. A cidade é um grande negócio, especialmente para os capitais que embolsam, com sua produção e exploração lucros, juros e rendas. Há uma disputa entre aqueles que querem dela melhores condições de vida e aqueles que visam apenas extrair ganhos (MARICATO, 2013).

Carlos (2008) destaca a cidade como um campo de manifestações políticas, já que o espaço citadino implica uma sociedade hierarquizada, dividida em classes. Nesse sentido, é comum que haja disputas para a ocupação de um mesmo espaço por diferentes indivíduos ou

grupos de indivíduos. A autora afirma, que as cidades de hoje pertencem ao capital, representando a submissão do sujeito às necessidades de reprodução deste, Carlos (2008) esclarece que a relação entre as pessoas é intermediada pela mercadoria, ou seja, pelo dinheiro, há uma heterogeneidade entre os modos de vida na cidade, desde as diferentes formas de morar até o modo de usar os terrenos, o uso diferenciado é reflexo da construção desigual e contraditória deste espaço.

Lefebvre (2001) afirma que a cidade até o início do capitalismo era muito mais obra do que produto, nem a cidade nem a terra haviam se transformado em mercadoria. Anteriormente à industrialização, a cidade era o centro da vida social e política, um lugar de produção de conhecimento, técnicas e obras, e não apenas um local de acumulação de riquezas, a cidade era muito mais um valor de uso do que de troca. A generalização da mercadoria e do valor de troca a partir da industrialização aos poucos vai decompondo e subordinando as estruturas sociais existentes anteriormente. O espaço urbano, construído primordialmente como valor de uso, com esta generalização, passa a viver mais intensamente a contradição entre valor de uso e de troca, com tal característica o capitalismo, transformou a terra que era essencialmente valor de uso em algo com valor de troca.

Lefebvre (2008) revela que, ao longo da história, o capitalismo moldou as cidades para atender suas exigências, a cidade fragmentada nos subúrbios, periferias e aglomerações de satélites, se torna um centro de tomada de decisão e uma fonte de lucro. Segundo Lefebvre (2008, p. 111), “a cidade se escreve, nos seus muros, nas suas ruas”. Para o autor a estratégia global da cidade é mais uma reorganização das relações de produção e dos centros de decisão do que a simples venda de espaços. A cidade seria como uma obra, no sentido de obra de arte e o espaço não é apenas organizado e instituído, mas é igualmente modelado e apropriado por grupos, segundo suas exigências, ética e estética (LEFEBVRE, 2008).

Há um processo de urbanização baseado na destruição e reconstrução da cidade e dos graves problemas sociais, ambientais e efeitos políticos associados a essa dinâmica, o capital se apropria dos espaços urbanos a fim de manter suas bases sistêmicas para a constante produção e reprodução de relações capitalistas (SANCHEZ, 2001). O grande capital financeiro tem protagonismo de ação sobre a escala urbana, considerando a produção do espaço e a cidade como negócio, no qual ela é transformada em mercadoria, indicando que o processo de mercantilização do espaço atinge um novo patamar, sendo produto do desenvolvimento do mundo capitalista, do processo de globalização e do mundo da mercadoria (SANCHEZ, 2001). Nesse contexto Sánchez (2001, p. 33) versa que:

A transformação das cidades em mercadorias vem indicar que o processo de mercantilização do espaço atinge outro patamar, produto do desenvolvimento do mundo da mercadoria, da realização do capitalismo e do processo de globalização em sua fase atual. A existência de um mercado de cidades, como um fenômeno recente, mostra a importância cada vez maior do espaço no capitalismo – a orientação estratégica para a conquista do espaço, que agora alcança cidades como um todo, postas em circulação num mercado mundial – evidencia a produção global do espaço social.

Com este cenário, a vida nas cidades se mercantilizou, transformando o espaço urbano em um espaço de segregação social, Rolnik (1988) aponta que as questões de segregação do espaço, estão presentes em grande parte das cidades. A autora declara que a lógica de investimentos em determinadas regiões da cidade permanece, no qual a construção de hospitais, parques, creches e de outros aparatos de infraestrutura, motivados pelo Estado, funcionam como formas de valorização do espaço urbano, onde a transformação de terrenos vazios em edificações servem para produzir localizações mais valorizadas em detrimento de outras áreas urbanas que permanecem longe do olhar do poder público. (ROLNIK, 1988).

Em função disso, a população de classes sociais mais baixas encontra, por si só, modos de extrapolar as finalidades atribuídas aos espaços urbanos, recriando-os continuamente e transformando-os em seus territórios. A população avança sem obedecer à planta baixa idealizada pelos arquitetos e governantes. Novos bairros são criados, gerando uma ocupação de espaços que aparentemente não se mostravam apropriados para construção de áreas residenciais. Em cada um dos grandes centros urbanos, nota-se as divisões dos bairros, demarcando os lugares e as funções sociais de cada um deles na cidade, os bairros nobres e populares, bairros industriais, as zonas de comércio e de diversão, assim como os cortiços e as favelas. Desta forma, cria-se um quadro de exclusão social, já que os ricos e nobres poderiam se instalar nas regiões mais centrais e conseqüentemente mais valorizadas, e aqueles que não possuem condições de adquirir terras mais caras, ficam forçados a se exilarem nas regiões marginais e periféricas dos grandes centros (ROLNIK, 1988).

Nesse contexto, Lefebvre (2008) discute o direito à cidade como uma alegação, frente às contradições que a sociedade urbana apresenta, a cidade como valor de uso suscitaria uma redefinição da sociedade urbana contemporânea. O direito a cidade seria uma maneira na qual a cidade seria pensada enquanto possibilidade de ruptura com a racionalidade do capital, seria o direito à vida urbana, transformada e renovada, porém, devido a amplitude do conceito, Lefebvre (2008) considera o direito a cidade uma utopia. Harvey (2012) discute e defende o direito à cidade, afirmando que apesar de todos os cidadãos terem esse direito, o processo de urbanização acaba favorecendo mais ao capital e a sua lógica do que ao ser humano, seus

interesses e bem-estar. O direito à cidade, na visão de Harvey (2012, p. 74), “é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade”. O autor expõe a influência dos movimentos sociais coletivos, em que visando o direito à cidade, reivindicam a parte que lhes compete enquanto cidadãos, o que dá a ensejo ao entendimento de que a cidade é um palco de lutas, onde os cidadãos, para terem os seus direitos assegurados, devem considerar a possibilidade do conflito e não necessariamente em evitá-lo.

O direito a cidade é o caminho para a unificação das várias lutas que as pessoas travam na vida urbana, a democratização deste direito seria uma forma de retomar o controle pelas pessoas às quais ele foi negado e construir novos desenhos de urbanização. O direito à cidade não se funde apenas no acesso a uma vida melhor ou mais digna na cidade, mas em uma vida na qual a lógica da produção do espaço urbano esteja baseada no valor de uso, ou seja, um significado de vida diferente, em uma sociedade, por sua vez, bastante diferente (SOUZA, 2010). É a partir destas considerações que a perspectiva do objeto cidade se insere no campo dos Estudos Organizacionais.

### 2.1.1 A CIDADE NOS ESTUDOS ORGANIZACIONAIS

A cidade é tradicionalmente abordada nos estudos acadêmicos com base em sua dimensão espacial, e vista através de um processo econômico-social preciso: em que ela é o território onde se realizava um processo de produção do capital e onde se produzem as relações capitalistas e, por força da opção teórica, onde se enfrentavam as classes sociais e se podia apreciar o processo de dominação/subordinação em curso (PESAVENTO, 2007).

Entretanto, a cidade é sociabilidade: ela comporta atores, relações sociais, personagens, grupos, classes, práticas de interação e de oposição, ritos e festas, comportamentos e hábitos, marcas, todas, que registram uma ação social de domínio e transformação de um espaço natural no tempo (PESAVENTO, 2007). A cidade não se restringe a uma aglomeração de torres, edifícios e praças, ela é sim realidade concreta e/ou material, mas, principalmente, é espaço simbólico forjado a partir da ação do sujeito sobre a natureza, da relação entre os sujeitos (PESAVENTO, 2007).

Com isso, a cidade como objeto de estudo tem se mostrado tarefa cada vez mais arenosa, devido aos múltiplos olhares possíveis, com vários recortes, complexidades e escolhas epistemológicas, teóricas e metodológicas (XAVIER, 2014). Estudar a cidade e os fenômenos que a compõem, é uma tarefa que exige do pesquisador uma investigação atenta das diferentes



dimensões manifestas da vida humana, o fato é, que a cidade é o palco das interações entre os diferentes, é subjetividade e, por conseguinte, pluralidade (VIEGAS; SARAIVA, 2015).

Pesavento (2007) argumenta que sobre este espaço privilegiado de transformação econômico-social, criou-se um campo de pesquisa e discussão interdisciplinar, trabalhando sobre a cidade historiadores, geógrafos, sociólogos, economistas, urbanistas e antropólogos. A cidade também tem se demonstrado um terreno fértil para os Estudos Organizacionais, principalmente a partir da década de 1990, em que várias pesquisas começaram a ser realizadas sob esta ótica (HONORATO e SARAIVA, 2016). Todavia, nesse período, as pesquisas sobre as cidades nos Estudos Organizacionais ainda eram insipientes, como evidenciou Mac-Allister (2004) em que ao analisar os trabalhos publicados no Encontro Anual da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração, ENANPAD, verificou que apenas um trabalho fazia referência à cidade como objeto de estudo. Esse trabalho era de Fischer (1997) que foi uma das precursoras nos Estudos Organizacionais a ter como objeto de pesquisa a cidade, conceituando-a como uma organização social de alta complexidade.

Para Fischer (1996, p.14) a importância de compreender a cidade como objeto de estudo da Administração e mais precisamente dos Estudos Organizacionais se dá por que: “o uso da cidade como objeto de análise abre possibilidades interessantes de se contribuir para o estudo de organizações complexas” temática, que na compreensão da autora, é de alta relevância nos estudos contemporâneos mais densos sobre organizações. Cidades e organizações têm em comum a complexidade, a diversidade, a singularidade, a contradição e a ambiguidade. A cidade pode ser percebida como uma grande teia organizacional, um todo constituído por inúmeras unidades organizativas multifacetadas, sendo ela mesma uma organização plena de significados (FISCHER et al., 1997).

A partir disso, Mac-Allister (2004) fez uma importante contribuição para os Estudos Organizacionais ao elaborar a possibilidade de a cidade ser tomada como organização. De acordo com a autora a organização-cidade é uma:

Organização social no que se refere a um conjunto de organizações sociais e indivíduos não organizados que se situa no tempo e no espaço, tem grandes dimensões e alta complexidade, processa coletivamente, e ainda que incorporando processos individuais e, continuamente, uma cultura, possui, como resultado desse processo, uma identidade cultural tanto relativa à totalidade da cidade quanto à gestão desta totalidade (MAC-ALLISTER, 2004, p. 175).

Mac-Allister (2004) apresenta as cidades como organizações complexas e diferentes, compostas por múltiplas organizações, sujeitos e interesses, com diferentes usos e processos de produção e consumo de bens e serviços. A partir das contribuições de Fischer (1997) e Mac-

Allister (2004) a cidade passou a ser entendida como uma megaorganização real e virtual, concreta e simbólica, que compõe múltiplas organizações complexas, com diversos sujeitos e interesses, gerando conflitos entre essas partes. Nesse sentido, a organização-cidade de Mac-Allister (2004) aproxima a organização e a cidade, ressaltando as convergências de complexidade, dinâmica e interação, tornando possível uma análise organizacional do contexto citadino (HONORATO; SARAIVA, 2016). Porém, Saraiva (2009) observou que a organização-cidade tem aspectos estruturais, formais e simbólicos, sendo que o aspecto simbólico não é passível de gerenciamento, devido a seu caráter subjetivo. Logo, é necessário incluir nas pesquisas sobre as cidades a análise das intervenções dos sujeitos na construção dos lugares, de modo que, um espaço não existe sem os sujeitos que o movimentam.

No artigo intitulado “Organização-cidade: proposta de avanço conceitual a partir da análise de um caso”, Saraiva e Carrieri (2012) privilegiaram os aspectos simbólicos e identitários das cidades, os autores com base em Mac-Allister (2004), Fischer (1996, 1997) e Czarniawska-Jorges (1997), propõem contribuir para o desenvolvimento do conceito de organização-cidade nos Estudos Organizacionais, focalizando a complexidade urbana e evocando a vida social organizada de indivíduos e grupos oprimidos em diversos âmbitos sociais. Para os autores, a organização-cidade permite um olhar organizacional da dinâmica urbana, o que abre possibilidades para a observação da vida social organizada, ou seja, como os distintos grupos organizacionais percebem, interpretam e se apropriam dos signos existentes (SARAIVA e CARRIERI, 2012). Ademais, os autores asseveram que apreender a cidade como uma organização, não está limitado à comparação da mesma ao contexto de gestão, pretende-se ir além, compreendendo os aspectos sociais e simbólicos, bem como o envolvimento destes, com os indivíduos:

A cidade, assim, é mais do que um aglomerado de pessoas sobre um dado espaço geográfico; tem uma dinâmica processual coletiva alimentada continuamente por componentes individuais e culturais que implicam a construção de uma identidade local, o que se refere à cidade em si e a gestão desse complexo (SARAIVA; CARRIERI, 2002, p. 552).

Nesse contexto, a cidade é um espaço de dessemelhanças e pluralidades, cidadania e marginalidade, sombras e luzes, ordem e desordem, solidariedade e conflito, lugar ocupado por organizações reais e virtuais, fluxo e transição (IPIRANGA, 2010). Enquanto ressignificação, é preciso cada vez mais enxergar a cidade como um território de progressivas mudanças e adaptações, a partir de suas (re)configurações dos espaços (MENDES; CAVEDON, 2012). Seguindo este raciocínio, Pesavento (2007) explicita que a cidade não flui de maneira isolada;

ela se transforma ao longo do tempo por meio das relações de sociabilidade nela desenvolvidas por atores, relações sociais, personagens, grupos, classes, práticas de interação entre outros.

A partir deste avanço conceitual, vários estudos que adotam a discussão das cidades nos Estudos Organizacionais emergiram, com o intuito de entender a vida social organizada, visando compreender os aspectos simbólicos, sociais e históricos e como a hegemonia capitalista afeta a vida das pessoas (HONORATO; SARAIVA; 2016; VIEGAS, et al., 2013). Entre os trabalhos que abordam estas perspectivas nos Estudos Organizacionais destacam-se: o estudo realizado por Fantinel e Cavedon (2009) sobre a compreensão da dimensão simbólica da cultura organizacional de um restaurante que é ponto turístico da cidade de Porto Alegre; o estudo de bares e restaurantes como espaços intermediários da cultura de uma cidade, realizado por Ipiranga (2010); Coimbra e Saraiva (2013) que compreendem a cidade como uma organização-cidade, no qual possui tanto aspectos estruturais formais quanto simbólicos; e o trabalho de Viegas e Saraiva (2015) que traz uma visão urbana complexa, colocando em pauta a vida social organizada e os grupos que são oprimidos nos diversos âmbitos sociais. Estes e muitos outros trabalhos coadunam perspectivas de pensar na cidade de modo mais amplo, compreendendo que a realidade é complexa, entendendo-a a partir das transformações que são realizadas por diferentes agentes sociais.

Estudos que analisaram fenômenos relacionados a territorialidade na cidade também foram realizados por pesquisadores no âmbito dos Estudos Organizacionais, como é o caso do estudo de Misoczky *et al.* (2011), que buscou apreender os conflitos gerados por grupos de diferente orientação sexual e econômica em um Centro Comercial de Porto Alegre e a territorialização desse espaço; e o estudo de Bretas e Saraiva (2013) que analisam como formas de controle se configuram na cidade no contexto da territorialidade, assim como a pesquisa de Pereira, Chagas e Bankuti (2016) que estudaram as perspectivas do território no sistema agroalimentar da uva no município de Marialva-PR.

Todos estes trabalhos entendem a cidade não apenas como uma unidade espacial, a cidade não pode ser pensada em si, mas como um espaço aberto, do ponto de vista objetivo e subjetivo, concreto e abstrato (SPOSITO, 2011). É por isso, que pesquisadores da área de Estudos Organizacionais têm defendido a necessidade de que, além dos aspectos estruturais e formais, é preciso reconhecer uma cidade mais subjetiva, abstrata, cheia de peculiaridades e que existem variáveis que não são gerenciáveis.

Os Estudos Organizacionais têm cada vez mais aberto espaço para discussões das práticas sociais dos sujeitos, o que possibilitou neste trabalho, olhar a cidade para além do discurso da gestão e da ideia de um gerenciamento supostamente necessário, observando que é

possível traçar outros caminhos. Portanto, a cidade como objeto de análise nos Estudos Organizacionais, enriquece o debate e fortalece o seu entendimento enquanto um polo do qual derivam aspectos não apenas materiais, geográficos e gerenciáveis, mas também simbólicos, ideológicos e socioambientais (SARAIVA; CARRIERI, 2012).

Assim, como sugere Pesavento (2007), Saraiva e Carrieri, (2012) e Ipiranga (2010), neste trabalho a cidade de Presidente Castelo Branco foi compreendida a partir de um ponto de vista subjetivo, enfatizando que a cidade é o seu povo, escapando da esfera da gestão relacionada à maneira pela qual a cidade é vivida pelos que nela habitam. A cidade pode ser apreciada a partir do prisma daqueles que nela vivem e daqueles que dela se apropriam, a despeito de sua diversidade e de seus problemas. Desse modo, a cidade, organização local por excelência, passa a ser um espaço de ressonância cultural, produtora de continuidades, rupturas e inovações culturais (IPIRANGA, 2010).

Isto posto, o próximo tópico trará os conceitos de espaço e espaço urbano. Corrêa (2004) afirma que o espaço de uma grande cidade capitalista constitui-se em um conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si, em que é, em realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado. Para o autor, tanto a cidade quanto o urbano são produtos da relação espaço e sociedade, a cidade é produto social, resultado de ações arquitetadas por agentes que produzem e consomem o espaço urbano. Almeida (2017) entende que o conceito de espaço urbano é derivado de cidade e tem com esta uma relação indissociável, sendo necessário entender a relação histórica e espacial que estes mantêm entre si.

Deste modo, para entender a sociedade urbana em suas múltiplas facetas e suas relações complexas, estes dois conceitos - cidade e espaço urbano – precisam estar articulados e requerem uma compressão mútua. Assim, como já antecipado, a próxima seção trará as definições de espaço e espaço urbano, conceitos estes que na Geografia foi se moldando ao longo do tempo, e que possuem diversas abordagens nos mais variados campos do saber.

## 2.2 O ESPAÇO E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

As primeiras definições de espaço advêm da Geografia, todavia, o estudo desta categoria não é exclusivo deste campo científico, ela está presente em outros vários ramos do conhecimento como na Matemática, Sociologia, Filosofia, entre outros, também transitando no senso comum com diferentes significados. Desta maneira, visões espaciais, naturais, sociais, e conceitos objetivos como na Matemática, ou abstratos como na Astronomia, fazem do espaço

algo com uma série de definições possíveis, e por isso, de certa forma, algo indefinido (LEFEBVRE, 2000). Haesbaert (2009) pontua que diferentes autores conceituaram sobre o espaço, entre eles Santos (1999), com ampla produção sobre espaço social e urbanização.

Na concepção de Santos (1999), encontrar uma definição única para espaço é tarefa árdua, pois cada categoria possui diversas concepções, recebe diferentes elementos, de forma que, toda e qualquer definição não é algo imutável, fixo ou eterno; ela é flexível e permite mudanças. Devido a multiplicidade de definições, o autor argumenta que é necessário estabelecer uma definição conceitual apropriada para a Geografia. Na obra, “A natureza do espaço”, Santos (1999) resgata entendimentos anteriores e faz uma nova sistematização, do espaço social como um conjunto indissociável de sistemas de ações e sistemas de objetos, destacando a intensa mobilidade dos capitais e a influência das técnicas e da globalização. Para o autor, o espaço é uma decorrência da história dos processos produtivos impostos pela sociedade, das relações de produção e das necessidades de circulação e distribuição (SANTOS, 1999). Nas suas palavras, o espaço é:

[...] algo dinâmico e unitário, onde se reúnem materialidade e ação humana. O espaço seria o conjunto indissociável de sistemas de objetos, naturais ou fabricados, e de sistemas de ações, deliberadas ou não. A cada época, novos objetos e novas ações vêm juntar-se às outras, modificando o todo, tanto formal quanto substancialmente. (SANTOS, 2008, p. 46).

A discussão sobre o espaço não é algo tão comum no campo dos Estudos Organizacionais, no entanto, as perspectivas de uma administração mais crítica e reflexiva permitem alcançar espaços que não são vistos por uma administração técnica e positivista (LACERDA; CARVALHO; ALCÂNTARA; VIERA, 2016). Desta forma, uma compreensão coerente do espaço, que é marcado por ideologias, estratégias e rico em simbolismos e campo de lutas, traz a possibilidade de desvendar as contradições inerentes ao ser e fazer sociais, permitindo a compreensão e a análise dos processos espaciais e sociais de Presidente Castelo Branco. Ademais, uma das características dos Estudos Organizacionais é buscar aportes teóricos em outras áreas do conhecimento, buscando lançar um olhar multidisciplinar na análise dos fenômenos organizacionais.

Diversas são as abordagens adotadas para se discutir o espaço no campo dos Estudos Organizacionais, uma dessas abordagens se dá com base em Lefebvre (2001), no qual seus trabalhos adotam a noção de produção do “espaço social”, relacionado com o advento do capitalismo, suas transformações nas conjecturas urbanas e suas influências na vida social. Alguns autores como Junquillo, Almeida e Leite da Silva (2012) adotam as contribuições de

Certeau (2007) para tratar a gestão escolar como uma prática social. O emprego desses diferentes autores nos Estudos Organizacionais tem em comum o destaque dado à importância de estudar o espaço como uma categoria social, o que pode auxiliar o pesquisador na compreensão do mundo organizacional (CHANLAT, 2010).

Outrossim, o espaço é uma categoria essencial de análise para compreensão do mundo contemporâneo e deve ser entendido como produto, condição e meio para o entendimento da sociedade a partir da Geografia (CARLOS, 2011). Este campo do saber teve ao longo da história, desde meados de 1870 quando se tornou uma disciplina institucionalizada nas universidades europeias, diversas correntes de pensamentos, que buscou ao longo do tempo, as definições essenciais para a construção do conceito de espaço (CORRÊA, 2012). O espaço foi concebido primeiramente na corrente da geografia tradicional, e sua definição foi se moldando através da geografia teórico-quantitativa, da geografia crítica, e da geografia humanista e cultural. Segundo Corrêa (2012) Hartshorne (1939), geógrafo norte americano, admitia que ideias espaciais são de fundamental importância para a geografia, na sua visão o espaço é um receptáculo que apenas contém as coisas.

Contra esta concepção clássica de espaço (o espaço mental, o espaço absoluto, o espaço substrato, etc.) em que o espaço é visto como um dado a priori, Lefebvre (2000) utiliza o pensamento de produção do espaço no qual entende o espaço como atrelado à realidade social, do que se conclui que o espaço “em si mesmo” jamais pode servir como um ponto de partida epistemológico. O espaço não existe em “si mesmo”, ele é produzido. Na obra Espaço e Política Lefebvre (2006) argumenta que o espaço desempenha um papel decisivo na estruturação de uma totalidade, de uma lógica, de um sistema. Para Lefebvre (2006) o espaço é o locus da reprodução das relações sociais de produção, o espaço é, portanto, um produto da sociedade e sua produção se dá por uma disputa dialética entre diversos atores sociais engajados pela luta de classes. Além disso, o autor acredita que o ser humano, por meio de suas relações sociais, é capaz de transformar intencionalmente o espaço, fazendo deste um instrumento político, seja de modo declarado ou dissimulado.

Desse modo, a produção do espaço se estabelece a partir do modelo de produção da sociedade, pois é o modo de produção que organiza e produz. O espaço (social) é um produto (social), assim, o espaço produzido pode ser considerado tanto instrumento ao pensamento quanto à ação, sendo concomitantemente, meio de produção e forma de controle, o que ocorre devido ao poder de posse (LEFEBVRE, 2006). A tese central da obra de Lefebvre é a ideia de que em determinado momento da história, o processo de reprodução da sociedade, sob o comando do capital, realiza-se na produção do espaço, e a partir desse momento o espaço

aparece como condição para a reprodução ampliada do capital, ou seja, a acumulação do capital se realiza através da reprodução do espaço urbano (CARLOS, 2013).

Lefebvre (2000) faz uma interessante separação das dimensões do espaço social em três esferas articuladas e indissociáveis, a tríade: espaço vivido, o espaço concebido e o espaço percebido. Os espaços de representação são os espaços vivenciados no sentido de ser o espaço dominado em uma sociedade, nele estão os usuários da cidade como seus moradores; é a relação direta e cotidiana de um indivíduo ou grupo de indivíduos com seu espaço. Os espaços vividos incluem aspectos como imagens, memórias, desejos e sonhos. Já o espaço concebido se refere às representações do espaço, ou seja, aquelas dos cientistas, dos planejadores, dos urbanistas, enfim, todos aqueles que perpetuam uma racionalidade do espaço dominante em determinada sociedade. Por fim, o espaço percebido é aquele produzido pelas formas e ritmos impostos na prática espacial de uma sociedade, trata-se da forma intermediária entre o que é concebido nas representações do espaço e o que é realizado como materialidade. Em outros termos, o espaço urbano é produzido pelo ser humano a partir da forma que ele o percebe (experimenta), o concebe (pensa sobre) e o vive (age) (LEFEBVRE, 2008).

De acordo com Cardoso (2011), a relação entre os elementos da triplicidade do espaço social (vivido, concebido e percebido) é dialética, cada elemento se articula e tenciona o outro. Assim, o espaço concebido lança-se sobre os espaços de representação para disciplinar e controlar as práticas sócio espaciais no plano da vida cotidiana, através das políticas, das tecnologias, dos discursos e das ideologias que sustentam o conhecimento científico sobre o espaço urbano. Souza (2009) argumenta que um bairro, enquanto espaço definido por identidades e emoções compartilhadas, são espaços vividos e percebidos. Porém, estas regiões, podem ser também territórios, por terem sido reconhecidos pelo Estado como unidades formais que são, por ele, administrados e planejados, ou ainda, pelos movimentos sociais rebeldes que se opõem ao seu poder.

O espaço é palco para o desencadeamento, não apenas de funções físicas, mas, sobretudo, de valores sociais, e é nesse sentido que os indivíduos estão continuamente lhe atribuindo algum significado (LEFEBVRE, 2008). Importante destacar, que o espaço não é neutro, um dado objetivo e inteligível, pensar desta maneira é uma forma de ocultar a imposição de determinadas relações de poder existentes nas relações sociais que compõem o espaço. O espaço implica discursos, políticas e estratégias, ele não é um objeto científico afastado da ideologia e da política (LEFEBVRE, 2008).

O espaço capitalista, contraditório e transformado em mercadoria é constantemente modificado e muda o seu papel de importância temporalmente nas cidades, de acordo com as

diferentes produções do espaço urbano. Diante disso, Corrêa (2004) afirma que o espaço de uma grande cidade capitalista constitui-se em um conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si, o autor declara que:

Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquela de reserva para futura expansão. Este complexo conjunto de usos da terra é, em realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado (CORRÊA, 2004, p. 7).

Corrêa (2004) destaca que o solo na cidade é direcionado às mais diferentes atividades: industriais, comerciais e residenciais. Essas atividades são articuladas, relacionando-se nos mais diferentes graus de intensidade, variando econômica e socialmente. Essas relações manifestam-se através de fluxo de veículos e de pessoas, associados às diversas operações de carga e descarga e deslocamentos quotidianos nos mais diversos lugares da cidade (CORRÊA, 2004). Além disso, essa articulação acontece de modo menos visível através das relações espaciais envolvendo a circulação de decisões e investimentos de capital, e envolvendo ainda a prática do poder e ideologias.

O espaço urbano tem como característica a possibilidade de reunir o espontâneo e o artificial, a natureza e a cultura oriunda da sociedade capitalista, é reflexo da sociedade, e nele pode ser observado a complexa estrutura social em classes, a desigualdade e a segregação presentes na divisão das áreas residenciais (OLIVEIRA; CHAGAS, 2016). Na produção do espaço urbano, o solo (terra urbana) é uma variável de grande relevância, pois esse é um meio de acesso à cidade e aos seus serviços e benefícios. O espaço tem o seu valor de uso subordinado à lógica do valor de troca, que expressa a transformação do espaço em uma mercadoria como outra qualquer e define os limites e as condições de sua utilização e apropriação (CARDOSO, 2011). Assim, o espaço se tornou mercadoria sob a lógica do capital, e fez com que o uso fosse redefinido pelo valor de troca, a produção do espaço se insere na lógica da produção capitalista que transforma toda a produção em mercadoria (CARDOSO, 2011).

Por isso, a questão da localização passa a ser fundamental e a influenciar o valor de troca dessa mercadoria, ou seja, quanto mais central for um determinado terreno, maior o seu valor de troca, e da mesma forma um terreno localizado na periferia tende a ter um menor valor de troca. Portanto, o espaço produzido e consumido está repleto de contradições e as diferenças de localização e trabalho investidos nele acarretam também em uma hierarquização de alguns



espaços da cidade (BOTELHO, 2007). A possibilidade de redução dos custos de transporte, do tempo de deslocamento da moradia até o trabalho e a facilidade de acesso a outros bens e serviços, são alguns dos fatores que influenciam o valor de troca do solo urbano (HARVEY, 1980).

Os agentes produtores do espaço em sua maioria priorizam a acumulação do capital por meio da territorialização, em que a terra como mercadoria vincula-se a um processo de especulação visando a maior renda possível (BORGES; SELA, 2013). Trindade Junior (1998) relata que os agentes produtores do espaço urbano não atuam de forma isolada, mas através de redes, entendidas como articulações locais de agentes responsáveis pela dinâmica da cidade. Esses agentes desenvolvem estratégias de ação, de forma articulada visando aumentar suas vantagens e garantir seus interesses específicos. O resultado dessa articulação é que “a forma do ambiente construído não é apenas o produto dessas redes, mas também, das tentativas de renegociar as ações delas decorrentes por parte de outros grupos que suportam os custos da reestruturação urbana” (TRINDADE JUNIOR, 1998, p. 33).

Com a intervenção ou interferência destes agentes no espaço urbano, são edificadas obras e estradas, formam-se os centros urbanos, as cidades, com áreas comerciais e industriais, sendo estas dotadas de significados diversos e que culminam por alterar a perspectiva do território em que são realizadas, produzindo o espaço (CORRÊA, 2004). Desta maneira, Corrêa (2004) aponta os que seriam os agentes produtores do espaço urbano: o Estado (que é o principal interessado na organização do espaço público), os proprietários dos meios de produção (que necessitam de grandes espaços abertos para instalar as suas indústrias), os proprietários fundiários (estão mais interessados no valor que a terra poderá lhe proporcionar), os promotores imobiliários (especuladores de compra e venda de imóveis) e os grupos sociais excluídos (é na produção da favela que esses grupos se tornam efetivamente agentes modeladores do espaço).

No entendimento de Corrêa (2004) os proprietários dos meios de produção são grandes consumidores de espaço, necessitam de terrenos amplos e baratos que satisfaçam às suas atividades. Em caso de conflito entre os diversos agentes de produção do espaço urbano, tende a ser resolvido em favor dos proprietários dos meios de produção, pois no capitalismo, comandam a vida econômica e política. Já os proprietários fundiários estão interessados na conversão da terra rural em urbana, ou seja, têm interesse na expansão do espaço da cidade, pois a terra urbana é mais valorizada que a rural (CORRÊA, 2004). Os promotores imobiliários são o conjunto de agentes que realizam, parcial ou totalmente as operações de incorporações, financiamentos, estudo técnico, construção e comercialização de imóveis (CORRÊA, 2004). Botelho (2007) assinala o incorporador imobiliário como sendo um importante agente na

produção do espaço, visto que tem papel destacado na coordenação do processo produtivo no setor imobiliário. Do mesmo modo, grandes bancos e o Estado atuam como promotores imobiliários, tal como comerciantes prósperos que diversificam suas atividades criando uma incorporadora (BOTELHO, 2007).

Os grupos sociais excluídos trazem à tona a questão de que existem segmentos da população que são excluídos da produção do espaço e da cidade. Mesmo constituindo-se como um dos agentes produtores do espaço, estes grupos não necessariamente, terão a mesma relevância que os demais agentes, sendo os seus objetivos possivelmente negligenciados pelo Estado (CORRÊA, 2012). Na produção da habitação, da mesma forma, entende-se que alguns segmentos são excluídos, pois não tem acesso à moradia regularmente produzida pelo mercado ou pelo Estado, passando a residir em habitações precárias.

Dentre todos os agentes produtores do espaço, destaca-se o Estado, pois este é o que usufrui de instrumentos mais amplos para atuar na produção do espaço, ele atua como grande consumidor de espaço, grande industrial, proprietário fundiário e promotor imobiliário, além de ser um agente regulador do uso solo e alvo dos chamados movimentos sociais urbanos (CORRÊA, 2004). O Estado não tem uma participação neutra no contexto urbano, embora também não deva ser concebido apenas como mero instrumento político ou como uma instituição estabelecida pelo capital, no cenário capitalista ele expressa o seu interesse (BORTOLO, 2010). O Estado não é uma estrutura independente do sistema do qual faz parte, mas um agente que sofre as influências do meio no qual está inserido, refletindo as contradições existentes na sociedade capitalista. Ele deve ser o grande mediador dos conflitos existentes no espaço e sua função principal é resolvê-los de tal forma que a sociedade como um todo não seja prejudicada (BORTOLO, 2010).

Não obstante, o Estado dispõe de um conjunto de instrumentos que pode ser empregado para regulação do espaço urbano como: o direito de desapropriação, o controle e limitação dos preços de terras, a tributação de terrenos livre, ente outros (CORRÊA, 2004). Nesse contexto, fica evidente o caráter regulatório, em que o Estado define o que pode ser feito na cidade, por meio dos Planos Diretores, e induz a expansão do perímetro urbano, ou seja, o crescimento da cidade (COELHO, 2012).

Com o desempenho desses múltiplos papéis, o Estado se torna uma arena nas quais diferentes interesses e conflitos se enfrentam, e esses conflitos gerados na cidade são mediados pelo Estado produzindo localizações pela disputa de territórios dentro do espaço urbano (CORRÊA, 2004). Neste sentido, Corrêa (2004) argumenta que o Estado possui papel fundamental na produção das cidades, dentre as principais funções, cabe destacar as questões

de moradia, saneamento, educação, segurança, etc. Entretanto, dentre essas ações, muitas delas são exercidas sob influência e marcadas pelos conflitos de interesse das classes organizadas e das alianças entre elas. Diante disso, Carlos (2013) explica que o Estado é um dos agentes que produz o espaço social, mesmo que, por trás dessa concepção, exista uma classe que detém o poder com interesses privados.

Souza (2006) relata que ao Estado é reservado a incumbência de costurar pactos e consensos locais, ajudando a criar um bom ambiente de negócios promovendo a imagem da cidade no país e no mundo. Todavia, para o autor, o Estado age de forma a privilegiar um olhar sobre as cidades e seus espaços “do alto” e de “longe”, sem mergulhar no cotidiano da cidade sentindo os odores da pobreza, os sons de desespero e os gritos de libertação. Por conseguinte, o Estado é um dos responsáveis pela formação de um espaço urbano segregado, atualmente existem grandes metrópoles espalhadas pelo globo cujas características são similares: dispersas e marcadas pela segregação (BOTELHO, 2007). Além disso, o autor clarifica que:

A segregação socioespacial se faz cada vez mais presente através dos processos de valorização imobiliária e da fragmentação, homogeneização e hierarquização do espaço urbano. Os habitantes da cidade não somente são expulsos das suas áreas mais valorizadas, mas sim da própria cidade (BOTELHO, p. 65, 2007).

Este processo de homogeneização, que Botelho (2007) se refere, representa a produção de elementos e materiais globais, centros comerciais e edifícios pelo mundo que se assemelham cada dia mais. Esse espaço homogêneo fragmenta-se em parcelas, e essa divisão facilita sua dominação e seu controle, no qual produz guetos, espaços de moradia, de lazer, as favelas, os condomínios privados e outras formas socioespaciais de isolamento. Fragmentado, o espaço se hierarquiza ao se estabelecerem funções e o lugar de cada um na cidade: espaços comerciais, residenciais, espaços de lazer, espaços para os marginais, entre outros.

O Estado através de suas ações pode valorizar ou desvalorizar lugares e expulsar ou atrair habitantes. Rodrigues (2004) salienta que o espaço não é acessível para todas as pessoas, na medida em que para se adquirir um terreno é necessário ter capacidade financeira, e quem não a possui acaba não tendo o direito de acesso ao espaço urbano. A segregação socioespacial é característica inerente ao meio urbano em economias capitalistas, conseqüentemente a cidade, sob a égide capitalista, é desigual, e o processo de urbanização tem produzido e reafirmado muitas das injustiças e desigualdades existentes (RODRIGUES, 2004).

Ribeiro (2015) compreende que há um conflito entre as estratégias dos agentes produtores do espaço e que estes produzem contradições, o que dá a ideia de que há uma relação

de poder, desse modo, a resistência é uma prática socioespacial permanente na cidade capitalista. Conforme aponta a autora, os movimentos sociais urbanos ligados à luta pela moradia, transporte público, centros de saúde e demais equipamentos públicos aparecem no Brasil nas décadas de 1960 e 1970, no qual criaram novas formas de resistência à violenta expropriação e espoliação que a população estava passando (RIBEIRO, 2015).

A resistência ocorre mediante um compromisso firmado entre aqueles que integram o grupo e decidem colocar em prática ações transformadoras, neste processo a submissão é substituída pela motivação e pela criatividade (COSTA, 2014). O Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra – (MST) pode ser citado como exemplo, o movimento foi criado na década de 1980, como resistência a desapropriação causada pela construção de barragens (COSTA, 2014). O MST é o maior movimento na luta pela terra no Brasil e responde por cerca de 60% das famílias que lutam pelo acesso à terra (COSTA, 2014). Outro movimento que surgiu na década de 1990 foi o Movimento dos Trabalhadores Sem Teto – (MTST) com o objetivo de garantir o direito à habitação, lutando contra a especulação, ocupando moradias ociosas e se contraponto a concentração de riqueza (COSTA, 2014).

Muitos movimentos sociais articulam um processo inovador, que pode ser capaz de gerar uma tensão cada vez maior frente as práticas já estabelecidas, e esta tensão tem procurado uma revolução pautada na substituição de um modelo centralizador baseando na acumulação, para um modelo que priorize os seres humanos através de uma atitude crítica e emancipadora (COSTA, 2014). Isto pode ser explicitado por Coelho (2013), que no seu artigo intitulado “Participação e Não! ao Plano da CEPA”: uma Análise das Práticas Organizativas de Resistência à Nova Proposta de Plano Diretor Apresentada pelo Poder Público de Florianópolis”, expos que durante o processo de elaboração do Plano Diretor de Florianópolis, que prevê a participação da sociedade, o prefeito ignorou as demandas da comunidade e contratou uma consultoria argentina para elaborar uma proposta final para o Plano Diretor. Entretanto as comunidades envolvidas neste caso se organizaram em um movimento de resistência à proposta apresentada pela Prefeitura Municipal de Florianópolis, e através de várias ações impediram que o Plano Diretor elaborado pela CEPA fosse aprovado (COELHO, 2012).

Recentemente os espaços urbanos têm sido alvos frequentes de requalificações e revitalizações, um exemplo disso aconteceu com a cidade do Rio de Janeiro, que devido a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016 sofreu várias interferências urbanísticas, as já citadas requalificações e revitalizações foram percebidas pela população local em vários pontos da cidade. A organização desses megaeventos demanda reorganização do espaço urbano e

grande investimento de recursos públicos, e isso afeta diretamente o cotidiano da população, onde este espaço social, agora visto como espaço de consumo, é reorganizado segundo os ditames do interesse dos investidores que detêm o capital.

Nesse contexto, a cidade do Rio de Janeiro passou por profundas modificações durante as obras para a Copa do mundo e Olimpíadas, o que reconfigurou completamente a forma de planejar e gerir a cidade, mobilizando importantes recursos públicos e investimentos privados (SANCHEZ, 2001). O governo através de propagandas enfatiza que as obras melhorarão o deslocamento pela cidade, o que traria maior qualidade de vida aos munícipes, mas, ao mesmo tempo, segrega uma parcela da população que constitui um obstáculo ao processo de acumulação (SILVA, 2016).

As principais características deixadas pela realização da Copa do Mundo e das Olimpíadas são: expulsão, encarecimento de moradia, falta de alternativas e pressão sob a população mais pobre (ROLNIK, 2015). A autora esclarece que os benefícios econômicos desses eventos não são distribuídos para toda a população, apenas uma pequena parte lucrará com os jogos, enquanto a parcela da população que mais necessita da atenção dos governos não será beneficiada (ROLNIK, 2015). Mesmo sendo a esmagadora maioria, normalmente os pobres não tem o direito de decisão no que se refere ao planejamento urbano promovido pelo Estado, e mesmo quando é lhes dado a oportunidade de participar, praticamente não são ouvidos (SOUZA, 2006).

Na cidade de Porto Alegre, a Copa do Mundo fez com que muitas obras fossem executadas, como é o caso da Orla do Guaíba e do Cais do Porto. Porém, dez mil famílias passaram por um processo de desapropriação para que algumas dessas obras pudessem ser concluídas. Essas famílias não tiveram participação do novo projeto de suas residências, muitas receberam um valor baixo pela sua propriedade o que impossibilitou a compra de outro imóvel próximo à área onde viviam, houve relatos de ações de violência por parte da polícia no momento da demolição das residências (SILVA, PORTELLA e PEREIRA, 2015). Essa concepção de cidade, a partir de sua estruturação para grandes eventos, atua como uma espécie de âncora das políticas de empresariamento urbano e reitera a visão do espaço como se este fosse inerte e vazio de significados, modifica-se o espaço, sem levar em consideração o aspecto cotidiano da vida dos habitantes e as particularidades próprias de cada local (SILVA, 2016).

Harvey (2012, p. 152) argumenta que a “paisagem geográfica está sempre em evolução, de forma a atender a acumulação do capital, deixando de lado as necessidades das pessoas”. Um exemplo disso é expressado por Abe, Schmitzhaus e Chagas (2015), que ao discutirem as prioridades de investimentos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) no município

de Maringá, verificaram que um projeto de requalificação no bairro Santa Felicidade, em que a maioria dos moradores não possuíam grandes recursos financeiros, foi realizado com o único objetivo de valorização imobiliária. À medida que a expansão imobiliária alcançava a área próxima ao bairro, e com uma alta valorização do seu entorno, a área passou a ser de grande interesse aos agentes imobiliários, e assim os moradores do bairro foram considerados um obstáculo aos objetivos desses agentes. Desta forma, o projeto de requalificação fez com que muitos moradores fossem removidos desta área, no qual moravam há vários anos, para a periferia da cidade, demonstrando que o interesse do capital se sobrepôs aos interesses dos moradores e às suas necessidades.

Nessa conjuntura, conclui-se que o espaço urbano em geral, não pertence aos habitantes do local, os moradores de Presidente Castelo Branco sabem bem disso, e como consequência, não seguem os interesses desses habitantes, mas sim, de interesses, ainda que contraditórios, de outros atores, representantes tanto do capital imobiliário, comercial, industrial, ou do próprio Estado (CAPEL, 2005). Ferreira (2014) afirma que o espaço, sendo um produto social, está simultaneamente inter-relacionado com a sociedade, sendo engendrado pelo modo de produção vigente e produzido para dar sustentação para a estrutura socioeconômica.

Diante do apresentado até aqui, é possível assimilar que estudar a temática espaço pode auxiliar o pesquisador no campo dos Estudos Organizacionais, não só na compreensão do mundo organizacional, mas principalmente entender a lógica capitalista que permeia na produção do espaço urbano. Em Presidente Castelo Branco, pode ser compreendido os conflitos e as articulações entre os atores produtores do espaço da cidade e como a dinâmica espacial causou vários impactos na vida das pessoas, principalmente os mais pobres. Prestes Motta (1979) entendia que a organização fazia parte de um sistema social maior, e, portanto, faz-se necessário compreender esse sistema maior, a sociedade, para avançar nos Estudos Organizacionais, incluindo o espaço, que para além da sua qualidade de mero cenário é vetor da interação e da prática social.

Como demonstrado por Damasio Filho et al. (2017), muitos pesquisadores da área dos Estudos Organizacionais têm se interessando sobre o assunto espaço urbano. Desde 2013, ano em que foi realizada a primeira edição do Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais (CBEO), vários trabalhos que incluem o espaço como tema foram apresentados no evento. Dentre eles podem ser citados: “Laje: um mundo de possibilidades - a significação do espaço para a produção cultural”, de Silva e Castro (2016), “A produção do espaço sala de aula: o cotidiano de apropriações de docentes em uma pós-graduação em administração”, de Machado, Fernandes e Silva (2016), “Intervenções Urbanas a partir de Investimentos do Programa de

Aceleração do Crescimento (PAC): a reterritorialização, pelos moradores, do entorno da obra Contorno Norte de Maringá-PR”, de Oliveira e Chagas (2016), entre vários outros artigos que contribuíram para a análise do espaço no ambiente dos Estudos Organizacionais.

Portanto, nesta dissertação o espaço será compreendido à luz dos ensinamentos de Lefebvre (2008), em que o espaço não existe em si mesmo, ele é fundamentalmente atado à realidade social, é ao mesmo tempo produtivo e produtor, em um movimento dialético, sendo suporte das relações econômicas e sociais (LEFEBVRE, 2008). Já o espaço urbano é visto como um espaço capitalista, fragmentado e articulado, profundamente desigual, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas (CORRÊA, 2004). Deste modo, este trabalho procura entender as várias nuances que ocorre no espaço urbano da cidade de Presidente Castelo Branco, que além de ser um espaço capitalista e fragmentado, ainda é construído por seus vários atores sociais a partir de suas emoções e representações, e que deve ser considerado em função dos sujeitos sociais e de sua história.

Por fim, é importante reconhecer certa confusão que se dá nos estudos de espaço e território ao associá-los como sinônimos, o espaço é anterior ao território e este se apoia naquele, mas o território não é o espaço (RAFFESTIN, 1993). Além de desfazer essa confusão, a próxima seção trará os variados conceitos e abordagens sobre o território e os processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização.

### 2.3 TERRITÓRIO: CONCEITOS E ABORDAGENS

Como já mencionado na seção anterior, há certa confusão entre os termos espaço e território, na linguagem cotidiana ainda se confundem frequentemente esses dois termos, os tratando como sinônimos (SANTOS e SILVEIRA, 2006). Raffestin (1993) conceitua o espaço como prisão original e o território como sendo a prisão criada pelos indivíduos. No seu entendimento, espaço e território não são termos equivalentes, o espaço é anterior ao território e o território se forma a partir do espaço. Pode-se dizer assim que Raffestin (1993) não recorta o espaço, mas transforma-o em substrato para a “criação” do território, isto é, o espaço seria o espaço natural, cujas intervenções feitas pelo homem ainda não ocorreram e, portanto, não o transformaram em um território. O território seria produto dos atores sociais, através da energia e da informação, e são esses atores que produzem o território, partindo da realidade inicial dada, que seria o espaço (RAFFESTIN, 1993).

Gomes (2002) explica que a distinção entre espaço e território está no fato de que o espaço social se refere a uma forma difusa e genérica, enquanto que no território, a identificação dos sujeitos que exercem o poder é fundamental, uma vez que indica como é produzido e controlado o território. Saquet (2009, p. 83) assevera que é “fundamental reconhecer que espaço e território não estão separados: um está no outro”. O autor explica que espaço e território são conceitos indissociáveis, pois, o território é formado a partir do espaço e, portanto, o estudo deve pressupor que a análise do território deve ter como referência o espaço. Saquet (2009) alude que o espaço é indispensável para se pensar a apropriação e a produção do território, entretanto, para o autor, a diferenciação entre território e espaço é muito tênue, o que dificulta as leituras e conceituações. Ademais, Saquet (2009) admite que é possível haver diferentes conceituações tanto do espaço como do território, e defini-los de uma maneira ou de outra seria uma questão epistemológica, ontológica e política.

Apreendido que os termos espaço e território não são sinônimos, adentra-se nas especificidades do território, que na atualidade possui uma grande amplitude, indo de uma perspectiva etológica até a psicológica. Deleuze e Guattari (2011), por exemplo, dispõe de uma noção bem ampla de território, envolvendo dimensões que vão do físico ao mental, do social ao psicológico. Estudos atuais já reconhecem que os territórios são marcados mais por um movimento contínuo, uma dinâmica construída socialmente, do que por sua fixação em uma terra específica, uma representação estática natural (TEIXEIRA; SARAIVA; CARRIERI, 2015).

No entanto, sua conceituação tem ensejado nos últimos anos debates profícuos no seio de diversas áreas das ciências humanas, várias são as abordagens e concepções em torno de sua definição, e isto têm condicionado a um constante processo de redefinição de seu conceito, valorizando assim uma multiplicidade de aspectos definidores na interpretação dos fenômenos (FERREIRA, 2014). Outrossim, muitas são as áreas que estudam este tema como uma abordagem teórica, apesar de ser um conceito ligado à geografia, território, tem também certa tradição na psicologia, sociologia, antropologia e ciência política, cujas abordagens dependem da posição filosófica ao qual se afilia o pesquisador (HAESBAERT, 2004).

As reflexões sobre o território também têm contribuído para o campo dos Estudos Organizacionais, Brulon e Peci (2013) defendem que os estudos sobre os territórios trazem um enriquecimento para as perspectivas de poder em Estudos Organizacionais, considerando o fato de que as organizações são reconfiguradoras dos territórios e são por eles reconfiguradas. Esta abordagem orientou no entendimento dos processos de ordenação territorial de Presidente Castelo Branco, da mesma forma, auxiliou na realização de análises da mediação de conflitos



entre diferentes atores da cidade, que demandam diferentes usos para o espaço social e disputam poder nos territórios.

Diante disso, foi de fundamental importância um exercício de revisão dos estudos desenvolvidos por diversos autores, em especial Raffestin (1993), Souza (2006; 2009; 2012), Haesbaert (2004; 2007; 2009; 2011), Saquet (2007; 2009; 2013 e 2015), dentre outros, que contribuíram para o enriquecimento dos debates sobre o tema. Haesbaert (2009) salienta que mais do que traduzir “o que é” ou “o ser” do território, trata-se de discutir o seu devir, ou seja, o essencial é discutir as problemáticas ou as questões que se aciona a partir dos conceitos de territórios e territorialidade academicamente construídos.

Na segunda metade do século XIX, o termo território estava vinculado à natureza política, destacando-se o papel desempenhado pelo Estado, que representava a potência e a solidez de cada Estado-nação no controle do território (SAQUET, 2009). Para Gottmann (2012) a ideia de território já existia desde o século XV, ligado às questões políticas da época no qual suas principais funções eram servir de abrigo – como forma de segurança; servir como um trampolim para oportunidades; e a partir do século XVI o território passa a ser compreendido como um receptáculo de investimentos econômicos feito pelas pessoas (SAQUET, 2013). Saquet (2013) também destaca as obras de Friedrich Ratzel em que o território aparece como sinônimo de ambiente e solo. Na Geografia, Friedrich Ratzel foi um dos precursores da abordagem do território associando-o à ideia de “espaço vital”, enquanto elemento fundamental no processo de desenvolvimento das Nações. Ratzel naturaliza o povo e o território, o associando ao Estado-Nação, no qual o território era entendido como o palco para a efetivação da vida humana, fundamental para todos os povos (SAQUET, 2013).

Posteriormente, Raffestin (1993) avança na compreensão do território para além de Estado-nação, sistematizando uma Geografia do Poder, no qual priorizou em sua obra um caráter mais político do território. O autor se utiliza das concepções de poder de Foucault para as questões relacionadas ao território: “O poder não é algo que se adquira, arrebate ou compartilhe, algo que se guarde ou deixe escapar; o poder se exerce a partir de inúmeros pontos e em meio a relações desiguais e móveis” (FOUCAULT, 1980, p. 88).

Da mesma maneira que Foucault, para Raffestin o território se constitui de um arranjo de relações denominado campo de poder, ou território de luta, resultante do entrelaçamento espacial de poderes que possibilitam não a conquista definitiva, mas o exercício provisório ou instável do poder territorial. “A suposição básica de Raffestin é que o território é uma relação interespaçial de poder, é espaço que se constitui como campo de guerra permanente de poderes relacionais” (AMBRÓSIO, 2013, p. 3). Para Raffestin (1993) os territórios revelam relações de

poder, o Estado, os indivíduos e todas as organizações, grandes ou pequenas, podem ser pensados como atores sintagmáticos que produzem os territórios, organizando-os por meio de novos recortes, novas implantações e novas ligações.

Todavia, Souza (2012) evidencia que o território não tem apenas um caráter político, como privilegiado por Raffestin (1993), possuindo também aspectos culturais e econômicos, mesmo sendo o poder que define o território em primeiro lugar. O autor aponta que o território é fundamentalmente um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder, o território seria um instrumento de exercício de poder e esse poder não se restringe ao Estado. Souza (2012) assevera que há necessidade de superar outra limitação do entendimento clássico de território, a exclusividade de um poder em relação a um determinado território. O que existe é que um dado território pode ter várias relações de poderes, como a de um camelô que defende o seu “ponto” de seus concorrentes e do guarda municipal, demonstrando as múltiplas forças que podem atuar na disputa de um território (SOUZA, 2012).

Em vista disso, o poder não precisa ser exercido apenas por uma instância, por uma imposição, de cima para baixo, por isso, Souza (2009) traz à tona, a noção de autonomia, que seria a capacidade de um grupo de “dar a si a própria lei”, autogovernar-se, livre de hierarquias e assimetrias estruturais de poder. O poder pode ser compartilhado por todos os membros de um grupo, na medida em que estes deliberam em condições de plena liberdade o uso do solo, e desta maneira, os indivíduos não dominam uns aos outros, mas tentam se utilizar da persuasão para influenciar seus pares (SOUZA, 2009).

O senso comum e a literatura científica restringiram o conceito de território da forma mais enfática de território nacional, mas, na concepção de Souza (2012), o território não dever ser reduzido a uma associação com a figura do Estado, ele aponta a existência de múltiplos territórios, principalmente nas grandes cidades, como o território da prostituição, do narcotráfico, dos homossexuais e das gangues, que podem ser temporários ou permanentes. Nas palavras de Souza:

Territórios existem e são construídos (e desconstruídos) nas mais diversas escalas, da mais acanhada (por ex., uma rua) à internacional (p. ex., uma área formada pelo conjunto dos territórios dos países-membros da Organização do Tratado do Atlântico Norte – OTAN); territórios são construídos em escalas temporais as mais diferentes: séculos, décadas, anos, meses ou dias; territórios podem ter um caráter permanente, mas podem ter uma existência periódica, cíclica (SOUZA, 2012, p. 81).

No entendimento de Souza (2012), o território nunca pode ser compreendido e investigado sem que o aspecto material do espaço social seja adequadamente considerado,

contudo, Souza (2012, p. 87) pondera que territórios são no fundo “antes relações sociais projetadas no espaço que espaços concretos”, ou seja, embora o território seja uma das manifestações do espaço social e da espacialidade, não é em razão disso uma “coisa” material. O autor ainda complementa afirmando que o território e o substrato material que lhe serve de suporte e referência não são por si só sinônimos. Na ótica de Souza (2009), é preciso descoisificar o território e nem por isso se estará negligenciando a materialidade do espaço, estará sim refinando o conceito e lhe conferindo maior rigor.

Compartilhando de convicções similares a Souza (2012), Saquet (2015) compreende o território como espaço de organização e luta, de vivência da cidadania e do caráter de gestão do diferente e do desigual. O autor salienta que os territórios precisam ser estudados de acordo com suas peculiaridades, seus tempos, suas articulações e dinâmica, por isso, para conhecer as especificidades de territórios é essencial que sejam estudados seus movimentos e contradições (SAQUET, 2015). Saquet (2007) explica o que considera ser uma questão fundamental na reflexão sobre território, para ele é necessário reconhecer as interfaces e as interligações existentes entre as suas diferentes dimensões. O processo de apropriação do território é econômico, político e cultural, no qual, a natureza exterior ao homem está presente e é influente, o território é resultado e condição desta articulação e unidade (SAQUET, 2007).

Por conseguinte, Saquet (2007) admite que há múltiplas abordagens que tentam contemplar as relações entre as diferentes dimensões sociais do território, ora privilegiando aspectos políticos e econômicos, ora econômicos e culturais, ora culturais e políticos. O autor ressalta que essas diferentes dimensões são indissociáveis, e a unidade deve ser considerada na tentativa de superar os limites impostos por cada concepção feita isoladamente (SAQUET, 2007). Portanto, nos estudos territoriais há de se considerar a conjugação das dimensões da economia, da política, da cultura e da natureza exterior ao homem, o que ensejaria na abordagem (E-P-C-N) (SAQUET, 2007). Por isso, deve haver uma coexistência entre ambas as abordagens do território, considerando as diferentes esferas de análise e as maneiras que estas se sobrepõem umas às outras, uma vez que, as mesmas não são consideradas excludentes, estando vinculadas ao contexto territorial em que estão inseridas (VALE; SAQUET; SANTOS, 2005). Saquet (2009) argumenta que não há território sem uma trama de relações sociais, o território é uma construção coletiva e multidimensional. Para o autor:

O território significa articulações sociais, conflitos, cooperações, concorrências e coesões; é produto de tramas que envolvem as construções (formas espaciais), as instituições, as redes multiescalares, as relações sociais

e a natureza exterior ao homem; é objetivo-material e subjetivo-imaterial ao mesmo tempo (SAQUET, 2009, p. 88).

O território para Saquet (2009) é considerado produto de mudanças e permanências ocorridas num ambiente no qual se desenvolve um grupo social, é a apropriação social do ambiente; ambiente construído, com múltiplas variáveis e relações recíprocas. A apropriação do ambiente é expressa em termos sociais nas relações de poder. Saquet (2013), compreende as relações de poder como utilização do espaço, bem como o movimento de grupos sociais que ultrapassam as atribuições do Estado, o autor enfatiza que são as relações de poder que organizam e configuram as territorialidades e os territórios, demonstrando-se em forma de leis, normas que visam a regulação e a dominação social.

Conforme Saquet (2009), o território não é apenas uma área delimitada e constituída pelas relações de poder do Estado, pois nesta hipótese estaria desconsiderando as diferentes formas de focar o seu uso, é preciso uma análise mais complexa e que contemple os diversos atores e as diversas relações sociais. O território pode ser considerado como delimitado, construído e desconstruído por relações de poderes que envolvem uma gama muito grande de atores que territorializam suas ações com o passar do tempo (SAQUET, 2009).

Em suma, o que Saquet (2007) pretende reforçar, é que o movimento e a heterogeneidade estão presentes no território e nas relações que seus agentes sociais efetivam. O território pode ser compreendido de diferentes maneiras, existem abordagens que se complementam e são multidimensionais frente ao território. Há quem priorize uma das dimensões sociais, porém, há múltiplas abordagens do território e da territorialidade humana e, por isso, mais apropriadas e coerentes com a complexidade do real (SAQUET, 2007).

Partindo de uma concepção semelhante à de Saquet (2007), Haesbaert (2004) percebe o território como possuindo múltiplas dimensões, reconhece o processo de dominação e de apropriação na construção de território, contemplando os aspectos objetivos e subjetivos. Para Haesbaert (2004) não há como definir o indivíduo ou a sociedade sem inseri-los num determinado contexto geográfico territorial, logo, o território é uma das principais abordagens que tentam responder a relação entre a sociedade e seu espaço. O autor alude o caráter relacional do território, isto é, relacional no sentido de relação social-histórica, assumindo que o território é movimento, fluidez, interconexão, e num sentido mais amplo temporalidade.

Como já exposto anteriormente, Haesbaert (2004) reconhece que o território possui uma nítida amplitude em torno de seu conceito, há várias definições até mesmo na geografia, e tal qual Souza (2009) e Saquet (2017), Haesbaert (2007) assume que em qualquer sentido, o

território tem a ver com o poder, tanto o poder no sentido mais explícito de dominação, quanto ao poder no sentido mais implícito ou simbólico de apropriação. O autor aponta que:

(...) o território pode ser concebido a partir da imbricação de múltiplas relações de poder, do poder mais material das relações econômico-políticas ao poder mais simbólico das relações de ordem mais estritamente cultural. (...) imerso em relações de dominação e/ou de apropriação sociedade-espço, "desdobra-se ao longo de um continuum que vai da dominação político-econômica mais 'concreta' e 'funcional' à apropriação mais subjetiva e/ou 'cultural-simbólica'". (Haesbaert, 2004, p.79-95-96).

Para investigar o território, Haesbaert (2007) preconiza dois tipos ideais, um mais funcional (concreto) e outro mais simbólico (significados), mas ressalta que todo território funcional tem uma carga simbólica, e todo território simbólico tem sempre algum caráter funcional. Portanto, para o autor todo território é obrigatoriamente e concomitantemente funcional e simbólico. Haesbaert (2004) agrupa as concepções de território em três vertentes ou dimensões: a política – a mais difundida, na qual o território é visto como um espaço delimitado e controlado, onde se exerce um determinado poder; cultural – prioriza a dimensão simbólica e mais subjetiva; econômica – menos difundida, enfatiza a dimensão espacial das relações econômicas, o território como fonte de recursos. Posteriormente o autor acrescentou a interpretação naturalista, que se utiliza de uma noção de território com base nas relações entre sociedade e natureza. Segundo Haesbaert (2004), parece haver consenso que a dimensão política é a que melhor responde pela conceituação de território.

Embora, reconhecendo a importância destas quatro dimensões em que geralmente o território é estudado, Haesbaert (2004) opta por inserir essas dimensões em um conjunto de perspectivas teóricas segundo dois binômios, o materialismo-idealismo e o binômio espaço-tempo. O binômio materialismo-idealismo desdobra em outras duas perspectivas: a que enfatiza uma dimensão seja ela natural, econômica, política ou cultural e a perspectiva integradora que envolve conjuntamente todas as dimensões. Já o binômio espaço-tempo possui dois sentidos: com caráter mais absoluto e relacional ou com sua historicidade e geograficidade.

Diante de todas essas concepções, Haesbaert (2004) assegura que o território só pode ser interpretado a partir de uma visão conectada entre as muitas dimensões sociais, ou seja, através de uma perspectiva integradora. Ao se estudar um território é preciso observar as dimensões econômicas, políticas, culturais e naturais, é imprescindível contextualizar historicamente o território, e somente desta maneira seria possível de fato compreender o território em questão (HAESBAERT, 2004). Contudo, Haesbaert (2004) versa que é difícil encontrar um espaço capaz de integrar de forma coesa todas essas múltiplas dimensões. Por

isso, ele deixa em aberto duas possibilidades: admitir vários tipos de territórios que coexistiriam no mundo contemporâneo, ou trabalhar o território com uma ideia articulada, conectada ou integrada.

Além dos autores já citados, vários outros contribuíram e contribuem no debate sobre territórios, Santos (1994), por exemplo, deu ênfase à dimensão econômica, e apesar de não ter o território como elemento central em seus estudos, teve importantes contribuições teórico-metodológicas reproduzidas tanto no Brasil como em outros países (SAQUET; SILVA, 2008). O território para Santos (1994) é percebido como o espaço de uma nação, delimitado e regulado, no qual manifesta elementos fixos resultantes da ação do homem, o território seria o palco da proliferação do capital, espaço apropriado pelos agentes do capital através da divisão social do trabalho (SANTOS, 1994).

Já Fernandes (2009), desenvolveu uma tipologia de territórios, procurando com isso esclarecer uma leitura da diversidade territorial que produz a multiterritorialidade. Para Fernandes (2009) não basta apenas falar em território, é preciso definir qual é o território em questão. O autor concorda com Souza (2009) no que se refere ao modismo de se falar em território, Fernandes (2009) argumenta que esse modismo se dá por diversos fatores, entre eles o fato de que o território é utilizado como ideia central na implantação de políticas públicas.

Destarte, sintetizando o que foi exposto até aqui, verificou-se que espaço e território não são sinônimos, são conceitos diferentes, mas ambos interligados, um está presente no outro, o espaço é indispensável para a apropriação e produção do território (SAQUET, 2009). Com relação aos autores discutidos neste capítulo, Raffestin (1993) abordou em sua obra o caráter mais político do território, entendendo-o como fruto da apropriação social por sociedades, e não somente pelo poder estatal. Em sua análise a construção do território revela relações marcadas pelo poder, o território é uma relação interespaçial de poder. Saquet (2015) traz em suas contribuições a ideia de articular o tempo, o espaço e o território, englobando, aspectos da economia, da política, da cultura e da natureza exterior ao homem, que ele denomina de abordagem E-P-C-N.

Haesbaert (2004) propõe uma perspectiva integradora, da mesma forma que Saquet (2015), aponta que, para se analisar um dado território tem que se considerar conjuntamente as dimensões políticas, econômicas, culturais e naturais. Souza (2009) possui um olhar voltado aos movimentos de lutas sociais e às formas de resistência à heteronomia, destacando as relações de poder e apontando a existência de múltiplos territórios como o da prostituição e do narcotráfico. Este autor entende que a questão primordial, quando se fala de território é quem domina ou influencia e como domina ou influencia este espaço. Santos (1994) possui como

categoria central de análise o espaço geográfico, mas desenvolve a concepção de que o território seria o palco da proliferação do capital. E por fim Fernandes (2009) procurou definir os diferentes tipos de territórios, no que chamou de a tipologia de territórios.

Desse modo, dependendo da linha de trabalho e das concepções metodológicas de cada autor, se dá ênfase a alguns aspectos dentro do território, seja o econômico (Milton Santos), o político (Raffestin), o natural (Ratzel) ou o cultural, ou ainda, o entrelaçamento destes fatores (Haesbaert, Saquet e Souza), para explicar o conceito e a dinâmica de um espaço que está sempre em construção. Fica evidenciado que, direta ou indiretamente a ideia de relação de poderes está presente na obra dos autores, e que ao contrário do senso comum, o território não é somente aquele do Estado-Nação, e que também não é sinônimo de espaço.

Isto posto, nesta dissertação, o território de Presidente Castelo Branco foi interpretado de acordo com a proposta integradora de Haesbaert (2004), levando em consideração as várias dimensões que se relacionam mutuamente entre si, haja vista, que na cidade estudada, assim como qualquer outra, não há um processo de territorialização puramente econômico, há sempre aspectos políticos, culturais e naturais envolvidos. Além disso, a contextualização histórica de Presidente Castelo Branco é fundamental para o entendimento de toda sua dinâmica territorial e de como os moradores desenvolveram sua territorialidade nesta cidade.

Portanto, diante de um tema que possui múltiplas concepções e que está sempre em construção, ao se estudar o território é de suma importância revisitar as obras dos autores clássicos conforme anteriormente explanado. Assim, este trabalho pretende contribuir para o entendimento dessas multiplicidades de compreensões, possibilitando ao leitor identificar que o território de Presidente Castelo Branco possui várias dimensões, tem historicidade, identidade, memórias e simbolismos.

O campo dos Estudos Organizacionais se coloca cada vez mais em uma zona de multidisciplinaridade, e os estudos sobre o território podem contribuir no entendimento dos inúmeros conflitos, as diversas relações de poderes e as variadas questões sociais do qual o território é palco. Território, que é um emaranhado de forças de poder, que agem e proporcionam a (re)construção das territorialidades, territorialidades essas, que serão discutidas na próxima seção, juntamente com os processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização, conhecidos como processo (TDR).

### 2.3.1 TERRITORIALIDADE E O PROCESSO T-D-R

Partindo da explanação da amplitude do conceito de território e das suas diversas abordagens, adentra-se no conceito de territorialidade, que permitirá uma maior compreensão do que vem a ser território, bem como dos processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização que serão discutidos. Os estudos sobre as práticas de territorialidade exigem do pesquisador um grande envolvimento e uma maior prudência, devido ao fato de que estas possuem vertentes intersubjetivas. Além disso, para compreender a territorialidade dos moradores de Presidente Castelo Branco, é necessário observar as manifestações sociais, e levar em consideração os elementos que constituem o espaço e os significados e sentidos que envolvem as relações sociais (SODRÉ, 2008).

Do mesmo modo que o território, Haesbaert (2007) adverte que o debate em torno da territorialidade também assume dimensões múltiplas: desde uma concepção como sendo mais ampla que a do território, ou pela percepção da territorialidade como algo mais restrito, uma simples “dimensão” do território. Raffestin (1993) entende que o conceito de territorialidade foi se desenvolvendo ao longo dos anos, segundo o autor, foi por volta de 1920 que esse estudo começou a ser discutido com os naturalistas, observando o comportamento dos animais, a propósito, as ideias fundamentais a respeito da territorialidade vêm da relação entre o animal e a defesa de seu território. Foi a partir destas perspectivas biológicas que H. E. Howard definiu a territorialidade como uma conduta própria do ser vivo em tomar posse de um território e de alguma maneira tentar defendê-lo do ataque de outras espécies e até da sua própria espécie.

Raffestin (1993) explica que a demarcação dos limites em conjunto com a posse, real ou simbólica, determinam o território. Todavia, para o autor, a territorialidade vai além da separação de um território do outro, é necessário que ocorram práticas que diferenciem este território dos demais. A territorialidade diz respeito a algo vivido no território pelos membros de um grupo social ou pela sociedade em geral, é uma prática social que é construída no dia a dia, é a ação que transforma o espaço em território e que é assentada nas relações de poder (RAFFESTIN, 1993).

A territorialidade seria algo abstrato: aquilo que faz de qualquer território, um território, ou seja, relações de poder, delimitadas espacialmente e que operam sobre um substrato referencial. É a interação entre o ser humano e espaço, há sempre uma interação entre os seres humanos mediatizada pelo espaço (SOUZA, 2012). É o acontecer de todas as atividades e relações sociais cotidianas, tanto as relações econômicas, como políticas e culturais que um sujeito ou grupo social possui com o seu ambiente exterior (SAQUET, 2007). São as relações



diárias, momentâneas, que os homens mantêm com sua natureza inorgânica, para sobreviver biológica e socialmente, o que corresponde às relações sociais cotidianas em tramas, no trabalho, na família, na Igreja, nas lojas, nos bancos, na escola etc. A territorialidade é um fenômeno social que envolve indivíduos que fazem parte do mesmo grupo social e/ou de grupos distintos (SAQUET, 2007).

De acordo com Sack (1986), a territorialidade humana é como um elemento poderoso e generalizado na vida das pessoas, nos quais os estudos atuais não têm debatido a fundo em torno de seu conceito, o autor não concorda com aqueles que afirmam que a territorialidade humana é parte de um instinto agressivo, como outros animais territoriais. Para Sack (1986, p. 21-22): “a territorialidade é uma tentativa de um indivíduo ou grupo de afetar, influenciar ou controlar pessoas, fenômenos e relações, através da delimitação e da afirmação do controle sobre uma área geográfica”. Esta área geográfica que se refere o autor é o território. A territorialidade está intimamente relacionada em como as pessoas usam a terra e como elas organizam-se no espaço, e como elas dão sentido ao lugar. Em outras palavras, a territorialidade é uma estratégia geográfica poderosa para controlar pessoas e coisas através de um controle de área, ela é usada nas relações do dia-a-dia e nas organizações complexas, é um meio pelo qual o espaço e o tempo estão inter-relacionados (SACK, 1986).

Haesbaert (2007) expõe que alguns autores reduzem a territorialidade à dimensão simbólico-cultural do território, mas em seu ponto de vista a territorialidade não é apenas algo abstrato, é uma dimensão imaterial, enquanto imagem ou símbolo de um território. O autor faz um mapeamento das diferentes alternativas de se trabalhar com a relação entre território e territorialidade havendo quatro possibilidades: a) a territorialidade como uma concepção mais ampla que território, em que todo território corresponderia a uma territorialidade, mas nem toda territorialidade teria obrigatoriamente um território; b) territorialidade praticamente como sinônimo de território, territorialidade como condição da existência do território; c) territorialidade como concepção distinta de território em dois sentidos, 1- territorialidade como domínio da imaterialidade e 2- territorialidade como domínio do vivido; e finalmente d) territorialidade como uma das concepções de território, como dimensão simbólica ou identidade territorial.

Nesse cenário, Haesbaert (2007) opta por tratar a territorialidade num sentido mais amplo que território, ele explana o que parece diferenciar a sua definição de território em relação a outras disciplinas: “não caracterizamos, nunca, território apenas pela sua dimensão simbólica - ao contrário da territorialidade (em que o território não necessariamente precisa estar concretamente manifestado), ele sempre envolve uma dimensão material-concreta”

(HAESBAERT, 2007, p. 27). Além do que, o autor argumenta que a articulação de movimentos para a construção de um território, seja por meio de uma dominação concreta e/ou pela apropriação simbólica realizada por grupos humanos pode ser chamada de territorialização, a territorialidade é inerente ao processo de territorialização, ou melhor, a territorialidade significa condição e resultado da territorialização (SAQUET, 2009).

Recentemente, alguns trabalhos têm tido como objetivo analisar as interfaces entre territorialidade e identidade, Picheth e Chagas (2018) compreendem que o estudo em conjunto dessas duas abordagens, contribuem para uma concepção mais complexa sobre territorialização, pois, evidenciaram que os conceitos estão ligados, uma vez que a apropriação do território também pressupõe manifestações identitárias. No artigo intitulado “Interfaces entre territorialidade e identidade: analisando as vivências das mães do Grupo Maternati”, as autoras verificaram que identidade e território extrapolam para além das fronteiras organizacionais e do território físico. Ao considerar o Maternati (Grupo de Apoio a Gestantes e Mães de Maringá/PR) como território, Picheth e Chagas (2018) evidenciaram o avanço da dimensão espacial no processo de territorialização. Desta maneira, não havia uma restrição da territorialização de um espaço, mas sim seu avanço para além das fronteiras. Segundo as autoras:

O convívio frequente entre as mulheres propiciava a reprodução das práticas que avançavam para além do território do Maternati, envolvendo a adesão de novas entrantes; a expansão para outros espaços físicos – públicos e privados –; a territorialização de novos espaços” (PICHETH; CHAGAS, 2018, p. 798).

A ação de territorialização é uma prática que envolve tanto elementos concretos, quanto elementos simbólico-abstratos. Raffestin (1993) enxerga a necessidade de se analisar a territorialidade e a territorialização levando em conta sempre o enfoque sócio-histórico e o espaço-temporal. Compreende-se que a territorialidade possui um caráter mais denso, com limites espaciais mais ou menos bem definidos, as territorialidades são espaços territorializados pelos sujeitos que por eles mesmos se mantêm estanque. Por outro lado, a territorialização, sinônimo de ações territorializadoras, é algo constante e mutável, são práticas implícitas e explícitas que ocorrem das mais variadas formas, utilizando principalmente da ação do tempo presente, da oportunidade imediata, do agora (RAFFESTIN, 1993).

O território implica em uma noção de delimitação, impor limites para aqueles que pertencem e para aqueles que não pertencem a determinado sistema territorial. Cada um desses sistemas territoriais, buscam manter sua própria ordem ou suas várias ordens em duelos hierárquicos com demais sistemas territoriais. E dessas disputas nasce a territorialização, a

necessidade e o objetivo de se produzir território por parte dos sujeitos cada um em seu nível, desde a construção de uma mansão no bairro, até a ocupação de crianças em determinada rua que utilizam de marcações de quatro tijolos/chinelos para o gol e uma bola para transformar a rua em um campo de futebol (RAFFESTIN, 1993).

A territorialização para Haesbaert (2004) é entendida como um conjunto de múltiplas ações, pelo qual os sujeitos se apropriam do espaço e se tornam de algum modo ligado a ele, seja pelo jeito que se organizam e dão significados ao lugar e/ou então, pelas efetivas relações de pertencimento construídas sobre o espaço, no qual são definidos comportamentos, práticas e linguagens no intuito de estabelecer um território. A materialização da territorialidade não é imprescindível para que a territorialização ocorra, de forma que, todo território é dotado de uma territorialidade, mas, nem toda territorialidade exige um território no seu sentido material (HAESBAERT, 2009). Haesbaert (2007) entende que a territorialização ocorre de acordo com a transformação ou apropriação do espaço por parte dos indivíduos, o autor fala em quatro grandes fins ou objetivos da territorialização: abrigo físico, fonte de recursos materiais; identificação ou simbolização de grupos através de referentes espaciais; controle e/ou disciplinarização através do espaço; e por último a construção e controle de conexões e redes.

Associado à territorialização tem-se os processos de desterritorialização e reterritorialização, que são compreendidos respectivamente como o movimento de desenraizamento das pessoas de seus territórios; e a repetição das práticas de territorialização pelas mesmas pessoas (HAESBAERT, 2004). Haesbaert (2007) afirma, que não há desterritorialização sem reterritorialização, para o autor o que existe, de fato, é uma vivência concomitante de diversos territórios, ou seja, uma multiterritorialidade, no sentido de experimentar vários territórios ao mesmo tempo.

Enquanto a territorialização é entendida como o enraizamento, tanto em uma área, localização ou Estado-Nação, a desterritorialização é rompimento de fronteiras, trata-se do abandono de um território (SAQUET,2013). Inclusive, a desterritorialização não estaria necessariamente vinculada à saída geográfica dos indivíduos de determinados espaços, mas também quando estes espaços deixam de existir ou se modificam significativamente, perdendo o vínculo adquirido junto a esses indivíduos, mesmo que estes ainda estivessem inseridos nele, como se o território os deixassem.

O processo de desterritorialização pode ser tanto simbólico, como a destruição de símbolos, quanto concreto e material, pela destruição de antigos laços. Para um grupo de indivíduos, a desterritorialização pode estar relacionada à exclusão de acesso à terra, enquanto para outros a exclusão se dá em um nível simbólico-cultural. (HAESBAERT, 2004). Os

principais elementos da territorialização também são encontrados na desterritorialização, porque embora aconteçam perdas, ocorre a reconstrução de identidades, havendo mudanças nas relações de poder, novas relações sociais e elementos culturais, que de certa forma são reterritorializados (SAQUET, 2009).

Por sua vez, o processo de reterritorialização, ocorre quando o indivíduo desterritorializado, encontra-se dentro ou adentrando em um novo território, ao qual passa a pertencer. Esse processo se dá, na concepção de Haesbaert (2007), de forma automática, já que os indivíduos, por mais dificuldades que encontrem ao integrarem-se em determinados territórios, desde o momento em que o fazem, estão dando a ele as suas características pessoais e seus aspectos simbólicos. Depois de desterritorializados, os moradores de Presidente Castelo Branco passaram pelo processo de reterritorialização, tentando se readaptar, integrar-se ao novo território, criar novos vínculos. E este processo de reterritorialização não é tarefa fácil, muitos não conseguem se readaptar à nova dinâmica territorial, estes buscam novos territórios ou permanecem, mesmo não se readaptando plenamente ao o novo território.

Conforme Souza (2009) explicita, os processos de reterritorialização e desterritorialização envolvem sempre o exercício de relações de poder e a projeção destas relações no espaço, entretanto, o território não pode ser reduzido a esta projeção. Para Saquet (2007, p.111) os processos T-D-R (territorialização, desterritorialização e reterritorialização) “são simultâneos e podem ocorrer no mesmo lugar ou entre diferentes lugares, no mesmo momento ou em distintos momentos e período históricos, de acordo com cada situação, cada relação espaço-temporal”.

O território é pensado como uma construção onde desterritorialização e reterritorialização são processos indissociáveis se há um movimento de desterritorialização, conseqüentemente há também um movimento de reterritorialização (DELEUZE E GUATTARI, 2011). Deleuze e Guattari (2011) possuem um olhar bastante amplo e abstrato da desterritorialização, porém Haesbaert (2004) reconhece que a origem deste termo e sua compreensão advêm das obras destes filósofos, os quais asseguram que na contemporaneidade os fluxos e movimentos de saídas e entradas entre territórios são ininterruptos. Gilles Deleuze explica:

(...) construímos um conceito de que gosto muito, o de desterritorialização. (...) precisamos às vezes inventar uma palavra bárbara para dar conta de uma noção com pretensão nova. A noção com pretensão nova é que não há território sem um vetor de saída do território, e não há saída do território, ou seja, desterritorialização, sem, ao mesmo tempo, um esforço para se reterritorializar em outra parte. (Gilles Deleuze, em entrevista em vídeo).

Todo este processo denominado de T-D-R, ou seja, territorialização (T), que é o enraizamento ou apropriação territorial, de desterritorialização (D), o momento de rompimento e de reterritorialização (R), a nova forma de ocupação do território em meio a outra dinâmica, por vezes é complexo, Medeiros (2009) observa que o movimento de desenraizamento e novo enraizamento em um novo espaço ou no mesmo espaço que fora modificado são cheio de erros e acertos, muitos indivíduos desistem, e outros ficam até conseguirem fixar marcas de sua identidade.

Outrossim, Haesbaert (2007) chama a atenção sobre duas visões diferentes sobre a desterritorialização: a desterritorialização do alto ou superior e desterritorialização de baixo ou inferior. A desterritorialização do alto estaria vinculada às categorias sociais privilegiadas, uma vez que podem acessar todos os benefícios dos circuitos globalizados, já a desterritorialização de baixo envolve os grupos que estão na base da pirâmide social, aqueles que são privados do acesso ao território como os sem-terra e os sem-teto. A desterritorialização para os ricos poderia ser confundida com uma multiterritorialidade segura, uma mobilidade opcional, enquanto que para os mais pobres, a mobilidade é compulsória, resultado da total falta de opção (HAESBAERT, 2007).

Sobre o conceito de multiterritorialidade, Haesbaert (2007) se refere ao sentido de experimentar vários territórios ao mesmo tempo e de, a partir daí, formular uma territorialização efetivamente múltipla, multiterritorialidade aparece como uma resposta ao processo identificado por muitos como desterritorialização. “O que existe, de fato, é um movimento complexo de territorialização, que inclui a vivência concomitante de diversos territórios - configurando uma multiterritorialidade”. (HAESBAERT, 2007, p.20). Com isso, depois de discutir sobre territórios, territorialidades e os processos (T-D-R), é apresentado o quadro abaixo, que sintetiza os principais conceitos debatidos nesta seção, e que foram utilizados na análise dos dados da pesquisa.

**Quadro 1 - conceitos de Território, Territorialidade e T-D-R**

Território	O território compreende tanto a identificação como a apropriação. Ao habitar um espaço e tomar consciência de sua participação, as pessoas o transformam em um território
Territorialidade	Forma de identificação dos indivíduos com um determinado território, de forma física e principalmente simbólica.
Territorialização	É o processo de apropriação do território por parte dos indivíduos, seja ela concreta ou simbólica.

Desterritorialização	Trata-se do abandono de um território, é a perda de significados. Este processo pode ser tanto simbólico, quanto concreto e material.
Reterritorialização	É o mecanismo de readaptação dos indivíduos a um novo território, ou a um mesmo território que fora modificado por algum fator específico.

Fonte: Haesbaert, 2007 (adaptado pelo autor).

Outrossim, finalizando este referencial teórico e recapitulando o que foi exposto até aqui, compreende-se que espaço e território não são sinônimos, todavia, um está contido no outro, espaço e território são conceitos chaves, complementares e interdependentes, não há como falar em território sem antes conceituar o espaço, esses dois conceitos não podem ser trabalhados separadamente (SAQUET, 2009). O espaço com seus signos é produzido e transformado em território através da ação de diversos agentes que visam controlá-lo e influenciá-lo. Em decorrência dessa produção do espaço formam-se as cidades, campo de desigualdades e disputas entre os agentes sociais, que buscam participar das decisões relacionadas ao espaço urbano.

A cidade também pode ser comparada a uma megaorganização, pois ambas possuem “os mesmos traços distintos de complexidade, diversidade, singularidade, pluralidade e contradição”, sendo que no mesmo espaço urbano expandem-se das mais simples às mais complexas organizações, mas todas possuindo o mesmo marco identitários (FISCHER, 1997, p. 75). A cidade compreendida enquanto organização permite um olhar organizacional para a dinâmica urbana, abrindo o leque de possibilidades para a observação da vida social organizada (SARAIVA; CARRIERI, 2012; VIEGAS; SARAIVA, 2015).

Todavia, as cidades são formadas por vivências, inter-relações, por pessoas e suas práticas do dia a dia, que são tão importantes quanto aspectos estruturais ou formais. Desta maneira, tal como as organizações, as cidades são espaços de produção e consumo de bens e serviços, um campo de luta e contradições, e é no cotidiano da cidade que as manifestações de dominação e apropriação são constituídas e praticadas, no qual produzem o território e as territorialidades, condição e produto do processo de territorialização (SAQUET, 2013).

Nesse sentido, a cidade compreendida como território ou múltiplos territórios, oportuniza analisar suas conexões espaciais e sociais, além de compreender a configuração capitalista do espaço urbano. Por isso, os estudos sobre o território e o processo de territorialização, desterritorialização e reterritorialização são extremamente relevantes, pois, proporcionam o entendimento da dinâmica territorial dos indivíduos, além do que, de maneira explícita ou implícita, o território sempre está presente em quase todas as políticas públicas,

seja ela econômica, social, setorial ou espacial. O entendimento das territorialidades deve ser considerado para se estabelecer estratégias de desenvolvimento socioespacial nas cidades, já que elas refletem o que é vivido pelos indivíduos que nela habitam (SARAIVA; CARRIERI; SOARES, 2014).

Os Estudos Organizacionais resgataram os conceitos de espaço e território objetivando articular as relações sociais que acontecem nestes espaços, pois, a cidade envolve as práticas sociais (MISOCZKY et al., 2012). Portanto, a combinação desses conceitos possibilita compreender a realidade da cidade de Presidente Castelo Branco no que tange a ocupação e produção territorial por meio de uma visão que contempla os aspectos materiais e imateriais, proporcionando identificar como as decisões tomadas no contexto urbano, como a duplicação de uma rodovia, tende a influenciar na vivência das pessoas e em suas relações sociais e espaciais. Diante disso, essas abordagens trazem um enriquecimento para as perspectivas de poder em Estudos Organizacionais, considerando o fato de que as organizações são reconfiguradoras dos territórios e são por eles reconfiguradas. (BRULON; PECI, 2013).

Por fim, alicerçado nas obras de Saraiva e Carrieri (2012), (que enfatizam que a cidade é vivida pelos que nela habitam, é o palco das interações entre os diferentes); Lefebvre (2001), (no qual o espaço é um produto da sociedade, é o locus da reprodução das relações sociais de produção) e Haesbaert (2007), (que percebe o território como possuindo múltiplas dimensões: econômica, política, cultural e natural) além de outros autores, foi possível questionar as múltiplas facetas do território a ser estudado, no caso o município de Presidente Castelo Branco, com isto pôde-se perceber o surgimento de áreas periféricas e as centrais distribuídas territorialmente no espaço urbano e compreender todo o processo de (des)(re)territorialização dos moradores do município de Presidente Castelo Branco com a duplicação da rodovia BR-376.

O próximo capítulo trará um breve histórico da cidade de Presidente Castelo Branco, como ela foi fundada e se desenvolveu durante os anos, assim como, será apresentado a origem da BR-376, sua concessão e todos os problemas deste processo, além da instalação da praça de pedágio na cidade.

### **3 CARACTERIZAÇÃO DA CIDADE DE PRESIDENTE CASTELO BRANCO E DA BR-376**

#### **3.1 De Iroí a Presidente Castelo Branco**

A colonização do norte do Paraná foi impulsionada devido ao ciclo do café, fruto da expansão da produção cafeeira Paulista, atraídos pelo solo fértil e clima favorável paranaense, muitas pessoas migraram para esta região. A Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP) foi a grande responsável pela colonização deste pedaço do território paranaense, dezenas de cidades foram planejadas pela empresa. Estas cidades foram intercaladas de 100 em 100 km uma das outras, sendo consideradas de porte médio e grande. Entre estas cidades foi definido que a cada 10 ou 15 quilômetros seria fundado os patrimônios, centros comerciais e abastecedores intermediários (REGO E MENEGUETTI, 2008).

A Cia. Melhoramentos Norte do Paraná, considerada a maior empresa colonizadora do País, foi responsável pelo desbravamento e ocupação de uma área correspondente a 546.078 alqueires de terras ou cerca de 13.200 km<sup>2</sup>, área maior que a de muitos países. Fundou 63 cidades e patrimônios, vendeu mais de 50.000 lotes agrícolas, garantindo o acesso a estas propriedades com abertura de 5.000 quilômetros de estradas vicinais, mantidas e conservadas pela empresa, com tráfego intenso, até a transferência ao poder público. Isso permitiu que mais de 1.000.000 de pessoas se estabelecessem nas regiões norte e nordeste do Estado, contribuindo de forma significativa para seu desenvolvimento econômico (COMPANHIA..., 2019).

As cidades eram instaladas em lugares estratégicos, e unidas pela pista de rodagem ou pela ferrovia a fim de permitir a habitação e a socialização entre vizinhos, além da relação comercial. As propriedades estavam delimitadas entre o curso d'água e a via, facilitando o acesso à água e ao transporte (REGO E MENEGUETTI, 2008). Na década de 1940 a CMNP vendeu os primeiros lotes de terras onde havia somente um marco na estrada que ligava Maringá a Paranaíba, que depois se tornou a vila Iroí e mais tarde se tornou distrito de Nova Esperança e tão logo a emancipada Presidente Castelo Branco (FILHO; GRAÇAS, 2011).

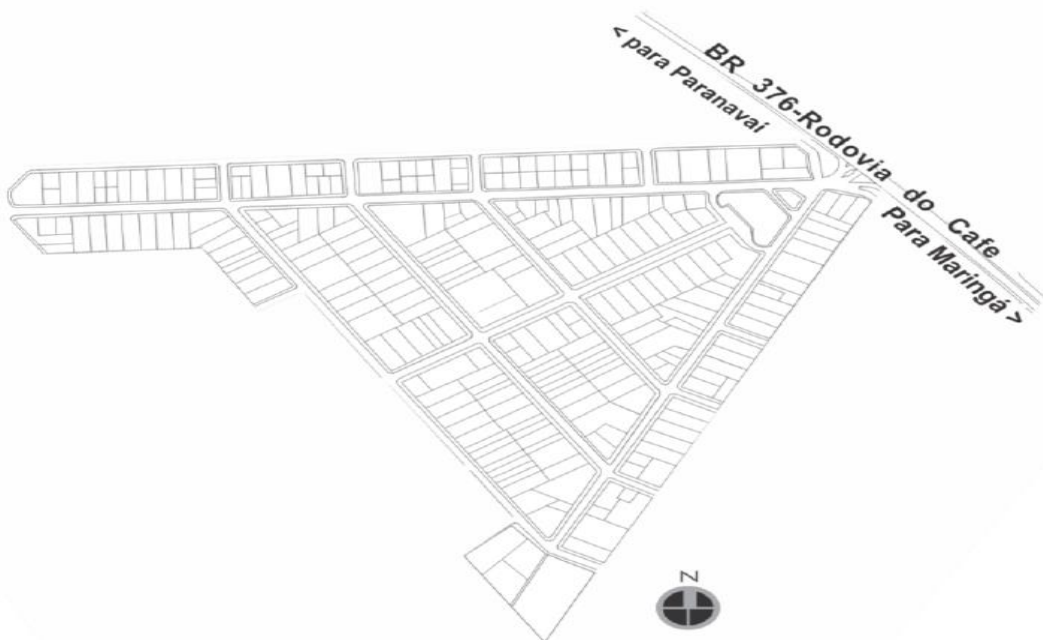
Localizada no noroeste do Paraná, na região metropolitana de Maringá, Presidente Castelo Branco está a 31,2 km de distância de Maringá, foi fundada em 21 de dezembro de 1964, possuindo uma população estimada em 5306 habitantes (IBGE, 2019). Os primeiros habitantes da cidade eram em sua maioria de descendência europeia, com predominância de italianos, alemães, espanhóis e portugueses. Nessa época o então patrimônio, era chamado de Iroí, que em Tupi-Guarani significa “Águas Limpas”, nome esse, devido aos vários riachos e



córregos que circundavam a cidade (FILHO; GRAÇAS, 2011). Em 1954 o Patrimônio de Iroí, que pertencia ao município de Mandaguari, foi transformado em Distrito, passando a pertencer ao município de Nova Esperança, e em 1964 acontece a emancipação, Iroí passa a condição de município e recebe o nome de Presidente Castelo Branco, uma homenagem ao então presidente da república: o Marechal Humberto de Alencar Castello Branco (FILHO e GRAÇAS, 2011).

No início a CMNP não teve interesse em colonizar a então vila Iroí, que era apenas um local de passagem da rodovia, a Companhia planejou somente os primeiros lotes e desenhos da via urbana e os próprios habitantes foram desbravando a mata e abrindo espaços para a instalação da primeira praça, igreja, escola e das primeiras ruas e lotes (FILHO; GRAÇAS, 2011). A figura abaixo representa o primeiro traçado urbano de Presidente Castelo Branco projetado pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, a cidade foi planejada ao lado da BR-376 e servia como ponto de parada aos viajantes que passavam pela rodovia.

**Figura 1 - Primeiro traçado urbano projetado pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná**



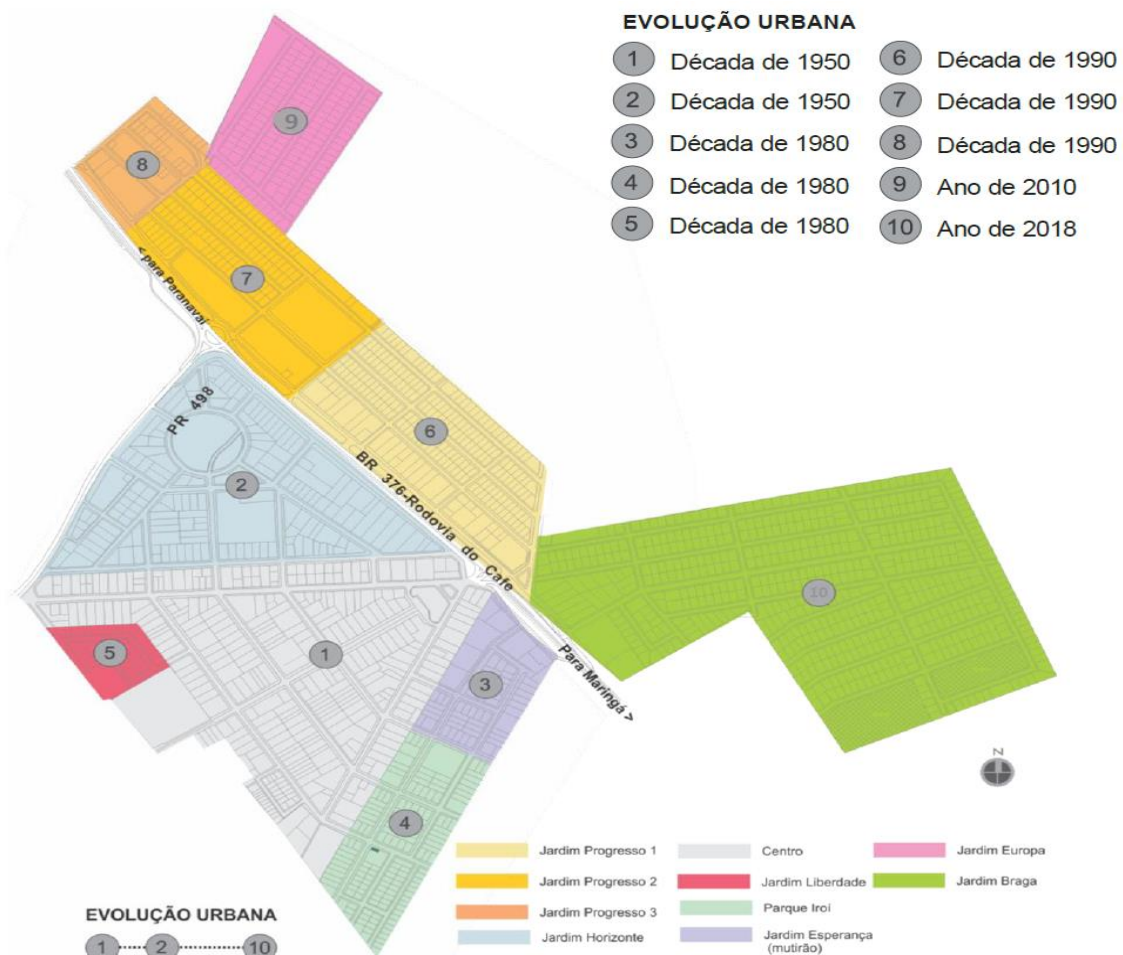
**FONTE: Roque (2018)**

Como observado na figura acima, inicialmente a planta da cidade foi projetada apenas no lado sul da rodovia, porém, devido à falta de planejamento do município e incentivo por parte da esfera estadual e federal para que isso fosse feito, a partir do início da década de 1990 começou a territorialização no lado norte da rodovia, fato este que causou e causa até os dias atuais inúmeros transtornos à população da urbe. Esta territorialização do lado norte foi

incentivada pela prefeitura, que na época adquiriu dois alqueires paulistas no lado norte, onde até então não havia moradias, tudo era pastagem. Com a compra desses alqueires a prefeitura promoveu um loteamento, e doou às famílias sem recursos para adquirir um lote, facilitando a construção de moradias por parte dessas famílias, nascendo o Jardim Progresso I (FILHO e GRAÇAS, 2011).

Na figura 2 é possível observar a atual planta da cidade e a evolução urbana no decorrer das décadas, a territorialização da parte de cima da rodovia (lado norte) a partir da década de 1990, e o lançamento de mais um loteamento no lado norte, Jardim Braga, que merece atenção dos gestores públicos para que os problemas de segregação e falta de infraestrutura já existentes não aumentem.

**Figura 2- Evolução urbana do município de Presidente Castelo Branco**



FONTE- Roque (2018)

Esta falta de planejamento fez a cidade crescer de modo desordenado e despreparado em relação ao fornecimento de serviços básicos de infraestrutura, deixando o lado norte da

cidade totalmente dependente do lado sul, por ser a parte mais antiga da cidade, o lado sul concentra a maioria dos serviços públicos como: hospital, escolas, postos de saúde e prefeitura, além disso, supermercados, bancos e o centro ficam neste lado. Além da falta de planejamento, houve um impedimento efetivo para o crescimento ordenado da cidade, a área urbana da zona sul é cercada por uma grande fazenda, e na época o proprietário não teve disposição em vender parte de suas terras para a construção de loteamentos (RODRIGUES e CORDOVIL, 2007). No entanto, já havia instrumentos jurídicos capazes de resolver este tipo de situação como a “desapropriação por necessidade ou utilidade pública” que está amparada na Constituição Federal de 1988. Tal instrumento não foi utilizado, talvez por falta de conhecimento dos gestores da época.

Em 2006 um grupo de alunos e professores da Universidade Estadual de Maringá dos departamentos de Arquitetura e Urbanismo e Ciências Sociais, em conjunto com o Observatório das Metrôpoles Núcleo UEM/Maringá, e em parceria com várias outras entidades participaram de um projeto para a elaboração de Planos Diretores para os municípios de Ângulo, Doutor Camargo e Presidente Castelo Branco. Com a implementação do Estatuto das Cidades em 2001, cidades com mais de 20 mil habitantes ou que integrem regiões metropolitanas ficaram obrigadas a apresentarem planos diretores que além de outras funções, tem por objetivo orientar a ocupação do solo, definindo o desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade.

Em Presidente Castelo Branco o Plano Diretor foi desenvolvido em quatro etapas sendo aprovado através de audiência pública e instituída pela Lei Complementar Nº 02/2006. Apesar de ser um estudo de 2006, o Plano Diretor de Presidente Castelo Branco já trazia naquela época a preocupação com a segregação espacial e com a falta de infraestrutura e serviços básico na região norte da cidade. Segundo o Plano Diretor (2006) é preciso conter a ocupação de locais distantes dos serviços públicos e desprovidas de infraestrutura, induzindo a ocupação de áreas da cidade que já possuem infraestrutura e fácil acesso aos equipamentos urbanos. Também consta no referido plano a necessidade de promover a integração viária da região central com as demais regiões da área urbana, dificultada pela localização da BR-376, além de garantir a segurança da população na travessia da rodovia.

A figura 03 a seguir mostra à esquerda o lado norte da cidade de Presidente Castelo Branco, onde se localizam os Jardins Progresso I, II e III além do Jardim Europa, e à direita o lado sul, que concentra a maioria dos equipamentos públicos como hospital, posto de saúde, escolas e a prefeitura, ao centro está a BR-376 na fase das obras de duplicação.

**Figura 3 - Imagem aérea da cidade de Presidente Castelo Branco - Pr**



Fonte: Imagem cedida por uma liderança política (2018)

A BR-376 é uma rodovia federal que foi concedida à iniciativa privada em 1998, a próxima seção trará um pouco da história das concessões no Estado do Paraná, como se deu o processo licitatório desta rodovia e como ocorreu a instalação da praça de pedágio na cidade.

### 3.1.1 A concessão da BR-376 e a instalação da praça de pedágio em Presidente Castelo Branco

Quando Presidente Castelo Branco foi fundada a BR-376 era apenas uma ligação precária entre Maringá e Paranavaí, era uma estrada de chão em que quando dois automóveis vinham em sentido opostos, um entrava na mata para dar passagem ao outro (FILHO e GRAÇAS, 2011). A partir de 1944 teve início a construção de uma estrada com o objetivo de ligar o norte do Estado até Curitiba e ao Porto de Paranaguá, de forma que facilitasse o escoamento da safra de café oriunda da região norte (HISTÓRIA..., 2019). A primeira fase da obra se deu em duas frentes de trabalho nos pontos extremos dos trechos Tibagi-Ortigueira e Apucarana-Ortigueira.

Já na década de 1960, vários trechos de estradas de chão do Paraná foram asfaltados de modo a integrá-las a esta nova rodovia, inclusive a estrada entre Maringá a Paranavaí, passando por cidades como Nova Esperança, Presidente Castelo Branco e Mandaguaçu, que deste modo,

passou a ser uma rodovia federal, a BR-376, inaugurada oficialmente em 25 (vinte e cinco) de julho de 1965 (hum mil novecentos e sessenta e cinco) (HISTÓRIA..., 2019). Atualmente este trecho da rodovia é administrado pela Viapar, empresa que venceu o processo licitatório ocorrido em 1997, e que instalou uma praça de pedágio no município de Presidente Castelo Branco.

Para compreender este processo de privatização da BR-376 é preciso voltar ao início da década de 1990, época que estava em voga no mundo todo uma onda neoliberal, termo usado para classificar o que seria um ressurgimento do liberalismo como ideologia predominante na política e economias internacionais (COLOMBO, 2017). Esta onda neoliberal se deu por meio do “processo de globalização” e do “Consenso de Washington”. O “Consenso de Washington” foi uma orientação político-econômica dominante na década de 1990 para os países em desenvolvimento, dentre eles, o Brasil. No ano de 1989, foi convocada uma reunião em Washington (EUA) com diversos economistas latino-americanos de perfil liberal, em que o conjunto das deliberações aprovadas nesta reunião pode ser condensado em dois aspectos fundamentais: “redução do tamanho do Estado e abertura da economia” (TEIXEIRA, 1998, p. 225). Um dos principais objetivos do “Consenso de Washington” foi derivar nos países em desenvolvimento a cópia de modelos administrativos de países desenvolvidos sob o argumento de movimento reformista e, conforme afirma Paradela (1998, p. 81):

[...] como país dependente economicamente das grandes potências, o Brasil sempre buscou adequar sua máquina administrativa para a implementação das políticas impostas pelas nações hegemônicas e se utilizou do aparato estatal para implementar os modelos socioeconômicos relacionados a estes interesses.

Entre os principais pontos em comum no Consenso de Washington estava a privatização de serviços e de empresas estatais. No Brasil, a privatização era apontada como algo bom e desejável, o slogan “tudo que é privatizado é bom” foi veiculado na imprensa a fim de impor o pensamento neoliberal de que o desenvolvimento do país estaria atrelado às privatizações (COLOMBO, 2017). Nesse período, várias leis foram aprovadas com o intuito de regulamentar as privatizações no Brasil, inclusive leis que previam a concessão de rodovias, leis estas que no entendimento de Colombo (2017) foram aprovadas de forma rápida, sem o fundamental debate visando seu aperfeiçoamento.

A concessão é realizada mediante licitação, após o processo licitatório é firmado um contrato entre a Administração Pública e uma empresa privada para a execução de um serviço público, que fica responsável, no caso das rodovias, pela manutenção, conservação e

investimentos da mesma (HIPÓLITO, 2016). A praça de pedágio é a parte visível de todo este processo, no qual cada motorista paga um determinado valor para poder trafegar na rodovia licitada.

No Paraná as concessões foram precedidas da delegação por parte do governo federal ao governo do Paraná de importantes rodovias federais, através de convênio firmado em outubro de 1996 entre o Ministério dos Transportes e o Estado do Paraná, deste modo, o governo do Paraná idealizou em 1997 o processo licitatório para a concessão destas rodovias, entregando-as à iniciativa privada (PERBELINI, 2008). A BR-376 foi uma destas rodovias federais, sendo que no trecho compreendido entre Nova Londrina a Jandaia do Sul foi concedido em 1997 sua concessão pelo prazo de 24 (vinte e quatro) anos à Concessionária Rodovias Integrada do Paraná S/A (VIAPAR), que ganhou o processo licitatório. Tal como a BR-376, outras rodovias federais e estaduais no Paraná também foram privatizadas nesta mesma época, no que ficou conhecido como o “Anel de Integração do Paraná”, que foi um plano de desenvolvimento regional que passou pela concessão de rodovias à iniciativa privada e que interligariam as principais cidades paranaenses (Ponta Grossa, Londrina, Maringá, Cascavel e Guarapuava) à Curitiba e ao Porto de Paranaguá.

Atualmente o estado do Paraná conta com 9 (nove) concessionárias de rodovias: Caminhos do Paraná, Ecocataratas, Econorte, Ecovia, Litoral Sul, Planalto Sul, Régis Bittencourt, Rodonorte e Viapar. A figura 4 demonstra as rodovias concessionadas no Paraná com suas respectivas concessionárias.

**Figura 4 – Rodovias concessionadas no Paraná**



Shima e Karam (2006) afirmam que o processo de planejamento e implantação das concessões no Paraná foi feito de forma apressada, resultando em erros estruturais e dificultando uma regulamentação adequada. O autor destaca que as concessões paranaenses foram efetuadas sem um marco regulatório, o que dá margem a uma série de discussões entre o Estado e as empresas concessionárias (SHIMA e KARAM, 2006).

As concessões realizadas no Paraná foram precedidas de um arcabouço jurídico implementado em 1995, que possibilitou a execução do programa de concessões de uma maneira que praticamente inviabilizava as revisões de valores, metas e reajustes, o que beneficiava os interesses das concessionárias. Ademais, os contratos firmados entre o Estado e as concessionárias foram extremamente inflexíveis, consagrando prejuízos à economia estadual e, conseqüentemente ao cidadão (COLOMBO, 2017). A robustez dos contratos foi tão grande a favor das empresas vencedoras da concessão, que várias ações foram movidas contra o alto preço do pedágio, todas elas derrotadas, inclusive entre os anos de 2003 a 2010 o então governador Roberto Requião impetrou diversas ações requerendo a redução das tarifas do pedágio, contudo, a redução foi pequena (MARTINS, 2019).

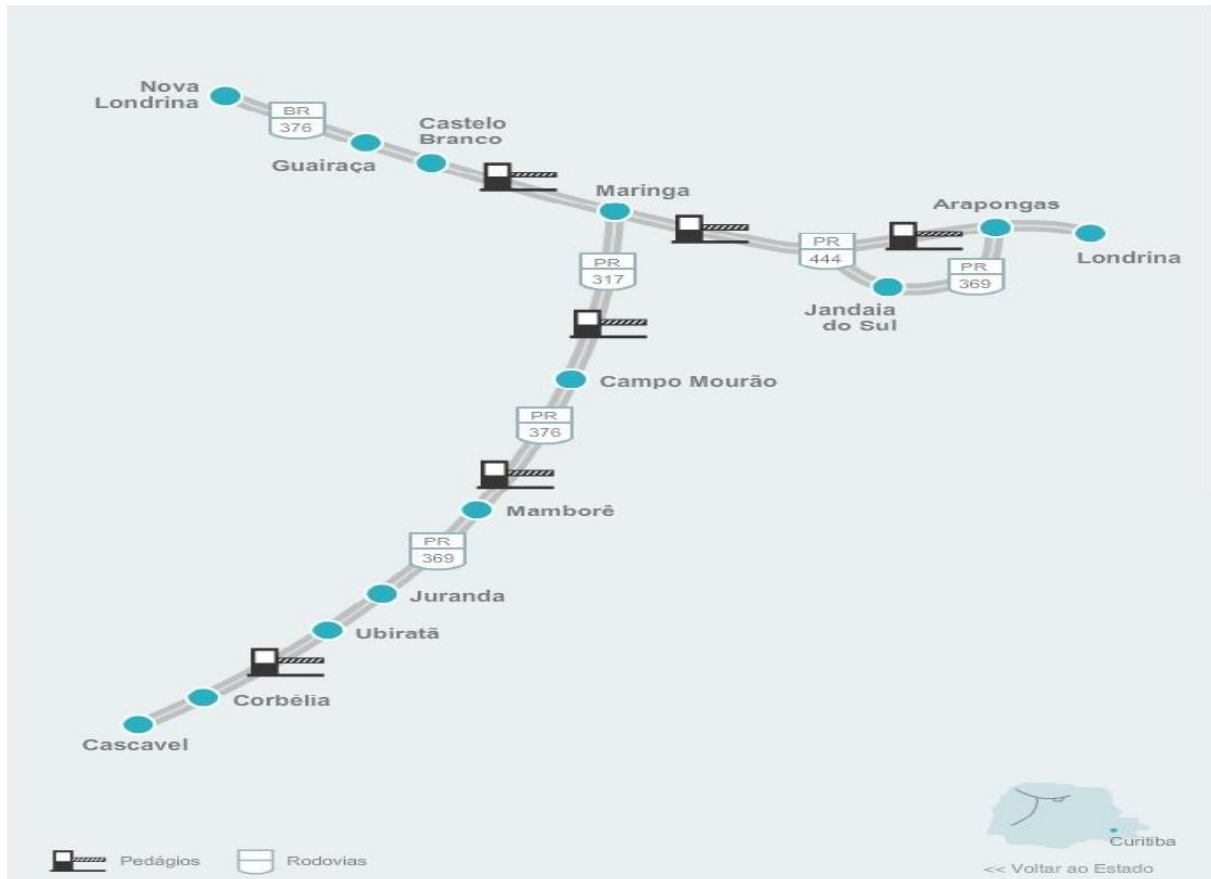
O pedágio do Paraná é considerado um dos mais caros do Brasil, um estudo realizado pela Federação Paranaense da Indústria (FIEP) em parceria com a consultoria Macrologística apontou que as tarifas cobradas nas praças de pedágios do Paraná deveriam ser reduzidas pela metade, bem como a quantidade de obras realizadas deveriam dobrar. O estudo também indicou que a remuneração das concessionárias paranaenses é bem maior do que a de outras concessionárias que administram rodovias de acordo com o modelo de concessão idealizado pelo Governo Federal em 2007 (HIPÓLITO, 2018). O Tribunal de Contas da União investigou as concessões de rodovias paranaenses apontando vários problemas como a supressão de obras previstas não proporcional às perdas de arrecadação alegadas pelas empresas, além disso, várias Comissões Parlamentar de Inquérito (CPI's) foram instituídas na Assembleia legislativa do Paraná, em que os deputados defenderam uma redução de 25% nas tarifas (HIPÓLITO, 2018).

Em fevereiro de 2018 foi deflagrada a operação da Polícia Federal denominada de "Integração", no qual apurou a corrupção, fraude e lavagem de dinheiro na concessão de rodovias do Paraná. Nesta operação foram presas 6 (seis) pessoas, entre elas, o diretor-geral do Departamento de Estradas de Rodagem no Paraná (DER-PR), Nelson Leal, posteriormente em uma nova fase da operação, o ex-governador do Paraná, Beto Richa, também foi preso (FONSECA e KANIAK, 2018). Já em 2019 a justiça determinou a redução da tarifa de pedágio de algumas concessionárias do Estado, a Econorte, por exemplo, foi obrigada a reduzir em 25,77% a tarifa de pedágio e a Viapar em 19,02% (SCORTECCI, 2019). Porém, dias depois as referidas concessionárias

conseguiram uma liminar na justiça suspendendo esta redução, criando mais um capítulo na história da concessão das rodovias paranaenses (BREMNATTI, 2019). Com relação à Viapar, concessionária que administra a BR-376, dados apurados pela Receita Federal indicam que houve um superfaturamento de 400% no preço das tarifas de pedágio, na Praça de Presidente Castelo Branco, por exemplo, o preço pago pelo motorista deveria ser algo em torno de R\$ 3,00, bem abaixo do valor pago atualmente que é de 14,20 (SAIBA..., 2019).

A Viapar é uma concessionária com sede na cidade de Maringá e é formada por um consórcio de várias empresas, dentre elas, a Queiróz Galvão Participações, que se envolveu em vários escândalos de corrupção (PROCURADORIA..., 2019). Com extensão total concedida de 550,604km, a Viapar administra a PR 986, BR 369, PR 444, BR 376, PR 317 e BR 158 ligando Cambé a Paranavaí e Maringá a Cascavel, além de um trecho de oferta de Paranavaí a Nova Londrina. A empresa tem 6 (seis) praças de pedágios nos municípios de Arapongas, Campo Mourão, Corbélia, Floresta, Mandaguari e Presidente Castelo Branco, cujo contrato é vigente desde 1998 encerrando em 2021. A figura 5 apresenta as rodovias do Paraná que são administrados pela Viapar e onde estão localizadas as praças de pedágio.

**Figura 5 - Rodovias administradas pela Viapar e as praças de pedágio**



Fonte: ABCR



A praça de pedágio no município de Presidente Castelo Branco foi instalada em 1998, fato este que já estava previsto no contrato entre a concessionária e governo do Estado. Na época o município não se opôs à praça de pedágio, pois via com bons olhos a possibilidade de ganhos com os impostos que esse empreendimento traria a cidade, além dos possíveis empregos gerados aos seus munícipes.

Todavia, logo se percebeu que o ônus seria bem maior do que o bônus da arrecadação de impostos, produtores rurais que tinham suas propriedades para além da praça de pedágio foram muito prejudicados, pois precisavam passar por ali diariamente e o custo do pedágio causou gastos que não estavam previstos. Mercadorias que eram compradas em Maringá para abastecer o comércio da cidade ficaram mais caras, pois os fornecedores embutiam o valor do pedágio no custo das mercadorias, o que acabou afetando a população da cidade, na medida em que os comerciantes de Presidente Castelo Branco repassavam este aumento aos consumidores. Estudantes e pessoas que trabalhavam em Maringá também sentiram os efeitos do pedágio, o custo deste deslocamento pesou no orçamento. A figura abaixo é a praça de pedágio localizada entre os municípios de Presidente Castelo Branco e Mandaguaçu.

**Figura 6 - Praça de pedágio em Presidente Castelo Branco**



Fonte: Foto tirada pelo pesquisador (2019)

Uma alternativa que muitos moradores da cidade encontraram para escapar da cobrança do pedágio era uma estrada de chão, chamada de Estrada Velha (figura 7), que funcionava como um desvio para contornar a praça de pedágio, apesar de ser uma estrada rural estreita e que não era asfaltada, ela se tornou um caminho que muitos motoristas da cidade e região utilizavam. Na época, em 1998, a prefeitura até fez reparos nesta estrada, sob a justificativa de que a adequação da estrada era uma necessidade dos produtores rurais e também do município, e nada tinha a ver com o pedágio (DESVIOS..., 1998), mas isso, de certa forma, incentivou os motoristas a utilizar a estrada evitando assim o pagamento do pedágio. Uma reportagem da Folha de Londrina mostrou que mais de 50% dos motoristas evitavam a praça de pedágio trafegando pela Estrada Velha, até mesmo carretas carregadas se utilizavam do desvio (DESVIOS..., 1998).

**Figura 7 - Estrada Velha (desvio ao pedágio bloqueado pela prefeitura)**



Fonte: Imagem cedida por um morador do lado sul (2019)

Porém, no ano de 2000, com o objetivo de obrigar os motoristas a pagar a tarifa do pedágio, a prefeitura se utilizou de uma lei municipal proposta pelo prefeito Alvarino Facin (PFL), e instalou uma cancela na estrada que servia de desvio, o que revoltou os motoristas da região. Pouco tempo depois, o Tribunal de Justiça do Paraná proibiu o uso da cancela instalada pela Prefeitura, obrigando-a a reabrir a estrada (FOLHA DE LONDRINA, 2001).

Posteriormente, em 2009 a prefeitura fechou novamente o desvio, desta vez o acesso a estrada era vigiado por seguranças que impediam a passagem dos motoristas. O prefeito Valdemiro Canegundes de Souza tomou a decisão com base em um documento assinado por 800 pessoas e em uma lei municipal (STRASSACAPA, 2009).

Este novo fechamento do desvio ocorreu devido a um acordo realizado entre a Prefeitura e Câmara de Vereadores da cidade junto a empresa Viapar. Os moradores de Presidente Castelo Branco não tinham qualquer desconto na tarifa de pedágio, e constantemente cobravam da Viapar esse desconto, por isso a Viapar fez um acordo com a Prefeitura e Câmara de Vereadores e concedeu um desconto de 80% no valor da tarifa do pedágio às pessoas que residiam em Presidente Castelo Branco e que tinham o automóvel emplacado na cidade. Em troca desse desconto, a prefeitura ficaria encarregada do fechamento do desvio, que aconteceu conforme acordado. Mas, como em 2001, novamente a justiça determinou o desbloqueio do desvio que permanece aberto até hoje, mesmo assim, os moradores de Presidente Castelo Branco continuaram com o desconto de 80% no valor do pedágio. No entanto, nem todos conseguem a isenção, o processo é burocrático e muitos acabam desistindo de conseguir o benefício.

Destarte, o contrato entre a Viapar e o Governo do Estado previa a duplicação de 22,6 quilômetros referente ao trecho entre Mandaguaçu à Nova Esperança, a obra orçada em R\$ 130 milhões começou em setembro de 2014 com previsão de término em dezembro de 2016 (FRANÇA, 2014). A concessionária foi liberando o tráfego aos poucos, conforme o andamento das obras, em dezembro de 2015, por exemplo, foi liberado o trecho entre os municípios de Presidente Castelo Branco e Nova Esperança, o término da duplicação ocorreu apenas em 2018 com quase dois anos de atraso. Assim, finaliza-se este capítulo e adentra-se no próximo, onde será abordado de que maneira foi realizado o percurso metodológico utilizado para a realização desta pesquisa.

## 4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este capítulo apresenta a definição do objeto de pesquisa, o tipo de estudo que será realizado, os sujeitos que farão parte do mesmo, bem como a forma de escolha destes. Também traz o tipo de coleta dos dados e a técnica de análise dos dados.

### 4.1 DELIMITAÇÃO DA PESQUISA

Com base no objetivo geral desta pesquisa, que busca compreender um fenômeno social, “O processo de (des)(re)territorialização dos moradores de Presidente Castelo Branco-PR com a duplicação da BR 376”, e objetiva capturar além dos dados oficiais, as impressões dos indivíduos acerca das questões pesquisadas, preconizando a subjetividade como elemento constituinte da realidade, considera-se que a abordagem qualitativa seja mais adequada, uma vez que ela oferece a possibilidade de compreender de maneira mais profunda a realidade dos sujeitos, ao mesmo tempo, em que proporciona meios para a interpretação dos fenômenos em toda sua complexidade e compreensão dos sujeitos em seus diferentes contextos (MINAYO, 2012).

A perspectiva qualitativa nos Estudos Organizacionais aparece a partir da década de 1960 em contraposição à hegemonia de enfoques de pesquisas tributárias do positivismo (ROCHA; CERETTA, 1998). De acordo com Goertz e Mahoney (2012), historicamente o campo tem privilegiado a abordagem quantitativa, pois, este método tende a ser mais explícito e sistemático se comparado aos estudos qualitativos, que são mais implícitos em relação às suas suposições e práticas habituais. Contudo, os Estudos Organizacionais permitem muitas oportunidades de desenvolvimento e aperfeiçoamento de métodos de investigação, e os estudos qualitativos possui grande potencial de contribuição dentro do campo.

A subjetividade da perspectiva qualitativa, enseja que o mundo é evidenciado pelo olhar do observador, bem como, pela percepção dos sujeitos de pesquisa, revelando uma relação de dependência do pesquisador para com cada um dos investigados. O emprego dessa abordagem demonstra a importância dos sujeitos investigados no relato de suas experiências, assim como o trabalho de observação do pesquisador (VAN DIJK; KOCH, 2002). A pesquisa qualitativa envolve uma abordagem naturalista e interpretativa, o que significa que seus pesquisadores estudam as coisas em seus cenários naturais, tentando entender, ou interpretar os fenômenos (DENZIN; LINCOLN, 2006). Esses autores destacam que a pesquisa qualitativa nasce de uma

mentalidade investigativa preocupada em entender diversas perspectivas e/ou métodos relacionados aos estudos interpretativos.

Na perspectiva qualitativa não há busca de regularidades, mas sim da compreensão dos agentes, do que os levou a agir de uma determinada maneira e de como agiram, sendo interesse do pesquisador passar pela busca do significado e do sentido das ações e práticas que representam a dinâmica social (VAN DIJK; KOCH, 2002). Minayo (2012) explica que a abordagem qualitativa se caracteriza por responder indagações muito particulares, ela se aprofunda nos significados das ações, motivações, aspirações, crenças, valores e atitudes presentes nas relações humanas. São estes os aspectos que esta pesquisa buscará, afim de entender a realidade dos viventes de Presidente Castelo Branco.

Para Merriam (2002) as pesquisas qualitativas são baseadas na visão de que a realidade é construída pela interação de indivíduos com o seu mundo social, para a autora os pesquisadores qualitativos buscam compreender o significado que as pessoas têm construído, isto é, como eles criam o sentido do seu mundo e a experiência que eles têm no mundo. Merriam (2002) ainda versa que a pesquisa qualitativa é um conceito guarda-chuva que abrange várias formas de pesquisa que ajuda a compreender e explicar o fenômeno social com o menor afastamento possível do ambiente natural.

Com relação a validade da pesquisa qualitativa, Kvale (1995) entende que ela é expressa em todos os momentos em que o pesquisador desenvolve o estudo: a) na problematização do assunto, b) na estruturação da pesquisa, c) na coleta de dados, d) na interpretação, e) na verificação. Entre as principais técnicas que buscam a validade na pesquisa qualitativa, destaca-se a consulta aos pesquisados, em que os participantes da pesquisa leem e confirmam ou ajustam os dados transcritos pelo pesquisador, o que conferiria credibilidade às interpretações deste. Oliveira, Leite-Filho e Rodrigues (2007) ainda argumentam que não existe uma busca pela neutralidade do pesquisador qualitativo em relação à investigação, pois ele emprega significados, escolhe o que do mundo quer pesquisar, se relaciona com o conhecido e se dispõe a comunicá-lo.

Em um estudo desse caráter não se pretende criar fórmulas e encontrar soluções que possam ser reproduzidas, não se objetiva reduzir a realidade social a uma estrutura fixa, mas sim compreender as particularidades e as contradições do fenômeno pesquisado, ou seja, pretende-se descrever, explorar e conhecer os processos de territorialização, (des)territorialização e (re)territorialização pelos quais os moradores da cidade de Presidente Castelo Branco passaram, e deste modo, a partir de suas narrativas, emoções, aspirações e representações compreender e interpretar a realidade.

## 4.2 COLETA DE DADOS

Para responder à questão da pesquisa “Como ocorreu o processo de (des)(re)territorialização dos moradores da cidade de Presidente Castelo Branco com o início das obras de duplicação da BR 376?”, foram utilizadas fontes primárias e secundárias a fim de atender a tal propósito. Segundo Mattar (1996, p. 134), dados primários são os “que não foram antes coletados, (...) e que são coletados com o propósito de atender às necessidades específicas da pesquisa em andamento” e secundárias, os “que já foram coletados, tabulados, ordenados e, às vezes, até analisados e que estão catalogados à disposição dos interessados”.

Inicialmente, para a construção do histórico e contexto da cidade, foram acessadas as fontes secundárias como documentos extraídos dos sites eletrônicos da Prefeitura Municipal de Presidente Castelo Branco-Pr, do Governo Estadual e Federal, e além destes, reportagens de sites jornalísticos e também de livros que forneceram relatos sobre o processo de concessão e duplicação da BR-376 que ocasionaram a desterritorialização dos moradores da cidade.

No segundo momento, 27 entrevistas semiestruturadas foram realizadas por meio de um trabalho de campo nos meses de julho e agosto de 2019 com os moradores e representantes do poder público da cidade, além de representantes da Viapar e do DER. As entrevistas foram realizadas em dias e horários diferentes e tiveram durações variadas, desde 20 minutos até 140 minutos totalizando aproximadamente 12 horas de gravações e 115 páginas transcritas. Na reprodução das falas dos entrevistados houve uma preocupação em fazer os devidos ajustes gramaticais da língua escrita e também de concordância que, no entanto, não causaram qualquer prejuízo à leitura. Além da possibilidade de uma leitura mais fluída, esses ajustes tornam-se necessários, pois muitas pessoas entrevistadas podem ter acesso ao trabalho, assim, parece ser conveniente que as falas transcritas recebam pequenos ajustes na grafia, evitando desconforto por partes dos entrevistados ao ler o trabalho. Manzini (2006) assegura que as transcrições das falas sem ajustes gramaticais não são bem recebidas pelos participantes das entrevistas, o autor declara que:

Apesar de saber que a fala cotidiana pode pouco se assemelhar com a fala culta, ao tomar contato com a forma real da fala transcrita, o entrevistado pode levar um grande choque. Essas são situações reais vivenciadas por vários pesquisadores e sabe-se de situações que entrevistados abandonaram as pesquisas após lerem as transcrições costumeiramente intituladas como literais (MANZINI, 2007).

De acordo com Manzini (1991), a entrevista semiestruturada combina perguntas abertas e fechadas, onde o informante tem a possibilidade de discorrer sobre o tema proposto, assim, confecciona-se um roteiro com perguntas principais, e no decorrer da entrevista complementa-se com outras questões relativas às circunstâncias momentâneas. O autor explica que a elaboração do roteiro com perguntas que atinjam os objetivos pretendidos, auxilia o pesquisador para um maior planejamento na coleta de informações, além de se organizar para o processo de interação com o informante.

Por meio de um roteiro, o entrevistador pode instigar opiniões e concepções dos participantes, sem limitar a entrevista a questões estruturais (CRESWELL, 2007). O pesquisador deve ter sensibilidade para conduzir a entrevista, de modo que os sujeitos pesquisados se sintam confortáveis para responder os questionamentos, a fim de que os resultados auferidos contribuam de diferentes modos com a investigação. Para Minayo (2012) a entrevista é uma maneira de interação social, sujeita à mesma dinâmica das relações existentes na sociedade, por isso, é de extrema importância que as entrevistas não tenham limite de tempo, para que os entrevistados possam se expressar, esmiuçando todos os detalhes que serão importantes para a posterior análise.

Pondera-se que diante da peculiaridade de cada grupo de entrevistados, foram construídos roteiros de entrevista específicos para cada um. Pretendeu-se com estas entrevistas capturar as impressões, expectativas e percepções dos atores sociais em relação às transformações que ocorreram em suas vidas devido à duplicação da rodovia. Desejou-se a compreensão de como a obra afetou o cotidiano dessas pessoas, a maneira de se organizarem, os aspectos positivos e negativos que perceberam durante todo o processo de duplicação.

Salienta-se que não houve uma preocupação com o número de indivíduos entrevistados, pois, de acordo com Deslandes (1996, p. 43) “a pesquisa qualitativa não se baseia no critério numérico a fim de garantir a sua representatividade”. Além disso, Creswell (2007) pontua que em um primeiro momento, o número de pessoas a serem investigadas não é relevante, de modo que, este tipo de abordagem pressupõe uma seleção proposital dos participantes, para que assim possa ajudar o pesquisador a compreender em profundidade a questão de pesquisa. Para a definição da quantidade de entrevistados nesta pesquisa, foi utilizado o conceito de “ponto de saturação”, que segundo Bauer e Arts (2008) consiste na interrupção do processo de seleção dos entrevistados sempre que as novas buscas apenas avolumam as classificações já estabelecidas, sem acrescentar ou alterar a interpretação da natureza do conteúdo, assim o tamanho ideal ou necessário do corpus já foi alcançado.

Portanto, considera-se que a entrevista semiestruturada foi um instrumento adequado para a coleta de dados, pois, além de ser capaz de aproximar o pesquisador no universo cultural dos pesquisados, ela permitiu uma cobertura mais profunda sobre o tema abordado, colaborando para a investigação dos aspectos afetivos e valorativos dos informantes. Ademais, as respostas espontâneas dos entrevistados e a maior liberdade que estes têm, fez surgir questões inesperadas que foram de grande utilidade para esta pesquisa. Por essa razão, estes aspectos foram importantes para compreender os processos TDR pelo qual os moradores de Presidente Castelo Branco estão vivenciando.

Também se fez uso das redes sociais para a coleta de dados, principalmente do facebook, pois, no decorrer da duplicação houve muitos debates sobre a obra entre os moradores da cidade nesta plataforma. Conforme aponta Costa (2018), estudos científicos precisam contemplar esse tipo de plataforma, uma vez que é possível coletar dados divulgados na rede (textos, vídeos, fotos, músicas), observar comportamentos sociais, estabelecer diálogo com os membros da amostra e estabelecer contatos individuais com entrevistados. Desse modo, foram coletados imagens, vídeos e textos das redes sociais que ajudaram a responder os objetivos deste trabalho, além disso, vários contatos do pesquisador com os entrevistados, antes e durante a pesquisa, partiram dessas redes.

Por fim, considerando os diversos aspectos da pesquisa qualitativa, cabe salientar que para o estudo em questão foram realizadas diversas idas ao campo, para observações. O tipo de observação realizada foi a não participante, que de acordo com Gil (2006), neste tipo de observação o pesquisador permanece alheio à comunidade ou processo ao qual está pesquisando, tendo um papel de espectador do objeto observado. A observação permite colocar o pesquisador dentro do cenário a ser pesquisado, possibilitando a compreensão da complexidade dos ambientes psicossociais, a análise de comportamentos espontâneos e à percepção de atitudes não verbais (ZANELLI, 2002). Durante as visitas à cidade de Presidente Castelo Branco, a observação possibilitou verificar como é a dinâmica organizacional da cidade, como os moradores se deslocam entre os dois lados, se utilizam as passarelas ou se pulam as muretas de proteção da rodovia, suas interações, seus gestos, as práticas, ou seja, os pormenores da vida diária dos sujeitos investigados que por ventura não foram relatados em suas narrativas.



### 4.3 SUJEITOS DA PESQUISA

Os sujeitos desta pesquisa foram divididos em 3 (três) grupos de indivíduos, com o objetivo de responder à questão desta dissertação. O grupo 1 (um) foi composto pelas lideranças políticas da cidade (ex-prefeitos, vereadores, presidente de associações, secretários municipais, entre outros). O grupo 2 (dois) foi constituído por indivíduos da Viapar, empresa que administra a BR-376, e do Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná (DER/PR), que tem por objetivo executar e controlar todos os serviços técnicos e administrativos concernentes a estudos, projetos, obras, conservação, operação e administração das estradas. O grupo 3 (três) foi constituído pelos moradores da cidade de Presidente Castelo Branco, os quais foram subdivididos em duas categorias. A categoria (a) foi formada pelos moradores que moram no lado norte, e a categoria (b) foi composta por moradores que vivem no lado sul.

Fontana e Frey (2011) destacam que é preciso que os entrevistados estejam cientes do anonimato ao fornecer informações, e que estarão protegidos de qualquer tipo de prejuízo, diante disso, a fim de manter o sigilo, conforme acordado pelo Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Apêndice G), em que a maioria dos entrevistados assinaram, seus nomes foram substituídos por nomes fictícios (nome de pessoas da família do pesquisador) conforme quadro 02 abaixo. E para que realmente seja preservado a identidade dos entrevistados, não será realizado um maior detalhamento de suas vidas, principalmente das lideranças políticas, no qual será omitido se são vereadores, secretários, etc. Isto será feito, pois se trata de uma pequena cidade em que todos se conhecem, e se fossem dados maiores detalhes seria fácil a identificação dos entrevistados por eventuais leitores que residam em Presidente Castelo Branco.

#### Quadro 2 – Lideranças políticas da cidade (Grupo 1)

Nome	Idade	Tempo de moradia	Lado da cidade em que mora
Antônio	50-55	15	Zona sul
Fernando	35-40	22	Zona sul
Sérgio	80-85	60	Zona sul
Frank	40-45	34	Zona sul
Evandro	65-70	50	Zona sul

Fonte: Elaborado pelo autor (2019)

#### Quadro 3– D.E.R e VIAPAR (Grupo 2)

Nome	Idade	Entidade
Oscar	35-40	Representante do DER-PR
César	35-40	Representando da Viapar

Fonte: Elaborado pelo autor (2019)

**Quadro 4 – Entrevistados que moram no lado norte (Grupo 3)**

<b>Nome</b>	<b>Idade</b>	<b>Tempo de moradia na cidade</b>
Diogo	50-55	25
Rafael	45-50	22
Fabio	30-35	20
Rosemary	60-65	30
Ana Paula	30-35	17
Jorge	55-60	12
Gleice	65-70	30
Vanessa	40-45	18
Rafaela	30-35	10
Simone	25-30	10
Edmar	20-25	23
Rodrigo	30-35	32
Vanilza	55-60	15
Kléssius	20-25	8
Daiane	55-60	11

Fonte: Elaborado pelo autor (2019)

**Quadro 5 – Entrevistados que moram no lado sul (Grupo 3)**

<b>Nome</b>	<b>Faixa etária</b>	<b>Tempo de moradia na cidade</b>
Camila	25-30	7
Douglas	20-25	25
Marcelo	60-65	30
Amanda	25-30	15
Soraia	40-45	17

Fonte: Elaborado pelo autor (2019)

E para que fossem atendidos os critérios estabelecidos, os sujeitos do grupo 1 (um) e 2 (dois) foram contatados por e-mail e telefone a fim de que fosse agendadas entrevistas de modo presencial. Os indivíduos do grupo 3 (três) foram escolhidos pela técnica de conveniência, que consiste em convidar para participar da pesquisa os moradores que estavam mais acessíveis ao pesquisador no momento da visita à cidade, e de acordo com a disponibilidade de tempo destes indivíduos. Assim, o pesquisador entrevistou moradores em pleno deslocamento às passarelas, andando pelas ruas dos bairros da zona norte e sul da cidade, em suas casas e em seus comércios. No caso das lideranças políticas da cidade, o pesquisador foi recebido pelos mesmos em suas residências com dia e horário agendado previamente, entretanto, havia a expectativa de realizar mais entrevistas com pessoas que ocupavam cargos eletivos na época da obra e que foram reconduzidas novamente ao posto, e que depois de inúmeros contatos por parte do pesquisador em diversos canais não houve retorno por parte dessas pessoas.

A entrevista com o representante do D.E.R. ocorreu na cidade de Maringá no endereço comercial da entidade. Já a entrevista com o representante da Viapar, foi agendada via contato telefônico, porém, ao chegar à empresa, com sede em Maringá, e ser recebido pelo engenheiro César, responsável pelas obras de duplicações, foi explicado que a entrevista não poderia acontecer devido a vários fatores que não foram detalhados. César pediu o roteiro da entrevista e informou que iria encaminhá-lo ao setor jurídico da empresa para ver quais questões poderiam ser respondidas e enviadas no e-mail do pesquisador. Algumas semanas depois César enviou um e-mail contendo uma resposta que segundo ele era possível responder e que foi reproduzida na íntegra no final do capítulo 5.

Por conseguinte, os processos T-D-R aconteceram a partir do início da obra, por isso para compreendê-los se faz necessário que os indivíduos do grupo 3 (três) sejam moradores da cidade em um período anterior ao início da duplicação do trecho urbano da cidade, o que corresponde a outubro de 2016 (dois mil e dezesseis). Importante ressaltar, que foram os moradores do lado norte os mais prejudicados pela duplicação da rodovia, eles que viveram intensamente os processos T-D-R, porém para uma melhor análise do processo vivido por esses moradores e da obra como um todo se julgou necessário entender as diferentes visões sobre a duplicação da rodovia, com isso, como já descrito, além dos moradores do lado norte, foram entrevistados os moradores do lado sul, as lideranças políticas da cidade, e representante da Viapar e do D.E.R.

#### 4.4 ANÁLISE DOS DADOS

Três finalidades da análise de dados são apontadas por Minayo (2004), estabelecer uma compreensão dos dados coletados, confirmar ou não os pressupostos da pesquisa e/ou responder as questões formuladas, e ampliar o conhecimento sobre o assunto pesquisado. Além disso, nesta fase a autora identifica três grandes obstáculos que os pesquisadores costumam encontrar, o primeiro seria a ilusão que o pesquisador tem em ver as conclusões, à primeira vista, como transparentes, ou seja, nítida aos seus olhos, isto pode levar a conclusões superficiais e equivocadas. O segundo obstáculo é o fato de que o pesquisador pode se envolver significativamente com os métodos e as técnicas e se esquecer dos significados presentes em seus dados. Por fim, o terceiro obstáculo é a dificuldade que o pesquisador pode ter em juntar teorias e conceitos abstratos com os dados recolhidos no campo (MINAYO, 2004). Essas três barreiras podem ser superadas através de uma maior fundamentação e uma maior vivência por parte do pesquisador (GOMES, 2002).

Em vista disso, Minayo (2004) aponta que o principal dilema dos pesquisadores que trabalham com pesquisas qualitativas é de superar os esquemas interpretativos formais (funcionalismo), segundo a autora, o método hermenêutico-dialético é o mais capaz de driblar essas formalidades e de dar conta de uma interpretação aproximada da realidade. Das diversas técnicas de análise de dados que podem ser utilizadas na pesquisa qualitativa, no livro “O desafio do conhecimento” Minayo (2004) discute três possibilidades: a análise de conteúdo, análise do discurso e a análise hermenêutico-dialética. A autora assume a preferência pela hermenêutica-dialética, pois:

Diferentemente da análise de conteúdo e da análise do discurso que se colocam como uma tecnologia de interpretação de textos, a hermenêutica-dialética se apresenta como um caminho do pensamento, como uma via de encontros entre as ciências sociais e a filosofia (MINAYO, 2004).

Diante disso, o método escolhido para a análise dos dados desta dissertação foi o hermenêutico-dialético, que foi empregado inicialmente por Minayo (2004) no contexto da pesquisa qualitativa brasileira em saúde. Posteriormente, pesquisas em educação e mais recentemente no campo da pesquisa qualitativa em Administração tem se utilizado da hermenêutica-dialética como técnica para a análise dos dados (OLIVEIRA, 2001). Esta proposta leva em conta os sentidos das falas dos sujeitos, em seus consensos e dissensos, face ao contexto histórico onde e pelo qual foi produzida, trata-se de uma técnica que vai além de um mecanicismo metodológico não reflexivo (CARDOSOS; SANTOS, ALLOUFA, 2015).

A hermenêutica é a arte de compreender textos como documentos, narrativas, entrevistas, livros, etc., consiste na busca de compreensão de sentido que se dá na comunicação entre os seres humanos, ela busca diferenças e semelhanças entre o contexto dos autores e o contexto do investigador, busca entender os fatos, os relatos e as observações e apoia essa reflexão sobre o contexto histórico. Já a dialética é a ciência e a arte do diálogo, da pergunta e da controvérsia, busca nos fatos, na linguagem, nos símbolos e na cultura, os núcleos obscuros e contraditórios para realizar uma crítica sobre eles (ALENCAR; NASCIMENTO; ALENCAR, 2012). A união da hermenêutica com a dialética leva a que o pesquisador busque entender o texto, a fala, o depoimento como resultado de um processo social e processo de conhecimento. Enquanto a hermenêutica enfatiza o consenso, a mediação e o acordo, a dialética se orienta para a diferença, o contraste e a crítica (ALENCAR; NASCIMENTO; ALENCAR, 2012).

De acordo com Cardoso, Santos e Alloufa (2015), a técnica da hermenêutica-dialética possui potencial para proteger o pesquisador de duas armadilhas possíveis durante a análise de dados: a do aprisionamento do sujeito (devoção exagerada ao sujeito pesquisado) e a do

aprisionamento na crítica a ideologia (mera repetição retórica daquilo que outros críticos do capital já disseram). Além do que, para os autores esta técnica responde a uma demanda por métodos coerentemente críticos e operacionalmente demonstráveis.

Operacionalmente Minayo (2004) propõe três passos a serem seguidos: 1- a ordenação dos dados, 2- a classificação dos dados e a 3- análise final. A etapa da ordenação dos dados inclui: a) transcrição das entrevistas, b) releitura do material, c) ordenação dos relatos em determinada ordem, d) organização dos dados de observação também em determinada ordem. Neste momento, faz-se um mapeamento de todos os dados obtidos no trabalho de campo, nesta primeira etapa de ordenação dos dados, foram transcritas as 27 (vinte e sete) entrevistas, em seguida, foi realizado a releitura de todo o material e os relatos foram organizados em uma ordem temática, isto é, quando identificado um tema relevante, fez-se o recorte e a colagem do texto, organizando numa mesma “gaveta” ou arquivo as falas de todos os entrevistados sobre o determinado tema.

O passo seguinte proposto por Minayo (2004) é a classificação dos dados, a autora assevera que é importante ter em mente que os dados não existem por si só, eles são construídos a partir de um questionamento que se faz sobre eles, com base numa fundamentação teórica. Este momento classificatório compõe-se das seguintes etapas: a) leitura exaustiva e repetida dos textos, o que permite apreender as ideias centrais que os atores sociais tentam transmitir, e assim encontrar os núcleos de sentido; b) constituição de um corpus: a partir da identificação do corpo principal do texto é possível recortar cada entrevista ou documento em termos de unidades de registro organizando-as por temas relevantes, podendo assim dar início ao processo de categorização (MINAYO, 2004). Gomes (2002 p.70) explica que “a palavra categoria, se refere a um conceito que abrange elementos com características comuns ou que se relacionam entre si”. Trabalhar com categorias significa “agrupar elementos, ideias ou expressões em torno de um conceito capaz de abranger tudo isso”.

Portanto, neste trabalho, seguindo as etapas propostas por Minayo (2004), foi realizado a escuta sistemática das narrativas dos sujeitos, efetuado a transcrição das entrevistas, a leitura do corpus por diversas vezes observando o que foi comum nas narrativas, indo além das falas e dos fatos descritos, com vistas a seguir um caminho reflexivo do pensamento hermenêutico-dialético. Com isso, foi possível chegar às categorias ilustradas pelo quadro 06 em que a primeira classificação é elaborada como gavetas, onde cada assunto é cuidadosamente separado e guardado (categorias iniciais), em seguida faz-se um aprofundamento da análise refinando o movimento classificatório (categorias intermediárias), então as múltiplas gavetas são

reagrupadas em categorias centrais numa lógica unificadora (categoria finais) (MINAYO, 2004).

### Quadro 6 - Categorias da pesquisa

FINAIS	INTERMEDIÁRIAS	INICIAIS
<b>Espaço vivido antes da obra</b>	História, tradição e costume  Rodovia como fonte de recursos	Integração entre os dois lados Identificação e pertencimento ao território Relacionamento entre a cidade e seu espaço  Comercio dependente da rodovia Importância da rodovia para a cidade
<b>Conflitos e contradições no território</b>	Afastamento do estado  Mobilidade e infraestrutura  Relações de poder no território	Pouco envolvimento do governo municipal e câmara de vereadores sobre as alterações do espaço urbano  Trincheira Passarela Trevo de acesso à cidade  Moradores x Viapar x DER-PR Sentimento de exclusão (segregação)
<b>Relações e interações sociais após a duplicação</b>	Alterações na relação com o novo território  Alterações nas relações sociais  Percepções após a obra	Falta de identificação com o novo território Territorialização de novos espaços  Mudança na rotina Visitas ao lado sul com menor frequência  Aspectos culturais e religiosos Divisão da cidade Enfraquecimento do comércio

Fonte: Elaborado pelo autor (2019)

Na terceira etapa chamada por Minayo (2004) de análise final, procura-se estabelecer conexões entre os dados e os referencias teóricos da pesquisa, e desta forma responder às questões da pesquisa com base em seus objetivos. Logo na análise final, os resultados foram tratados no sentido de analisar os significados dos discursos representados nas falas dos entrevistados e nas observações, articulando-os com o referencial teórico orientador da pesquisa. Por fim, cabe ressaltar que Minayo (2004) entende que os resultados de uma pesquisa qualitativa em ciências sociais é sempre uma aproximação da realidade, não podendo ser reduzida a nenhum dado de pesquisa. Esses resultados são apresentados no próximo capítulo.

## 5 ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS RESULTADOS

Neste capítulo, serão analisados os dados primários e secundários coletados, visando responder ao problema de pesquisa proposto da introdução do presente estudo. A partir dos dados coletados no campo de pesquisa, buscou-se o estabelecimento de relações entre os conceitos de cidade e produção do espaço urbano a partir da duplicação da BR-376, bem como a compreensão dos conceitos de território, territorialização, desterritorialização e reterritorialização (TDR) na cidade de Presidente Castelo Branco.

### 5.1 TERRITORIALIZAÇÃO

Todo grupo necessita de uma base material ou simbólica, que é o território, para nele construir sua identidade, a territorialização para Haesbaert (2004) é entendida como um conjunto de múltiplas ações, pelo qual os sujeitos se apropriam do espaço e se tornam de algum modo ligado a ele, seja pelo jeito que se organizam e dão significados ao lugar e/ou então, pelas efetivas relações de pertencimento construídas sobre o espaço. Desse modo, nesta seção será discutido como foi o processo de territorialização do município de Presidente Castelo Branco, principalmente do lado norte da cidade. Será discutido como as pessoas viviam neste local antes da duplicação da rodovia, como eles se organizavam e davam significado a este lugar. Além disso, será exposto como era a integração entre lado norte e sul da cidade, a identificação dos moradores com o território em que viviam e a importância da rodovia para o comércio lindeiro à pista e a cidade como um todo.

Entende-se que a territorialização ocorra de acordo com a transformação ou apropriação do espaço por parte dos indivíduos. Esse processo não necessariamente está vinculado às abordagens políticas e naturais, estando, de acordo com Haesbaert (2007), relacionada com motivações afetivas e/ou simbólicas. A apropriação de um espaço por meio da territorialização é exercida por formas de poder que levem ao estabelecimento de laços simbólicos, os quais conferindo um sentimento de pertencimento àquele território (MISOCZKY, CAMARA, CERQUEIRA et al., 2012).

O processo de territorialização é um movimento historicamente determinado; é um dos produtos socioespaciais do movimento e das contradições sociais, sob as forças econômicas, políticas e culturais, que determinam as diferentes territorialidades, no tempo e no espaço. Ela ocorre pelos processos de “apropriação”, seja ela concreta ou simbólica (SAQUET, 2009).

### 5.1.1 Espaço vivido antes da obra

Uma das características mais importantes do território é a sua historicidade, o território pode ser considerado um produto histórico, com mudanças que ocorrem em um ambiente no qual se desenvolve uma sociedade (HAESBAERT, 2007). Por isso, é preciso compreender todo o contexto histórico do território a ser pesquisado, neste caso, a cidade de Presidente Castelo Branco, a fim de compreender todas as suas nuances. Muito da história da cidade já foi exposto no capítulo 3, porém para o entendimento de como as pessoas vivenciavam este espaço antes da duplicação da rodovia, alguns outros elementos serão trazidos.

Durante sua história, Presidente Castelo Branco passou e continua passando por vários desafios que atrapalham o seu desenvolvimento, e conseqüentemente o bem estar de seus moradores. Em uma pesquisa intitulada “A importância do plano diretor para o desenvolvimento urbano: o caso de Presidente Castelo Branco – PR, desenvolvida durante a duplicação da rodovia para um trabalho de conclusão de curso em Arquitetura e Urbanismo”, Roque (2018, p.19) identificou que a cidade possui várias deficiências com relação à infraestrutura, educação, saúde, entre outros:

A cidade não garante qualidade de vida aos moradores, uma vez que, não possui infraestruturas eficientes para o atendimento à população e há desigualdade em todo município, seja nas questões de estrutura urbana, social, ambiental e econômica. Portanto, a cidade padece com a ineficiência da iluminação pública, da rede de esgoto, das vias urbanas, do sistema de drenagem, de aparelhos comunitários, assim como, a manutenção dessas infraestruturas, a degradação do meio ambiente, os equipamentos de saúde e educação que não suportam a capacidade de toda a população e sem incentivo aos programas de habitação de interesse social, o município não possui capacidade de atender de forma justa e igualitária a toda a população, de forma a zelar pela condição de vida do munícipe com qualidade.

Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2017 o salário médio mensal dos trabalhadores formais da cidade foi de dois salários mínimos, e o percentual da população com rendimento nominal mensal per capita de até meio salário mínimo era de 28,9 %. Dos 5306 habitantes, 2390 possuem o ensino fundamental incompleto e apenas 173 pessoas tem o ensino superior. O alto número de pessoas com baixo grau de escolaridade as impedem de prospectar melhores empregos, impactando diretamente em suas rendas, as deixando mais vulneráveis e manipuláveis para o sistema capitalista, que compra a um preço baixíssimo sua força de trabalho.

Além dessas dificuldades, a instalação da praça de pedágio no município em 1998, relatado no capítulo 3, não trouxe boas conseqüências para a urbe, de início os moradores da



cidade tinham que pagar a tarifa integralmente, e para quem trabalhava em Maringá ou Mandaguaçu e se deslocava de carro ou moto ocasionou uma perda na renda. Atualmente, os moradores cadastrados pagam apenas vinte por cento do valor total da tarifa, mas para quem passa na praça de pedágio diariamente a obrigatoriedade desse pagamento pesa no orçamento.

Além do mais, com a instalação da praça de pedágio, as mercadorias que chegam pela rodovia para abastecer o comércio de Presidente Castelo Branco tiveram aumento nos preços e empresas deixaram de se instalar na cidade devido a taxa do pedágio que geraria um aumento de despesa. Desse modo, alguns entrevistados relataram que a praça de pedágio se transformou em uma barreira para investimentos na cidade, afastando empresas, visitantes e retraindo a economia Castelo-branquense, como pode ser percebido no trecho a seguir “Para nós esse pedágio aqui na nossa cidade foi uma derrota, acabou nossa cidade aí” (Evandro, liderança política). Segundo Filho e Graças (2011), outro fator que retardou e dificultou o desenvolvimento da cidade foi uma grande erosão que invadiu a área urbana, e que dispendeu muitos recursos financeiros nas diversas administrações do município. A cidade também possui outro grande problema estrutural, que é a falta de um sistema adequado de drenagem em algumas regiões, o que ocasiona problemas de alagamentos das vias urbanas afetando diretamente a área central da cidade onde estão localizados comércios, residências e alguns equipamentos públicos.

Roque (2018) aponta ser necessário incentivar um maior envolvimento da comunidade, uma vez que há pouca participação social nos interesses públicos da cidade, e apoiar a participação da população das questões sociais, estimulando uma consciência voltada à cidadania e a política. Neste cenário, pode-se dizer que Presidente Castelo Branco é e sempre foi uma cidade pobre em comparação com outras cidades paranaenses, em sua história sempre lidou com várias adversidades que inibiu o seu desenvolvimento. Percebe-se que grande parte da população sofre com a segregação espacial e social, gerando um sentimento de inferioridade para com a cidade na comparação com os municípios vizinhos, onde valorizam mais esses municípios em detrimento a Presidente Castelo Branco.

O território classifica e nomeia os indivíduos e os grupos sociais, que a partir do processo de identificação social também pode ser entendida como uma relação política (HAESBAERT, 2004). Os entrevistados abaixo destacam algumas das dificuldades enfrentadas pelo município, e apesar de tudo elas demonstram carinho pela cidade e acreditam que ela pode ser mais próspera contando com o engajamento da população e dos gestores públicos.

Nós pagamos o ônus dessa praça de pedágio, o progresso não avança para cá, basta você verificar Mandaguaçu e ver a diferença que existem entre as duas cidades, vamos ver o que acontece quando acabar a concessão (Rafael, morador do lado norte).

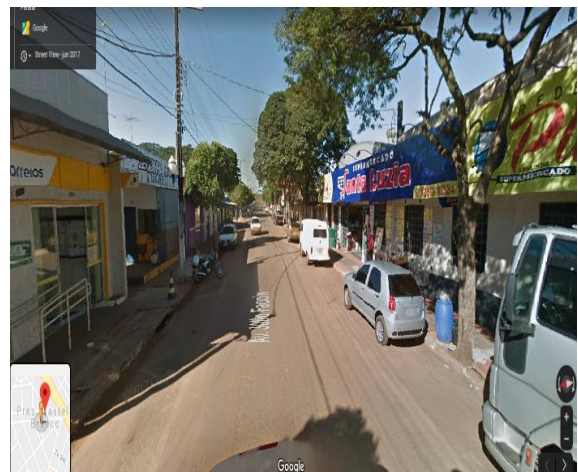
A cidade merece mais atenção, uma cidade abençoada feita por pessoas boas e de boa índole, mas, infelizmente as várias administrações deixaram a cidade parada no tempo, olha Mandaguaçu como está, muito melhor que a gente (Douglas, morador do lado sul).

A cidade é denominada pobre, mas nós estamos numa cidade rica, nós estamos em uma cidade perfeita para se morar, de boa localização, eu sempre digo para o pessoal o que falta aqui em Presidente Castelo Branco é amor à cidade, é o pessoal deixar de lado os interesses particulares para ter amor à cidade. Só assim a cidade seria diferente (Frank, liderança política).

A gente tem umas ideias novas para melhorar a cidade, que não é coisa tão diferente, mas aqui tudo o que você fala de mexer para o pessoal é difícil, infelizmente. Eu acredito que nós podemos pela nossa localização estar um pouco mais para frente (Fernando, liderança política).

A figura 8 abaixo é a Prefeitura Municipal que foi inaugurada na década de 1970, e desde então não passou por reformas significativas, trata-se de uma estrutura simples. A Figura 8 também mostra a principal avenida da cidade, Avenida Júlio Faccin, onde se localiza grande parte dos estabelecimentos comerciais, além de bancos, correio, órgãos públicos, entre outros. No centro cultural Nilza Gasparoto Faccin (Figura 9) são realizadas apresentações artísticas e eventos culturais, sendo um dos cartões postais da cidade.

**Figura 8 - Prefeitura Municipal e Avenida Júlio Faccin (centro da cidade)**



Fonte: Google Maps (2011)

**Figura 9 - Centro cultural Nilza Gasparoto Faccin**



Fonte: Foto tirada pelo pesquisador (2019)

Segundo Saquet (2007) a delimitação de uma área se torna um território quando alguma autoridade a usa para influenciar, moldar ou controlar atividades e indivíduos, sendo que esta autoridade pode estar fora da área/território. Foi no primeiro mandato do prefeito Alvarino Faccin em 1989 que se deu início a territorialização do lado norte da cidade, a prefeitura promoveu um loteamento em que alguns lotes foram vendidos a um preço bem reduzido, já outra parte foi doado a famílias que não tinham condições financeiras para adquiri-los, para que aos poucos fossem construindo suas moradias. Este primeiro loteamento foi chamado de Jardim Progresso I, depois vieram o Jardim Progresso II e III.

A gente tem que ver o mérito dele (Alvarino Faccin) de ajudar a cidade, porque nossa cidade é uma cidade pobre, na época que ele fez isso aí a Usina Santa Terezinha empregava o maior número de pessoas, a maioria era boia fria mesmo, não tinham condições de comprar um terreno, então os terrenos do jardim progresso I, II e III foram todos cedidos pela prefeitura para a pessoas, quem pagou foi só uma tachinha (Fernando, liderança política da cidade).

Quando eu mudei para cá esse lado aqui era tudo mato. Esse lado de cima (lado norte) não tinha, era tudo mato, pasto. Daí depois foi loteando, o prefeito da cidade aqui dava a data para você (Rosemary, moradora do lado norte).

O pessoal não tinha condição de comprar o terreno, aí ganhava da prefeitura e construía a casa cada um de acordo com sua condição financeira, uns construam mais rápido, outros demoravam mais (Fábio, morador do lado norte).

Esta não foi a primeira vez que o município fez a doação de terrenos para os moradores da cidade, segundo o entrevistado Evandro (liderança política) na década de 1970 a CMNP doou cerca de setenta e três lotes para o município, o qual repassou esses lotes para àqueles que pudessem construir uma casa, na época o objetivo da municipalidade era que a cidade se expandisse, Evandro relata que este foi o primeiro loteamento de Presidente Castelo Branco e desta data em diante vários foram os lotes doados por diferentes prefeitos.

O que fez o progresso da cidade foram essas doações de terrenos, ao todo deve ter uns seiscentos terrenos que foram doados pela prefeitura, o cidadão chegava na prefeitura e falava que queria um terreno para construir uma casinha e o prefeito dava, desde a década de 1970 isso já acontecia, e vários prefeitos que passaram na prefeitura fizeram isso (Evandro, liderança política da cidade).

Um entrave que os atuais proprietários desses lotes doados pela prefeitura enfrentam é a falta da documentação, naquele tempo isso não era uma preocupação tanto para quem recebia os lotes quanto para quem doava, por isso, a maioria não possui escritura e a regularização é difícil e custosa o que atrapalha a compra e venda desses imóveis.

Quando o prefeito doou esses loteamentos aqui, a cidade era tudo lá em baixo, aí ele comprou essas terras aqui e doou as datas. Esse bairro aqui é tudo terreno doado, daí o pessoal construía as casas. Aí, que nem no caso, a escritura não tem, poucas casas têm escrituras (Vanilza, moradora do lado norte)

A dificuldade que as pessoas têm hoje é para conseguir a escritura dos terrenos, porque foi feito uma doação, dá para acertar, mas é muito caro, as pessoas não têm esse dinheiro e é muito trabalhoso também (Fernando, liderança política da cidade).

Quando foi iniciado o projeto de lotear para além da rodovia houve vários debates entre os munícipes da cidade, pois muitos já previam o risco de acidentes que este processo poderia causar, além da falta de infraestrutura que os futuros moradores teriam como falta de saneamento básico, energia elétrica, asfalto, entre outros. Mas, o espaço é “não somente organizado e instituído, ele é modelado, apropriado por este ou aquele grupo de acordo com suas demandas, ética, estética e ideologia” (Lefebvre, 2008, p. 82). Assim, depois de muito debate ficou estabelecido a criação do loteamento e os lotes começaram a ser distribuídos à população. Oscar (representante do DER-PR) explica que rodovias atravessando cidades é um fato histórico no Paraná.

Na verdade isso é um negócio histórico no Paraná, as rodovias eram desviadas para passar dentro dos municípios, no interior do São Paulo a rodovia é

independente dos municípios, aqui já não é assim. E a gente tem um problema grave com isso, porque normalmente o crescimento urbano vai ficando em função da rodovia, e então eles vão implantando parque industrial, loteamentos, tudo em função da rodovia para aproveitar o fluxo de passagem (Oscar, representante do DER/PR).

Em Presidente Castelo Branco não foi a rodovia que foi desviada para a cidade, mas a cidade que avançou sobre a rodovia, porém, segundo o entrevistado Sérgio (Liderança política da cidade) na década de 1990 foram várias as oportunidades de mudar o traçado atual da rodovia, seria feito um contorno e com isso não teria mais a rodovia passando no meio da cidade, mas os comerciantes às margens da pista e alguns políticos foram contra esta mudança de traçado, pois, se utilizavam do movimento da rodovia para vender seus produtos, desta maneira, através de meios políticos a rodovia continuou com o mesmo traçado.

Destarte, a territorialização para Haesbaert (2004) é entendida como um conjunto de múltiplas ações, pelo qual os sujeitos se apropriam do espaço e se tornam de algum modo ligado a ele. Os primeiros moradores começaram a territorializar o novo espaço, o chamado lado norte ou lado de cima, como preferem os moradores, começaram a dar significado a um novo espaço, tornando-o território, criando uma identidade com o local e laços de amizade com os vizinhos. O território não é um espaço geográfico em si, mas está relacionado com o pertencimento que esse território carrega (SARAIVA; CARRIERI; SOARES, 2014). Esses mesmos autores afirmam que nenhum processo de territorialização é neutro, ao territorializar um espaço, o grupo social “deixa marcas” simbólicas nos membros do grupo, a territorialização está intimamente ligada às relações de poder que um indivíduo tem sobre um território seja ele material ou imaterial (SARAIVA; CARRIERI; SOARES, 2014).

A construção das primeiras casas do lado norte não foi tarefa fácil, com pouco dinheiro muitos moradores construíram suas casas em forma de mutirão, em que um ajudava a construir a casa do outro. O primeiro loteamento do novo bairro (Jardim Progresso I) não contava com asfalto e nem esgoto o que dificultou a adaptação neste novo território, mas aos poucos os moradores começaram a constituir vínculos identitários com ele, seja através das relações diárias com os vizinhos ou na interação com o espaço, ou seja, nas relações sociais cotidianas como atravessar uma rodovia e ir à igreja, ao trabalho, aos bancos, etc., estes vínculos que as pessoas passam a ter com o território são denominados de territorialidades (SAQUET, 2009). A territorialidade está ligada à representação dos locais para os indivíduos e às suas experiências ali vivenciadas, é uma forma de identificação dos indivíduos com um determinado território, de forma física e principalmente simbólica. Vale, Saquet e Santos (2005, p. 17) consideram que a territorialidade “é o acontecer de todas as atividades cotidianas, seja no espaço do trabalho,

do lazer, na igreja de cada território, de cada lugar; resultado e condição da dinâmica socioespacial”.

Após à construção das primeiras casas pequenos comércios como açougues e mercadinhos foram se instalando no novo bairro, muitos abertos pelos próprios moradores do lado norte, que enxergaram uma oportunidade de ganhar dinheiro. Com o passar dos anos a prefeitura continuou com a política de doação de lotes, e em pouco tempo o lado norte já contava com dois novos jardins, o Jardim Progresso II e o III. A prefeitura também incentivou a ocupação da margem da pista do lado norte, criando o Parque Industrial Progresso, em que também doou os lotes para a instalação das empresas.

Atualmente, além dos Jardins Progresso I, II e III, o lado norte conta com o Jardim Europa e um recém-lançado loteamento particular denominado de Jardim Braga com aproximadamente 565 lotes para a venda. Neste lado há pequenos mercados, açougues e lanchonetes que atendem minimamente à população no quesito alimentação. O lado norte ainda conta com uma creche para crianças de zero a cinco anos e com uma escola que atende crianças do primeiro ao quarto ano.

Nesse processo de ocupação do lado norte a rodovia sempre esteve ali, unindo os dois lados da cidade, os moradores do lado norte e até mesmo do lado sul possuíam uma identificação para com a rodovia, tinham uma ligação afetiva que construíram ao longo dos anos. A rodovia possuía canteiros com vasto gramado em que muitas pessoas passavam as tardes conversando, outras estacionavam seus carros ali, ou ainda era utilizado pelos comerciantes para expor seus produtos, conforme demonstram as Figuras a seguir.

**Figura 10 Canteiros às margens da rodovia**



Fonte: Google Maps (2012)

**Figura 11 – Canteiro às margens da rodovia com vasto gramado e muitas palmeiras**



Fonte: Google Maps (2012)

As árvores que faziam sombra e traziam beleza ao local, e os vários pontos de acesso que interligavam o lado norte e sul com a rodovia faziam parte da vida das pessoas, era o território delas, não em sentido material de posse e de dominação, mas numa dimensão simbólica, espiritual e afetiva, em que este território era percebido como parte da vida das pessoas, muitos cresceram neste ambiente e tiveram sua identidade cultural influenciada pelo território em que viveram. A apropriação e a construção do território geram identidades, as quais, concomitantemente, geram os territórios (SAQUET, 2009). A força dessa carga simbólica é tamanha, que o território é um construtor de identidade, talvez o mais eficaz de todos (BONNEMAISON e CAMBREZY, 1996).

Para os moradores de Presidente Castelo Branco, principalmente os do lado norte, atravessar a rodovia diariamente era uma coisa natural, sempre fizeram isso, rodovia, aliás, que nunca foi vista como uma barreira entre os dois lados, não era um obstáculo entre lado norte e sul, era considerada apenas uma grande avenida que fazia a ligação entre os vários bairros da cidade. E por esta grande avenida os moradores do lado norte atravessavam diariamente rumo ao lado sul para trabalhar, estudar, ir ao médico, comprar no comércio central ou visitar amigos e familiares. As pessoas a pé se deslocavam ao outro lado em qualquer ponto da pista, não havia nenhum tipo de barreira, “era só atravessar” como disseram muitos entrevistados, de carro também não havia muita dificuldade, eram vários os pontos de travessia no qual era possível se deslocar de automóvel.

Vários desses acessos foram abertos há muito tempo atrás pelos próprios moradores, trilhas de passagem se formaram em meio aos canteiros e aberturas improvisadas eram

utilizadas para a passagem de carros, carroças, entre outros. E desta maneira era feita a integração entre os dois lados da cidade, não havia divisão, era uma só cidade conectada pela rodovia em que não havia distinção de quem morava no lado sul ou norte, todos moravam em Presidente Castelo Branco. As figuras abaixo demonstram como era a rotina dos moradores do lado norte, atravessando a pista a pé, de bicicleta ou de automóvel, esperavam o momento certo para fazer a travessia em segurança.

**Figura 12 - Ciclistas e pedestres esperando para atravessar a pista**



Fonte: Google Maps (2011)

**Figura 13 – Automóveis esperando o fluxo de veículos cessar para entrar na rodovia**



Fonte: Google Maps (2012)



As entrevistas abaixo descrevem como era o deslocamento dos moradores entre os dois lados, uma travessia que esses moradores sempre fizeram, eles tinham os seus pontos de passagem preferidos, sabiam os horários de maior e menor movimento da rodovia. Esses moradores conheciam este território, era o território deles, onde se sentiam confortáveis, tratava-se de uma realidade construída e estruturada historicamente em que esses indivíduos se organizavam de uma determinada maneira, ultrapassando os limites das relações humanas, desde as residências, os trabalhos, os trajetos à escola ou ao supermercado.

Em frente ao depósito era onde a gente mais passava, tinha faixa de pedestre, quebra-molas, tinha tudo, aí os carros davam aquela maneirada né. Antes da obra, dependendo o horário a gente esperava um pouco para atravessar, mas sempre tinha aqueles motoristas bondosos que paravam para a gente, principalmente quando era saída de escola (Simone, moradora do lado norte).

Quando a gente precisava ir em algum lugar lá no centro (lado sul) no banco ou no mercado a gente só atravessava a estrada e já estava do outro lado, não tinha complicação. Quando dava o horário que os alunos saiam da escola juntava aquele monte de pessoas para atravessar, daí os carros tudo paravam para os alunos passar (Fábio, morador do lado norte).

Era muito mais fácil atravessar a pista do que hoje, nós tínhamos um acesso onde era o antigo trevo aqui, tinha quatro acessos que não eram controlados, não eram oficiais, não tinha nem acabamento com asfalto, tubulação nada (Fernando, liderança política da cidade).

Antes da duplicação da rodovia era tudo mais fácil, para ir trabalhar, comprar alguma coisa no mercado era só atravessar a pista e a gente já estava do outro lado. Eu mesmo tenho que levar meus filhos na escola lá de baixo, antes era bem rápido, deixava eles lá e já passava na casa da minha irmã, dava um oi para ela, agora mudou um pouco (Vanessa, moradora do lado norte).

Era muito tranquilo o deslocamento entre os dois lados, apesar do perigo, a gente podia transitar entre os dois lados sem maiores dificuldades. As coisas pareciam mais perto, se precisava de alguma coisa lá de baixo rapidinho eu ia e voltava (Dayane, moradora do lado norte).

Mas nem todos achavam que atravessar a rodovia era uma tarefa simples, muitos reclamavam dos vários acidentes que aconteciam e consideravam grande a demora para conseguir atravessar entre os dois lados.

Antes tinha vezes que você ficava até cinco, dez ou quinze minutos do lado de cá esperando para passar para o lado de lá. Porque é rodovia, né? Aí você tinha que esperar. Quando você achava uma boa alma que parava você passava, né? Se não você tinha que esperar a rodovia ficar livre pra você passar (Kléssius, morador do lado norte).

Antes da duplicação aconteciam vários acidentes, devido ao trânsito de veículo e as pessoas atravessando ao mesmo tempo. De vez em quando a gente

escutava que tinha ocorrido um acidente ou um atropelamento (Gleice, moradora do lado norte).

Tinha as faixas de pedestres e as lombadas, mas muitos motoristas não respeitavam, daí uns paravam outros não e acabavam acontecendo muitos acidentes. Outros acho que não viam a lombada e passavam correndo sobre elas, daí os pedestres achando que o carro ia diminuir a velocidade acabavam atravessando, era onde acontecia os atropelamentos, era muito perigoso viu (Ana Paula, moradora do lado norte).

Era mais perigoso por causa das crianças que tinham que ir à escola, eu ainda levava minha filha, mas muitas iam sozinhas, e nessa rodovia passa muito caminhão, eu ficava com o coração na mão (Vanilza, moradora do lado norte).

Apesar de todas as adversidades, os moradores do lado norte não se queixavam do local onde moravam, consideravam-no tranquilo, vizinhança boa, um bairro seguro e se precisassem de alguma coisa “era só atravessar a rodovia”. Conforme aponta Souza (2006) o ser humano precisa ter um local com o qual crie uma identificação, o sentimento de posse ou pertencimento a um determinado território é inerente a ele, e os moradores do lado norte tinham este sentimento, eles pertenciam a uma cidade e tinham uma forte identificação com este espaço. Na visão de Haesbaert (2004 p.40) o território é “o produto da valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido”, o território é compreendido pelo valor de uso, pelo vivido, pela subjetividade, refletindo a chamada “identificação positiva” com o espaço.

Com relação aos moradores do lado sul, auferiu-se que eles praticamente não tinham esta rotina de atravessar a rodovia, pois tudo que precisavam encontravam no lado onde moravam, já que este lado concentra todos os serviços públicos de que necessitam. Os poucos que atravessavam, era para visitar parentes e amigos que moram do outro lado ou para outras atividades que não necessariamente são obrigatórias.

Olha, o meu filho mora no lado de cima da rodovia, então assim, num dia de domingo a gente ia almoçar na casa dele, ou num feriado, mas só isso mesmo, eu não costumo ir muito para o outro lado não (Soraia, moradora do lado sul).

Tem um açougue do outro lado que eu gosto muito, então quando dá certo eu vou lá, eles vendem carne assada dia de domingo também, mas a gente que mora aqui do lado sul quase não precisa atravessar a pista, eu tenho um colega de trabalho que tem que atravessar a rodovia todo dia, para ele era normal, vinha trabalhar de a pé mesmo (Amanda, moradora do lado sul).

Aqui no lado norte tem duas escolas, na verdade é uma creche e outra escola de ensino fundamental, tem alguns professores que moram lá em baixo (lado sul) e que trabalham nessas escolas, mas que eu saiba são poucos que moram lá e trabalham aqui. Tem também alguns alunos que moram lá em baixo e estudam aqui. Mas o pessoal lá de baixo não vem aqui não, só por esses motivos mesmo (Diogo, morador do lado norte).

Com relação à geração de empregos na cidade, Presidente Castelo Branco tem pouco a oferecer, há apenas algumas pequenas indústrias e granjas para a produção de pintainhos que geram algum emprego à população, mas a administração pública é a maior empregadora do município, boa parte da população é obrigada a procurar oportunidades em outros lugares, a cidade de Maringá é o destino favorito da maior parte da população que trabalha fora da cidade.

Daqui de Castelo vão três ônibus para o Frangos Canção em Maringá, na Coroaves também vão três ônibus, fora os que trabalham em outros lugares. Muitos trabalham em Nova Esperança também, porque se você ver aqui (Presidente Castelo Branco) não tem indústria nenhuma, não tem fábrica de nada (Rafaela, moradora do lado norte).

Temos poucas empresas aqui na cidade, então os maiores empregadores hoje na cidade são os abatedouros de aves de Maringá, tem os Frangos Canção, o Gt Foods que são três horários de ônibus que saem cheios daqui. A Coroaves são dois horários que saem ônibus cheios daqui também, tem muita gente trabalhando lá em Maringá empregando uma grande parte da população aqui da cidade (Fernando, liderança política da cidade).

Castelo hoje é uma cidade dormitório, chutaria que 90% dos assalariados trabalham em Maringá ou Nova Esperança, o comércio aqui da cidade são quase todos familiares que cuidam (Rodrigo, morador do lado norte).

Grande parte das pessoas que moram do lado norte e trabalham em Maringá ou que vão à cidade para outros afazeres de ônibus, precisam se deslocar ao lado sul até o ponto de ônibus, pois, ele só passa neste lado da cidade, ou seja, até no quesito transporte o lado norte é dependente do lado sul.

Para pegar a circular para ir à Maringá, eu tenho que atravessar a pista, porque o ônibus só passa do outro lado (lado sul), desse lado de cima aqui não passa. Na margem da rodovia do lado de lá tinha um ponto, a gente esperava lá (Ana Paula, moradora do lado norte).

Eu trabalho em Maringá, então todos os dias eu tenho que atravessar a pista para ir ao ponto de ônibus, e na volta o ônibus para ali em baixo também, daí eu atravesso a pista novamente aqui para cima. Quando era pista simples, todo este processo era mais fácil, agora com a duplicação dificultou um pouco (Ana Paula, moradora do lado norte).

A figura 14 expõe a rodovia antes da duplicação e o ponto de ônibus citado nas entrevistas acima, este ponto ficava na margem da pista no lado sul e uma faixa de pedestre servia de ligação para o lado norte.

**Figura 14 – Ponto de ônibus localizado na margem da rodovia (lado sul)**



Fonte: Google Maps (2012)

Por ser uma cidade dormitório, em que boa parte da população trabalha em Maringá e Nova Esperança, o comércio da cidade é bem limitado, a maioria dos moradores preferem efetuar suas compras nestas cidades, por considerarem que elas possuem mais variedades e melhores preços, e isso acaba enfraquecendo o comércio local. Não há grandes supermercados e redes de lojas de eletrodomésticos, como relatado por Rodrigo (morador do lado norte), a maioria do comércio existente na cidade é familiar, sem grandes investimentos para atrair os clientes. A cidade possui apenas um posto de saúde e um hospital onde são realizadas cirurgias de pequeno porte, há apenas uma agência bancária e uma pequena rodoviária, Presidente Castelo Branco ainda conta com dois postos de combustíveis, duas farmácias e duas panificadoras.

Uma boa parte do comércio da cidade está localizado às margens da BR-376, porém, é um comércio voltado ao público que trafega na rodovia, pequenos comerciantes viram nesses viajantes potenciais clientes para seus produtos, eles instalaram pequenas fábricas de móveis de madeira, restaurantes, borracharias, auto mecânicas, postos de combustíveis, entre outros. Essas empresas se estabeleceram inicialmente às margens da rodovia no lado sul da cidade, e posteriormente com a territorialização do lado norte na década de 1990 e incentivados pela prefeitura, novos comerciantes se instalaram às margens da rodovia no lado norte. O perímetro urbano por onde atravessa a rodovia conta com 1290 metros sendo que os dois lados das

margens estão ocupados por empresas que procuram oferecer seus produtos para os viajantes da rodovia. A figura abaixo apresenta uma pequena parcela do comércio presente nas marginais da rodovia antes da duplicação.

**Figura 15 – Comércio lindeiro à rodovia**



Fonte: Google Maps (2012)

Por muitos anos, os comerciantes lindeiros à pista obtiveram o seu sustento da rodovia, a maior parte da receita que conseguiam era proveniente dos transeuntes que nela trafegavam diariamente, os entrevistados abaixo relatam a importância que a BR-376 tem, ou tinha, para os comerciantes e para a cidade.

A rodovia é importante, porque é o principal ponto de acesso que interliga várias regiões, ela passando perto da cidade é muito bom, eu acredito que a gente deixa a desejar de oferecer alguns incentivos a mais para conseguir absorver mais este ponto estratégico que nós estamos aqui a margem da rodovia (Fernando, liderança política da cidade).

A rodovia é muito importante para gente, porque o sapateiro tem a pequena fábrica de botinas dele, tem uma pequena indústria familiar igual eu, tem uma marcenaria ali de cima (lado norte), tudo depende da pista (Marcelo, morador do lado sul).

Todo o meu sustento eu tirava dessa rodovia aqui, se hoje eu tenho uma casa, e o pão de cada dia foi graças ao meu trabalho e a essa rodovia. Pra mim e para todo o pessoal aqui, todos dependem da rodovia (Daiane, moradora do lado norte).

Uma das dimensões do território que Haesbaert (2007) e Saquet (2009) admitem é a dimensão econômica, no qual é enfatizada a dimensão espacial das relações econômicas. Haesbaert (2007, p.47) clarifica que o território é antes de qualquer coisa, “uma fonte de recursos”, e a BR- 376 era uma importante fonte de recursos para os comerciantes. Antes da duplicação um motorista que trafegasse na rodovia tinha seu ingresso facilitado ao comércio às margens da pista, um motorista que precisasse de uma borracharia, um posto de gasolina ou restaurante não encontrava entraves, pois havia várias entradas que possibilitavam o acesso a estes estabelecimentos. E era desta forma que esses comerciantes sobreviviam, a décadas era assim, a rodovia garantia o sustento de suas famílias.

Na figura abaixo pode ser observado dois acessos que ligam a rodovia ao lado norte e ao sul, propiciando a locomoção dos moradores entre os dois lados e também facilitando o ingresso ao comércio de potenciais clientes que trafegam na rodovia.

**Figura 16 – Acesso ao lado norte e sul da cidade pela rodovia**



Fonte: Google Maps (2012)

Presidente Castelo Branco sempre foi uma cidade pacata, tranquila e acolhedora, movimento mesmo só dos automóveis na rodovia, todavia, em 2015 iniciaram as obras de duplicação na BR-376 entre Maringá e Nova Esperança, e com a chegada da duplicação no trecho urbano da cidade muitas transformações começaram a ocorrer neste espaço, assim como na vida dos moradores. A Figura 20 apresenta como ficou a rodovia no início das obras,

momento em que o trânsito foi desviado para as ruas laterais à pista e a população teve imensas dificuldades com as alterações causadas em seu território.

**Figura 17 – Obras na BR-376 em Presidente Castelo Branco**



Fonte: Google Maps (2016)

No próximo capítulo será exposto como ocorreu este movimento de desenraizamento dessas pessoas com seus territórios, o que Haesbaert (2007), Saquet (2009) entre outros autores denominam de desterritorialização. Este processo não está necessariamente vinculado à saída geográfica dos indivíduos de determinados espaços, mas também, quando estes espaços deixam de existir ou se modificam significativamente, perdendo o vínculo adquirido junto a esses indivíduos. Com a duplicação da BR-376 o território da cidade de Presidente Castelo Branco foi modificado, e com isso, apesar de não haver a saída geográfica dos moradores deste território, eles foram desterritorializados, pois, com as várias modificações realizadas pela obra os moradores perderam àquele território com que estavam acostumados, seus significados e vínculos, as relações sociais e suas rotinas foram sucumbidas pela duplicação da rodovia.

## 5.2 DESTERRITORIALIZAÇÃO

A desterritorialização é um processo que pode ser voluntário ou simplesmente forçado e violento, no qual as pessoas não têm a mínima condição de lutar contra essas forças dominantes e o sentimento pelo local se perde nesse caminho. Dallabrida (2006, p.77) afirma que "As diferentes formas de desterritorialização são provocadas por forças externas, estranhas ao desejo dos desterritorializados". Quando começou a obra muitas foram as transformações que ocorreram em Presidente Castelo Branco, o território começou a ser modificado profundamente, e a população começou a sentir os efeitos destas modificações. Suas rotinas, relações sociais e o modo de viver de décadas foram alteradas pela obra, tentaram de algum modo minimizar este movimento desterritorializador, lutando ou apenas sofrendo calado, buscando participar da produção e reprodução do espaço ou somente proteger àquele território que lhes serve de abrigo.

Esta seção visa expor como ocorreu o processo de desterritorialização dos moradores de Presidente Castelo Branco com o início da duplicação da BR-376, nesse contexto, foram os moradores do lado norte que sofreram efetivamente um processo de desterritorialização, pois são eles que precisam atravessar diariamente a pista para se deslocar ao lado sul da cidade, tarefa que ficou muito difícil durante a obra. Essas pessoas perderam suas referências econômicas, políticas e culturais perante o local vivido, a duplicação que era esperança de alguma melhoria na qualidade de vida se tornou em uma barreira para esses moradores, dividindo os dois lados da cidade, os deixando segregados e ainda mais distantes de todos os serviços públicos que se concentram no lado sul.

Segundo Haesbaert (2007) a desterritorialização não significa apenas a destruição do território conhecido ou familiarizado, nem a simples mudança de local de vivência, o autor considera também que a desterritorialização acontece em níveis simbólicos e culturais, além da dimensão material, desse modo, este processo se apresenta em níveis muito mais íntimos e específicos, de acordo com cada indivíduo.

### 5.2.1 Conflitos e contradições no território

Tal como um indivíduo territorializa, pode ocorrer com ele ou com um grupo de indivíduos o processo de desterritorialização, um rompimento de fronteiras, uma deslocalização, um movimento que está relacionado com uma área do território (SAQUET, 2013). Os principais elementos da territorialização também são encontrados na



desterritorialização, porque embora aconteçam perdas ocorre também a reconstrução de identidades, havendo mudanças nas relações de poder, de novas relações sociais e de elementos culturais (SAQUET, 2013). Este processo de desterritorialização pode ser tanto simbólico, como a destruição de símbolos, quanto concreto e material, pela destruição de antigos laços, não precisa ocorrer a saída geográfica dos indivíduos de determinado espaço para que ela ocorra.

Em Presidente Castelo Branco o processo de desterritorialização começou com a duplicação da BR-376, porém, logo quando souberam da duplicação a população, em sua maioria, ficaram felizes, pois, era uma obra reivindicada a vários anos, não só pelos moradores da cidade, mas também de toda região, muitas foram as mobilizações realizadas em prol da duplicação. A matéria do portal eletrônico G1 no ano de 2013 publicou uma dessas manifestações:

Moradores de Presidente Castelo Branco, noroeste do Paraná, fecharam parcialmente a praça de pedágio localizada na BR-376 entre Presidente Castelo Branco e Mandaguaçu, nesta quinta-feira (27). Segundo informações da Polícia Rodoviária Federal (PRF) de Paranavaí, cerca de 100 manifestantes abriram as cancelas e aos poucos liberavam os carros que vinham dos dois sentidos da rodovia. O protesto começou às 17h e terminou às 19h. Na pauta de reivindicações, os moradores pedem a duplicação da rodovia que liga Presidente Castelo Branco a Paranavaí e a redução do valor do pedágio. Os manifestantes saíram do centro de Presidente Castelo Branco e a pé chegaram até a praça de pedágio. Durante duas horas filas se formaram nos dois sentidos da rodovia (Duplicação..., 2013).

Uma das principais reclamações dos moradores era que a praça de pedágio foi instalada em 1998 e até 2013, data da manifestação citada acima, não havia iniciado as obras de duplicação. Durante esses anos várias foram as mortes ocorridas nesta rodovia e muitas delas foram de moradores da cidade, seja por acidente automobilístico ou por atropelamentos.

Desde a implantação do pedágio tivemos uma demora enorme na duplicação da rodovia e má qualidade do serviço prestado pelo órgão que comanda o pedágio. Nós sempre lutamos por essa duplicação que enfim saiu (Rodrigo, morador do lado norte).

Tivemos muitas vidas perdidas aqui, inclusive uma ex-primeira dama foi morta atropelada aqui atravessando a rodovia, então a duplicação dessa rodovia era uma reivindicação nossa, pena que demorou tanto (Fernando, liderança política).

Os moradores viam na duplicação, além da possibilidade da redução de acidentes, uma oportunidade para a cidade se desenvolver, atrair investimentos, gerar mais empregos e

melhorar a integração entre lado norte e sul. A obra orçada em R\$ 130 milhões corresponde a duplicação de vinte e quatro quilômetros entre as cidades de Mandaguaçu a Nova Esperança, foi iniciada em setembro de 2014 pela Viapar e entre um atraso e outro a duplicação no trecho urbano de Presidente Castelo Branco só foi finalizada em 2018. “A obra irá beneficiar toda a região e trazer segurança para os usuários”, afirmou o então diretor-geral do DER-PR, Nelson Leal Junior em entrevista ao jornal Diário do Noroeste em 2014.

Enquanto a obra ia avançando, alguns moradores começaram a se preocupar com o trecho urbano de Presidente Castelo Branco, se indagavam de como ficaria esta parte da rodovia tão importante para a cidade.

A duplicação vinha acontecendo e nós queríamos saber o que iria acontecer com a nossa cidade, mas a Viapar nos tratava de forma áspera e não respondia a nossos questionamentos (Evandro, liderança política).

Nós estávamos felizes pela duplicação, uma obra esperada por muito tempo, mas começou a bater aquela dúvida de como a cidade ficaria. Se iria construir viadutos, passarelas, o que iria mudar na cidade, e ninguém sabia nada, daí fomos atrás das respostas (Douglas, morador do lado sul).

Havia comentários de que eles (Viapar, DER-PR) iriam cercar a rodovia, não iam deixar nenhuma passagem para os moradores se locomoverem entre o lado sul e norte, mas era só comentários, ninguém sabia de nada (Rafael, morador do lado norte).

Depois da insistência dos moradores a Viapar em conjunto com o DER/PR agendou uma reunião aberta ao público na câmara de vereadores da cidade para a apresentação do projeto, reunião que foi marcada em uma quarta feira às 15 (quinze) horas no mês de agosto de 2014, reunião que devido ao horário dificultou a presença de um grande número de moradores.

O encontro em Presidente Castelo Branco aconteceu na 4ª feira (dia 13 às 15h) na Câmara de Vereadores e em Nova Esperança o encontro foi no Paço Municipal da 5ª feira (dia 14 às 10h), em ambos municípios, estavam presentes, prefeitos, vice-prefeitos, vereadores e comerciantes que estão às margens da Rodovia e que discutiram detalhes sobre as obras (DUPLICAR..., 2014).

Na reunião em Presidente Castelo Branco a Viapar e o DER/PR mostraram ao público presente o projeto de duplicação do trecho urbano da cidade, neste projeto constava duas alças de acesso ao município e uma passarela para a travessia de pedestres conforme a figura 18 a seguir. De acordo com o projeto, os moradores perderiam o livre acesso entre os dois lados através da rodovia, o acesso a ela ficaria limitado ao tráfego de passagem, e a locomoção da população a pé ou de carro se restringiria à passarela e às duas alças de acessos nas extremidades

da cidade, o que aumentaria muito a distância percorrida para se atravessar entre os dois lados e deixaria a cidade dividida.

**Figura 18– Projeto de duplicação do trecho urbano de Presidente Castelo Branco**



Fonte: VIAPAR/DER-PR (2014)

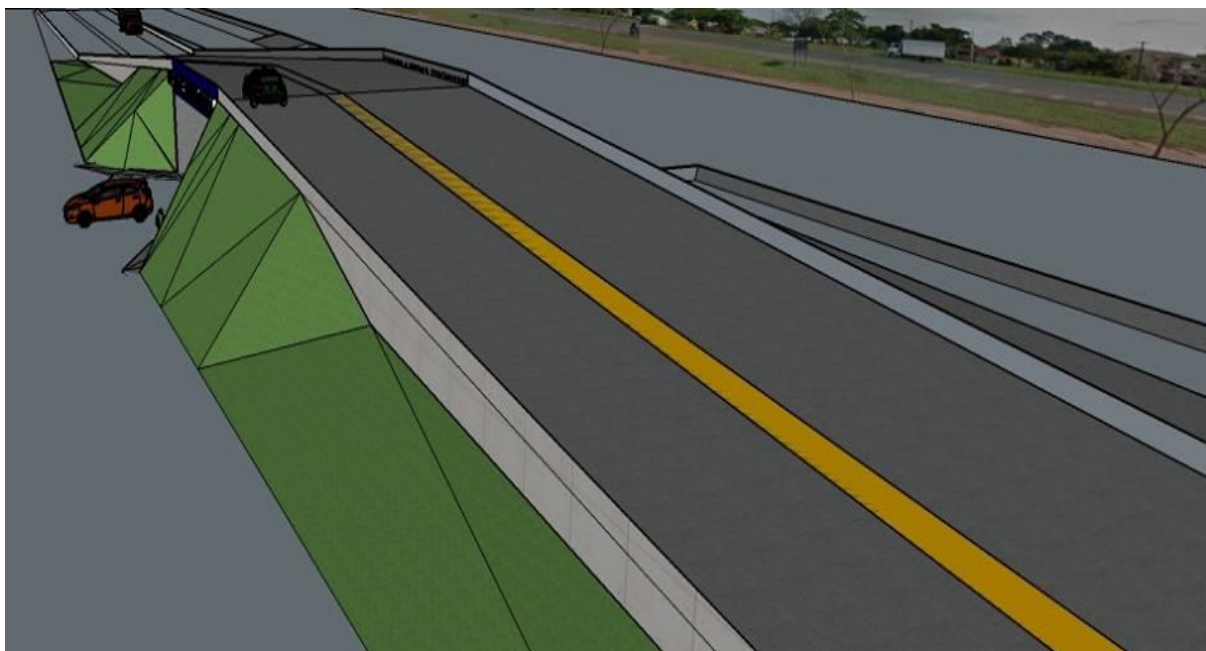
Após a apresentação feita pelo engenheiro da Concessionária, muitos comerciantes e industriais sugeriram mudanças em partes do projeto. Em entrevista ao Jornal Regional o então presidente da Viapar Marcelo Stachow Machado disse que possíveis alterações no projeto seriam repassadas para aprovação ao DER-PR, que é o órgão competente para aprovação de projetos rodoviários:

Vimos também para ouvir a comunidade e as alterações possíveis poderão ser repassadas ao DER-PR, mas o interesse público sobrepõe ao interesse privado e o projeto nem sempre poderá agradar a todos (DUPLICAR..., 2014).

Na visão de Souza (2012), as pessoas ou os movimentos sociais não apenas reagem ao poder do capital ou do Estado, mas, são capazes de agir pró-ativamente na criação de alternativas e estratégias ligadas a reorganização do espaço da cidade e conseguem criar e implementar projetos alternativos, apesar do Estado e contra o Estado. Com a ameaça iminente

de perder o território em que viviam, um pequeno grupo de moradores (cerca de seis pessoas) uniu forças para solicitar algumas alterações no projeto, a mais importante foi a construção de uma trincheira, que faria a ligação entre os lados norte e sul, em que o trânsito local passaria por baixo da trincheira e o trânsito da rodovia por cima. A figura 19 foi desenvolvida a pedido desses moradores a fim de expor ao conhecimento de todos como ficaria este acesso.

**Figura 19 – Projeto da trincheira que ligaria os dois lados da cidade**



Fonte: Ilustração cedida por um morador do lado norte (2019)

Na visão dos entrevistados, a trincheira seria importante, pois facilitaria a locomoção entre os dois lados. Sem a trincheira o acesso entre o lado norte e sul ficaria limitado às duas alças de acesso nas extremidades da cidade, o que traria muitas dificuldades aos moradores.

A gente observou que em outras cidades estavam fazendo a trincheira, só Castelo que não, então nós pedimos nessa reunião que fizessem uma trincheira ali onde era a entrada principal da cidade, eles falaram que não tinha como fazer (Diogo, morador do lado norte).

Surgiu essa ideia da trincheira, que era uma alternativa boa para a cidade, porque do jeito que estava aquele projeto não dava, a trincheira ajudaria muito tanto o lado de cima, quanto o lado de baixo (Antônio, liderança política).

Na reunião eles colocavam todos os tipos de empecilhos à trincheira, falavam que não tinha como fazer, que teria que elevar a pista em sete metros, que não sei o que.... Na verdade, eles estavam com o projeto pronto e não queriam alterar nada (Frank, liderança política).

Na verdade, essas reuniões eram só para debochar da nossa cara, a Viapar não estava nem aí para a gente. Colocavam um monte de empecilhos nas nossas sugestões. Eles só falavam que ia ser de tal jeito e não abria espaço para a gente opinar, era tudo um teatro (Marcelo, morador do lado sul).

Eles queriam que ali tivessem uma passagem para ligar os dois lados da cidade, e a gente esteve lá, explicou as questões técnicas e é difícil convencer a população, pois, eles querem aquela alternativa e tecnicamente não dava para executar, quer dizer, dava, mas aí você vai entrar com desapropriações no município como imóveis urbanos, então o impacto seria maior. Eles queriam uma trincheira, mas daí são várias situações que impedem, não de executar, mas se torna assim, meio inviável até para o município (Oscar, DER/PR).

Depois desta reunião, a comunidade Castelo-branquense começou a se mobilizar em busca da trincheira, um abaixo-assinado foi criado e seus idealizadores passavam de casa em casa em busca de assinaturas, também colhiam assinaturas nas praças, mercados e igrejas.

Quando eles começaram a mexer nessa duplicação estavam todos achando que seria algo que facilitaria para os dois lados, mas depois que o projeto foi mostrado para a cidade inteira, todos viram que só teria esse acesso do lado da piscina ou esse aqui perto do trevo, aí que se pensou em fazer um abaixo-assinado para modificar e fazer essa trincheira porque isso facilitaria tanto para as comunidades rurais e para as pessoas que não usam passarela (Kléssius, morador do lado norte).

Quando soubemos de como ficaria os acessos de um lado e do outro da cidade, fizemos mobilizações, fiz imensas postagens no facebook para alertar a população que tudo ficaria mais difícil, tendo em vista que temos cadeirantes, pessoas na comunidade rural, e até pessoas com fobia de altura que não utilizariam as passarelas, mas foi em vão, realizamos até um abaixo-assinado para que fosse construída uma trincheira (Edmar, morador do lado norte).

Nós chegamos até ir à igreja colher assinatura no final da celebração em acordo com o padre, pedimos para ele divulgar na missa porque era um benefício para cidade inteira e não para meia dúzia de pessoas, era para facilitar a locomoção de todos. Fomos a duas celebrações, conseguimos muitas assinaturas, mas, depois o padre recebeu uma pressão que isso não poderia ser feito, ele foi questionado pelo pessoal da prefeitura, para que não fosse feito mais isso. Tentamos ir mais vezes, mas devido a essa represaria que ele sofreu paramos de ir (Douglas, morador do lado sul)

Em uma entrevista concedida ao Jornal Noroeste em 2016, o vice-prefeito de Presidente Castelo Branco afirmou que fez o pedido da trincheira ao DER-PR e à Viapar, reiterou a necessidade desta obra para a cidade e que já vem solicitando a inclusão da trincheira no projeto há algum tempo.

Nós reivindicamos a trincheira que não está no projeto. Desde 2014, estamos cobrando isso e agora com a chegada da duplicação precisamos que seja resolvido com urgência. Na segunda-feira, 16, estive no DER conversando com o engenheiro e reiterei o pedido para construção de uma trincheira, pois precisamos em Castelo Branco. A duplicação é o progresso chegando, nós estamos aí para recebê-lo, porém o progresso também traz seus desafios. Hoje os poderes Executivo e Legislativo representam aproximadamente 6.000 pessoas e queremos o melhor para Presidente Castelo Branco, por isso, solicitamos modificações que garantam aos pedestres e motoristas o máximo segurança (COSTA, 2016).

Novas reuniões foram feitas com a Viapar e o DER-PR, uma dessas reuniões aconteceu na sede da Viapar em Maringá em maio de 2016, compareceram nesta reunião cerca de quarenta pessoas da cidade, entre elas o vice-prefeito, vereadores, comerciantes e representantes da sociedade em geral, no qual foram pleitear a construção da trincheira (COSTA, 2016). O território para (Souza, 2011) é essencialmente um instrumento de exercício de poder, mas não exclusivamente de um único poder, um determinado território pode ter várias relações de poder. Do mesmo modo, Haesbaert (2007) entende que o poder também não está sobre posse do Estado, mas tem a ver tanto com o sentido mais explícito de dominação como ao poder mais implícito ou simbólico de apropriação. Assim, o território de Presidente Castelo Branco possui várias forças que lutam entre si, cada qual, buscando influenciar, afetar ou controlar pessoas ou relações. E neste jogo de poder, muitos dos presentes nesta reunião, foram surpreendidos por uma informação que poucos sabiam.

Foram feitas reuniões com a comunidade na Viapar, aí lá eles já deixaram bem claro que não conseguiriam fazer mais nada porque o projeto já teria sido votado, acordado a um bom tempo antes de eles começarem a mexer na rodovia (Douglas, morador do lado sul)

Muito antes dessas reuniões que ocorreram com o DER-PR e Viapar, o poder público já tinha concordado com o projeto apresentado e ninguém sabia, nem a câmara de vereadores, tipo assim, alguns vereadores que eram base da gestão na época sabiam, mas a maioria não tinha conhecimento, foi tudo feito às escondidas, então não teve comunicação entre o poder público e a população, a população não sabia. Depois que já tinha tudo sido aprovado, aí que a população ficou sabendo, aí que houve a pressão do abaixo-assinado (Edmar, morador do lado norte).

Particpei de todas as reuniões que aconteceram. Lá na sede da Viapar ficamos sabendo que havia um documento assinado pelo executivo, o presidente da câmara, o presidente da associação comercial e um representante de uma associação de moradores, fizeram tudo escondido do povo (Antônio, liderança política).

Segundo os entrevistados acima, muito antes do início das obras de duplicação aconteceu uma reunião entre a Viapar, o DER-PR, a prefeita, o presidente da câmara, o presidente da associação comercial e um representante de uma associação de moradores da cidade. Nesta reunião a Viapar e o DER-PR mostraram o projeto, o mesmo apresentado à população posteriormente (figura 18), e obtiveram por meio de um documento a concordância dos representantes da cidade que não se opuseram ao projeto, não propuseram melhorias e nem levaram este projeto ao conhecimento da população para que ele fosse discutido.

Como o poder não é exclusivo, não está somente sobre a posse do Estado, mesmo sabendo que o projeto apresentado já havia sido aprovado por representantes do município, um grupo de moradores conseguiu através de um deputado uma reunião com o presidente do DER-PR em Curitiba, nesta reunião esses moradores foram interpelar para que fosse construído a trincheira, mostrando todos os benefícios que esta readequação no projeto traria para a cidade.

Teve um deputado que agendou uma audiência com o Nelson Leal, que era presidente do DER-PR, daí nós fomos para Curitiba, eu e mais três pessoas aqui da cidade. Entramos lá no gabinete dele, na sala estavam um representante da Viapar, o Nelson Leal e mais dois assessores do DER-PR para assuntos de pedágio, daí mostramos para eles no pen drive a filmagem da nossa cidade, tudo com drone, exemplos de viadutos que pegamos da internet, tudo bem explicadinho (Evandro, liderança política).

Fomos até ao DER-PR em Curitiba, fomos atendidos pelo Nelson Leal no gabinete dele, e ele deixou nós cheios de esperança com a possibilidade desta trincheira, ele disse que isso não era problema, e que o DER-PR iria até Presidente Castelo Branco fazer um estudo para ver se era viável (Fernando, liderança política).

Nós ficamos bem esperançosos com a reunião, porque eles falaram que dinheiro não era problema, dinheiro o DER-PR tinha, então saímos da reunião bem confiantes e animados (Frank, liderança política).

Nesta reunião ficou acordado que o DER-PR faria um estudo de viabilidade do projeto, e assim que este estudo ficasse pronto ele seria repassado à comunidade. Algumas semanas depois Frank recebeu por e-mail a resposta que não gostaria de receber, o e-mail dizia entre outras coisas que a trincheira não seria construída pois:

A obra causaria a total obstrução visual entre os lados norte e sul do município, com a elevação da rodovia, diminuindo a visibilidade do município e comércio lindeiro pelos usuários da rodovia. (...) A execução de uma nova intersecção teria um aumento significativo no valor da obra, traria atraso na execução da duplicação e causaria grande poluição visual pela vultuosidade da obra de elevação da rodovia (e-mail DER-PR).

Em entrevista ao autor deste trabalho Oscar (Engenheiro DER-PR) deu mais algumas informações do porquê da trincheira não ter sido aprovada.

Desde lá do início do contrato em 1997 já tem todas as obras que a concessionária vai executar e os valores das obras, então o contrato funciona como uma balança, por exemplo, eu tenho 100 milhões para executar aquela obra, se custar 150 a concessionária vai pedir um reequilíbrio no contrato, em que uma das alternativas é aumentar a tarifa do pedágio. Então se você aumentar o investimento aumenta a tarifa, por isso a concessionária sempre fala o seguinte: se o DER-PR autorizar eu faço, mas por quê? Ela vai querer o reequilíbrio do contrato, então eu faço, desde que o DER-PR autorize e que vá para o reequilíbrio, então daí você começa a aumentar a tarifa do pedágio (Oscar, DER/PR).

Na engenharia tudo dá para fazer, a questão é só quanto vai custar, então assim dá para fazer uma trincheira lá? Dá. O que é a melhor alternativa, fazer aquela terra armada igual foi feito no trevo da entrada principal de Paranavaí, só que uma coisa é Paranavaí que é grande e tal, então aquela obra ali não gera certo impacto. Agora você imagina Castelo Branco que deve ter 1,5 km de extensão você vai lá e coloca um muro de 700 m de comprimento com 7 metros de altura, então assim, o que a gente vislumbrou na época, que o impacto disso aí seria muito maior que o benefício que ela iria trazer (Oscar, DER/PR).

É que na verdade assim, o Nelson Leal estava lá na função política né, não sei se ele prometeu ou não, não participei disso daí, mas a gente tinha essas questões técnicas que te falei de fazer o muro lá, e assim, tem as intersecções hoje lá nas extremidades da cidade, mas não é nada exagerado, talvez para quem de um município pequeno que está acostumado ali a fazer aqueles percursos menores gera um certo impacto, mas, acho que é para o próprio desenvolvimento do município né (Oscar, DER/PR).

Os moradores, que foram na reunião em Curitiba, ficaram muitos decepcionados com a notícia da recusa da construção da trincheira por parte do DER-PR, afinal, eles lutaram muito por uma obra que poderia facilitar a vida de todos na cidade. Para essas pessoas alguns fatores contribuíram para a recusa da trincheira.

Nós tínhamos um acordo, mesmo que feito verbalmente, eles prometeram apresentar um projeto de viabilidade da trincheira. Acontece que depois de meses cobrando, eles me mandaram um e-mail dizendo que a obra não era viável, eu considero uma falta de respeito um assunto tão importante desse para nossa cidade ser tratado em um e-mail (Frank, liderança política).

A trincheira não foi aprovada por causa do custo da obra, inclusive nessa época houve um escândalo envolvendo o Néelson Leal que foi preso e a palavra dele acabou não valendo, ele deu apoio a princípio para gente conquistar isso (Fernando, liderança política).

Nós não sabemos porque a trincheira não deu certo, para a Viapar ter entrado na cidade e ter feito o que ela fez, ela recebeu a permissão do poder público, então o que o poder público e a Viapar negociaram a gente não sabe. Boatos



de que esse tipo de obra que foi feito saía mais barato do que fazer a trincheira, eu acho q não, no meu ponto de vista sairia elas por elas, de fato eu não sei o porquê de ter feito isso (Edmar, morador do lado norte).

Na época alguns vereadores comentaram que Mandaguaçu estava lutando para conseguir uma trincheira, Nova Esperança conseguiu, pois, o prefeito e a câmara foram atrás e foi na mesma época que estávamos com o abaixo assinado para tentar lutar, mas, quem deveria dar os ouvidos não deu. Foi falta de interesse da prefeita. Se a prefeita tivesse se envolvido poderia ter sido diferente porque ninguém mexe na sua casa sem você permitir. E a cidade é representada por ela, ninguém pode mexer na cidade sem ter uma autorização, ela foi conivente, não se interessou com as demandas da população, o porquê a gente não sabe (Douglas, morador do lado sul).

Eu acho que um bom prefeito ele briga pelo seu município só isso, os bons vereadores brigam pelo seu município, quando não quiseram brigar, dá isso aí, olha a cidade como ficou (Marcelo, morador do lado sul).

Abreu (2006) alude que o Estado deve ser o grande mediador dos conflitos existentes no espaço e sua função principal seria resolvê-los de tal forma que a sociedade como um todo não fosse prejudicada. Não foi isso que aconteceu em Presidente Castelo Branco, o Estado na figura da prefeitura não mediou o conflito existente entre a população versus Viapar e DER-PR, para os entrevistados, um dos motivos que mais contribuiu para a negativa por parte do DER-PR para a construção da trincheira foi o afastamento da prefeitura nas negociações, de acordo com as entrevistas em nenhum momento a prefeitura tomou a frente dessas negociações. Nas reuniões na sede da Viapar em Maringá e no DER-PR em Curitiba a prefeita não participou (o vice-prefeito foi quem participou destas reuniões) e sempre quando solicitada pela população para uma participação mais ativa a fim de defender os interesses dos munícipes ela se esquivava.

A prefeita não estava nem aí com a situação, se ia dividir a cidade, se não ia, ela estava fazendo o jogo da Viapar. Quando a gente ia lá apertar ela, ela dizia que “o que precisar fazer vocês podem contar com meu apoio”. Não, mas a gente não quer seu apoio, nós queremos que a senhora vá na frente com a gente, se ela tivesse engajada junto com a gente talvez teríamos conseguido a trincheira (Evandro, liderança política).

Em Nova Esperança o prefeito conseguiu fazer uma modificação no projeto que a população queria, mas ele se mexeu, foi atrás, agora aqui na nossa cidade a prefeita não moveu uma palha (Antônio, liderança política).

Nós gostaríamos que a prefeita tivesse ido com a gente em Curitiba, e sinceramente nós sentimos que ela não estava empenhada em ajudar, faltou amor à cidade (Frank, liderança política).

A prefeita poderia ter participado um pouco mais sim, nós fomos atrás dela, mas ela participou de uma ou duas reuniões só, tanto quando a gente foi lá para Curitiba falar com o DER-PR foi o vice-prefeito quem foi, porque a prefeita tinha ganhado bebê a pouco tempo também. Não sei se influenciaria

tanto, mas a prefeita deixou a desejar sim na participação quanto isso aí, ela não precisaria carregar um fardo desse da população né (Fernando, liderança política).

Daí depois tem gente que fala, ah o município não se envolveu, mas foi isso, quando a gente levou a situação de que teria que elevar a pista sete metros e que criaria um paredão na cidade, o próprio município falou olha realmente acho que não vai ficar legal, então daí o município recuou também (Oscar, DER/PR).

Presidente Castelo Branco possui nove vereadores, e de acordo com as entrevistas, tal como a prefeita muitos desses vereadores não manifestaram apoio à construção da trincheira como era o desejo dos moradores.

Muitos vereadores não se manifestaram, eles não deram apoio a trincheira, alguns queriam e fizeram parte deste abaixo-assinado, divulgaram, levavam as folhas para as pessoas assinarem, enquanto os outros colocaram o braço de baixo da mesa e não fizeram nada (Douglas, morador do lado sul).

Olha, os vereadores nunca fizeram nada pela cidade, e não ia ser dessa vez que eles iriam fazer alguma coisa, teve um ou outro que tentou, que lutou por essa trincheira, mas o resto não fez nada (Daiane, moradora do lado norte).

Os vereadores para mim foram indiferentes, só aparecem na época de eleição, se nós tivéssemos tido o apoio deles e da prefeitura a coisa teria sido diferente (Diogo, morador do lado norte).

Apesar da luta desse grupo de moradores, ficou evidente o caráter político do território, em que o Estado detém o controle sobre o espaço, para Carlos (2013) o Estado possui grande influência sobre a produção do espaço, a autora explica que o Estado é um dos agentes que produz o espaço social, mesmo que, por trás dessa concepção, exista uma classe que detém o poder com interesses privados. Percebe-se que o Estado possui um papel diferenciado perante os demais atores responsáveis pela produção e reprodução do espaço, pois, ele é o responsável por regulamentar as alianças entre os setores fundiário, imobiliário, financeiro, e por definir projetos urbanísticos que envolvem renovação e/ou reestruturação urbana (ALVAREZ, 2015). Portanto, influenciados ou não por outros atores, deixando de mediar os conflitos existentes no território de Presidente Castelo Branco, os representantes da cidade colaboraram para que a tão sonhada trincheira acabasse não saindo do papel, para tristeza de muitos e alegria de alguns.

Explica-se, não eram todos que queriam a construção da trincheira, muito dos comerciantes lindeiros à pista eram contra, pois na ótica deles esta obra tiraria a visão das pessoas que trefegam na rodovia do comércio, o que causaria queda nas vendas. Os fragmentos abaixo expõem as preocupações de alguns comerciantes caso a trincheira fosse construída.

A trincheira aqui não funciona, porque a trincheira que eles queriam é só para passa gente a pé e carro baixo, isso não funciona, de repente aparece um espirito meio alocado e quer passar com caminhão por baixo, que brasileiro tem essas coisas, então não funciona. Para fazer a trincheira eles teriam que ter desapropriado esse lado todo, não ia ter espaço, teriam que elevar a pista, ia ficar pior, eles iriam começar a erguer aqui, e o meu comércio já ia ter que sair deste local (Marcelo, morador do lado sul).

Eu fui contra essa trincheira que muitos queriam, com ela iria ficar um paredão aqui nessa rodovia, aí nós iríamos passar fome, os comerciantes tudo aqui dependem da rodovia (Rafael, morador do lado norte).

Os comerciantes do lado de cima deram a cara, pô gente, a gente já tem pouca estrutura municipal aqui para cima só uma creche e uma escola, e o resto é tudo aí em baixo, e vocês vão tapar a visibilidade da cidade, nós vamos morrer aqui em cima (Evandro, liderança política).

Alguns comerciantes aqui das margens da rodovia falavam que não seria o ideal porque eles deixariam de expor os produtos deles, e nós e até as pessoas que acompanhavam falavam gente isso daí não interfere porque a pessoa que está em viagem não vai parar para comprar alguma coisa né, eu acho que vocês têm que investir na propaganda em outdoor, nenhum deles tem (Fernando, liderança política).

Nas redes sociais, o tema trincheira foi muito debatido, assim como toda a duplicação da rodovia. Os moradores discutiam a obra em si, seus pontos positivos e negativos, muitos tinham medo do que poderia acontecer com a cidade. Abaixo está a reprodução de alguns comentários em uma postagem no facebook.

Eu sou contra essa trincheira, pois aqui na rodovia tem muitos comerciantes que depende da rodovia, eu pergunto que dia vocês vieram aqui pelo menos chamar alguns comerciantes dessa rodovia para alguma reunião? Aqui só fazem as coisas por baixo do pano, pois você sabe que aqui nós temos mais de 50 famílias que depende dessa rodovia (Comentário 1).

Pelo que entendo a trincheira só vai ajudar, uma vez que com trincheira ou sem a entrada na cidade tanto para o lado de "cima" quanto para o lado de "baixo" será apenas pelas alças de acesso das interseções (Comentário 2).

Toda mudança tem seus prós e seus contras, porém, temos que criar um movimento organizado onde seja discutida medidas que não afetem diretamente ninguém, discutir e estabelecer o que é bom e o que é ruim e chegar a um consenso entre todos para depois cobrar do poder público (Comentário 3).

Sinceramente... Estou decepcionado com as pessoas que se julgam castelobranquense... Queremos discutir um projeto que viabilize a vida de todos nós que moramos tanto na zona sul como na zona norte (Comentário 4).

Sou a favor da trincheira, pelo que entendi olhando o projeto original, a rodovia vai ficar isolada da cidade de qualquer jeito, quem passa pela rodovia

não vai ter acesso direto à marginal com ou sem trincheira, somente pelas vias de acesso no trevo de florai e em frente ao hospital veterinário (Comentário 5).

O pessoal está achando que a rodovia vai ficar livre para estacionar nos comércios da perimetral, vai não, com ou sem trincheira a rodovia vai ser um corredor de um trevo ao outro (Comentário 6).

Temos que pensar na população e não em comerciantes, pois depois da obra pronta sem a trincheira a população da cidade está condenada para sempre a ter que deslocar até os trevos para fazer a travessia da cidade com seus veículos, carroças e até bicicletas, já que elas são proibidas em passarelas (Comentário 7).

Sou morador aqui de Presidente Castelo Branco há quase 22 anos e acho necessária a trincheira, devido nós termos hospitais, escolas e demais comércios de um lado só da cidade (Comentário 8).

Pois nós comerciantes dessa rodovia, vamos brigar para não ter trincheira aqui (Comentário 9).

Concordo, o carro é de boa, pessoas conseguem atravessar... Mas a passarela para os idosos não será fácil... Elas mesmas haviam reclamado para mim... Mesmo sendo uma rampa! Pois alguns comércios só têm na parte de baixo da cidade (Comentário 10).

Não precisa ser engenheiro para ver a dificuldade para as pessoas ir e vir sem uma passagem que não seja uma passarela, e olha que eu moro no centro tem tudo do lado que moro, penso na população (Comentário 11).

Causará transtornos sim, como toda obra ou reforma. O problema é que a população de Presidente Castelo Branco não tem o conhecimento de tal projeto que foi feito, projeto tal que nem meia dúzia concordou (pensando no bem próprio). Não precisamos ser engenheiro para ter uma noção que tudo isso vai se transformar em uma porcaria, já deixei bem claro que amo minha cidade, amo meus amigos e familiares que tenho aqui. E vejo que esta obra só vai prejudicar as famílias que residem nos jardins progresso e propriedades rurais. Imagina se não houver uma passagem para deslocamento normal de pessoas, carroças e carros? Vai ser construída uma baia para deixar as carroças? Haverá um uber disponível para pessoas que possuem pânico de altura, cadeirantes etc. Claro que não né! Precisamos fazer algo rápido (Comentário 12).

Na vida cotidiana e na apropriação e produção do território, há diversos indivíduos, bem como organizações sociais, instituições públicas, privadas e não governamentais, que possuem regras, objetivos, princípios e representações, características econômicas, políticas, culturais (SAQUET, 2009). E esses vários indivíduos buscam afetar de alguma maneira o território em que vivem, nas falas acima, percebe-se as relações de poderes entre os moradores Castelo-branquenses, cada um brigando por seu espaço, defendendo o seu ponto de vista e o seu território. Haesbaert (2006) aponta que o território é constituído por um jogo complexo de

relações entre os vários grupos, que ora o dominam, ora perdem esse domínio frente a outros grupos mais fortes ou melhores articulados (HAESBAERT, 2006).

Destarte, é possível apreender na fala dos entrevistados a crítica sobre a ausência de engajamento por parte do Estado (prefeitura e vereadores) a fim de lutar pelas reivindicações dos moradores, porém, a maior parcela dos moradores não teve um grande envolvimento com as questões da duplicação, isso ficou restrito a um pequeno grupo de pessoas, a maioria debatia muito nas redes sociais, mas na hora de participar efetivamente não participavam. Outros, por falta de conhecimento ou por falta de uma educação voltada para participação social dos interesses públicos da cidade, acabaram ficando inertes ao que acontecia ao seu redor, e enquanto essas pessoas se omitiam desta luta, o espaço ia sendo reconstruído por outros agentes.

Não fiquei sabendo de nenhuma reunião não, se teve foi só lá com os políticos mesmo (Rafaela, moradora do lado norte).

Ah o pessoal queria uma tal de trincheira aí, diziam que ia facilitar para gente né, mas eu não fiquei sabendo muita coisa disso não (Simone, moradora do lado norte).

Acho que teve algumas reuniões com a Viapar e com o DER-PR, mas eu mesmo não participei (Jorge, morador do lado norte).

Não houve um engajamento por parte da população, todos falavam que queriam lutar pelas alterações propostas, mas na hora de arregaçar as mangas ninguém aparecia. É um povo muito parado o da nossa cidade (Frank, liderança política).

Faltou engajamento da população pela trincheira e por outras melhorias, porque a população briga assim nas conversas de bairro, em casa, agora para participar na sessão da câmara, nas audiências públicas que teve ninguém apareceu. Infelizmente não tem a participação da população (Fernando, liderança política).

O pessoal de Castelo Branco é muito parado, fala-se muito em facebook, mas na hora que você precisa dele para debater com ele, chamar para uma reunião ninguém vai, criticar todo mundo critica, mas na hora que precisa, na hora de cobrar todo mundo some (Marcelo, morador do lado sul).

Aqui teve uma associação de moradores que fundaram em que o rapaz era um sonhador, achando que as coisas no Paraná fossem iguais ao Rio Grande do Sul, a mentalidade do nosso povo aqui é muito retrógrada, aqui não há um espírito de luta (Evandro, liderança política).

Na época houve apenas o abaixo-assinado mesmo, não houve nenhuma manifestação, porque aqui é uma cidade muito pequena, então culturalmente as pessoas não querem se indispor com as outras pessoas, tem muito disso aqui, por mais que as pessoas estão insatisfeitas elas ficam quietas, a maioria da população aqui é pacífica, aí por ser uma cidade pequena, aquela coisa de que todo mundo conhece todo mundo, então quem está no meio político acaba

tirando uma certa vantagem nesse sentido porque muita gente acha ruim, reclamam, mas não tem uma voz ativa, é cultura da cidade mesmo, não é uma população muito ativa nesse sentido (Edmar, morador do lado norte).

Diante dessas circunstâncias, do projeto original da figura 18, pouca coisa mudou, foi aprovada apenas a inclusão de mais uma passarela, como uma forma de compensação devido a não construção da trincheira. Passado este momento de luta, a obra começou a avançar no trecho urbano da cidade, foi aí que os moradores começaram a sentir os efeitos de uma obra de grande magnitude, que alterou o território em que elas viviam, principalmente para os que moram no lado norte da cidade.

Pôde-se constatar que toda a cidade de uma maneira ou de outra sofreu as consequências da duplicação, todavia, de acordo com as entrevistas e como já explanado anteriormente, os moradores mais afetados com a obra foram àqueles que moram no lado norte, ou seja, no Jardim Progresso I, II e III, e do Jardim Europa, além de moradores de uma vila rural e de pequenos produtores rurais da região; visto que este lado é formado basicamente por residências, não havendo hospital, posto de saúde, transporte público e mercados, que se encontram basicamente no lado sul. Com a dificuldade da travessia para o lado sul os moradores ficaram segregados do restante da cidade, o que ocasionou muitos transtornos, como se eles não pertencessem mais a este território, sendo excluídos do restante da cidade. A respeito disso, Haesbaert (2007) refere-se aos sentimentos que o território inspira, como por exemplo, o medo para quem dele é excluído.

Quando a obra começou, este trecho urbano foi interrompido para a passagem de veículos, o trânsito intenso foi desviado para as ruas perimetrais, o que já gerou um aumento de ruído e poluição para os comerciantes locais. Muitos motoristas buscavam rotas alternativas que minimizasse o fluxo de trânsito e diminuísse as distâncias e acabavam trafegando na principal avenida da cidade, Avenida Júlio Faccin, e em outras ruas da cidade, o que também gerou transtornos aos moradores desses locais, visto que com o aumento do fluxo de veículos, principalmente caminhões, o nível de ruídos aumentou muito, inclusive durante a noite, desse modo, os moradores desses locais já não descansam durante a noite como faziam rotineiramente antes da obra, evidenciando, assim, o processo de desterritorialização no desenraizamento do seu cotidiano e costumes. Além disso, vários buracos se formaram nestas ruas, pois elas não foram projetadas para um trânsito intenso de carretas. Uma lei foi criada com o intuito de restringir o tráfego de caminhões na Avenida Júlio Faccin, para cessar os transtornos que o aumento deste tipo de tráfego causava, a placa demonstrada pela figura 20 foi instalada na avenida, mas sem fiscalização esta lei foi ineficaz.

**Figura 20- Lei que restringiu o tráfego de caminhões**



Fonte: Foto tirada pelo pesquisador (2019)

As primeiras edificações que foram erguidas foram as passarelas, enquanto eram construídas os moradores continuavam atravessando entre os dois lados pela pista, e assim que essas passarelas foram finalizadas a passagem de pedestres foi liberada. Entretanto, as pessoas inicialmente não as utilizavam, pois, preferiam continuar atravessando por onde sempre atravessaram, pela pista, atravessando em meio aos morros de terras, máquinas, entre outros. Os vários acessos de passagem de automóveis entre os dois lados aos poucos foram fechados, os canteiros com seu vasto gramado se transformaram em um palco para entulhos e a rodovia um canteiro de obras, uma barreira imposta aos moradores como mostram as figuras 21 e 22.

**Figura 21 Amontoado de terra sobre a rodovia**



Fonte: Google Maps (2016)

**Figura 22 - Máquinas trabalhando no rebaixamento da pista**



Fonte: Imagem cedida por uma liderança política (2019)

O território não é um espaço geográfico em si, mas está relacionado com o pertencimento que esse território carrega (SARAIVA; CARRIERI; SOARES, 2014). A partir do início das obras as pessoas começaram a perder o significado que este território tinha para elas, território no qual essas pessoas tinham uma identificação, uma ligação tanto material quanto simbólico, elas possuíam um vínculo afetivo há décadas com este lugar, e com as transformações que começaram a ocorrer houve a perda ou mudança de significado deste território, neste momento começou um processo de desterritorializador na vida dessas pessoas. Haesbaert (2007) elenca a desterritorialização como um processo que está diretamente vinculado à modernização e à globalização, ou seja, um reflexo do capitalismo, e assevera que desterritorialização pode significar não só a perda do território material, mas um processo de exclusão social e espacial.

Pode-se dizer que houve uma ruptura e quebra de identidade entre essas pessoas e o seu espaço, pois, com as modificações provocadas pela obra houve toda uma mudança de rotina de vida, causando um sentimento de invasão e exclusão. Na compreensão de Souza (2006), a desterritorialização pressupõe a exclusão dos indivíduos que anteriormente ocupavam certo espaço, visto que, ao modificar as formas e funções de ocupação daquele local, o homem também se modifica. Diante deste cenário, os moradores do lado norte já não iam para o lado sul com tanta frequência, os laços afetivos e relações entre os dois lados aos poucos foi se quebrando.

Durante essa obra eu só ia para o outro lado se fosse necessário mesmo, isso aqui virou um caos (Rafael, morador do lado norte).



Ah era difícil a gente sair de casa né, eu era acostumada a ir à igreja toda segunda feira, mas do jeito que estava essa rodovia não tinha como, porque passar nessa passarela a noite eu não tinha coragem, tinha gente que passava no meio da pista mesmo, no meio das máquinas, das pedras ou do barro enquanto era possível, mas eu já tenho uma certa idade né, tinha dia que eu pegava uma carona com uma colega minha, mas na maioria das vezes eu tinha que ficar em casa mesmo (Rosemary, moradora do lado norte).

Ficou muito difícil, eu trabalho lá em baixo (lado sul) e quando a obra começou a gente ainda dava um jeito de atravessar em qualquer cantinho, mas depois interditaram tudo aqui eu tive que atravessar lá na passarela, eu sempre vinha almoçar em casa, mas neste período eu tive que levar marmita, porque não dava tempo de ir e voltar passando pela passarela, porque daí aumentou muito a distância (Vanessa, moradora do lado norte).

Nós aqui de cima já éramos de certa maneira segregados, porque dependemos tudo do lado de baixo, e com o início da obra ficou pior ainda, tudo se tornou mais difícil, não tivemos apoio nenhum nessa fase, nem do poder público, nem da Viapar, nem de ninguém. Eles entraram na nossa cidade, fizeram o que quiseram e ninguém se importou com a gente (Edmar, morador do lado norte).

Durante a obra pensei inúmeras vezes de me mudar daqui, era muito barulho, aquele poeirão, daí quando chovia piorava ainda mais, as passarelas inundavam tudo, eu só ia lá para baixo porque precisava trabalhar, eu atravessava no meio do barro mesmo, colocava uma sacola para proteger o sapato e ia (Diogo, morador do lado norte).

A figura abaixo apresenta o lado norte e sul da cidade e no centro a BR-376 em obras, nesta fase da obra vários dos acessos entre os dois lados foram fechados, os moradores preferiam atravessar em meio ao barro a utilizar a passarela.

**Figura 23 - BR-376 em obras para duplicação**



Fonte: Imagem cedida por uma liderança política (2019)

A cidade já sofria do problema da falta de um sistema adequado de drenagem, citado no capítulo 3, onde quando chovia boa parte da água do lado de cima da cidade e da rodovia escoava para o lado de baixo, e com o início das obras este problema se agravou, quando chovia a água levava a terra que estava na rodovia, carregando para o lado de baixo da cidade barro e entulhos, que muitas vezes invadiam as casas.

Os transtornos foram imensos, minha tia até hoje paga aluguel, devido a uma chuva forte que aconteceu a exato um ano antes de se começar a duplicação, transtornos com a lama, poeira que vinha da obra, acredito que outras pessoas que residem próximo à rodovia sentiram mais (Douglas, morador do lado sul).

A enchente já tinha antes da obra, mas só tinha quando era muita chuva, durante a obra era qualquer chuvinha já dava enchente com barro. Fazia aquela lama e descia tudo lá em baixo (Simone, moradora do lado norte).

Quando eu trabalhava lá em baixo foi muito complicado na época da obra, quando chovia descia tudo aquele barro e invadia o local em que eu trabalhava, quantas vezes tive que lavar para tirar todo o barro de dentro (Rafaela, moradora do lado norte).

Muito barro para a cidade, aqui na minha casa alagou várias vezes, tem até as marcas da lama na parede, a cidade ficou imunda (Antônio, morador do lado Sul).

#### **Figura 24 - Enchente que causou transtornos à população durante a obra**



Fonte: Imagem cedida por um morador do lado norte (2019)

Uma reportagem do Portal Ric Mais de 2017 trouxe a reclamação dos moradores quanto ao barro provocado pela chuva, entre outras coisas, a reportagem traz a informação de que este barro poderia provocar prejuízo a saúde dos moradores, já que ele carrega todo tipo de material

que ele encontra como animais mortos, produtos químicos, etc. Outro risco abordado por esta mesma reportagem, era que o barro acumulado nas ruas da cidade poderia provocar acidentes para quem passa no local a pé, de bicicleta ou até mesmo de automóvel (MORADORES..., 2017). O início da duplicação também trouxe prejuízos financeiros aos comerciantes do lado sul e principalmente àqueles que possuíam estabelecimentos nas margens da pista, a grande quantidade de máquinas trabalhando, o grande barulho e a poeira afastaram os clientes, gerando queda nas vendas, sendo que após a duplicação a situação não melhorou muito.

Apesar do lado norte ter sofrido as principais consequências com a duplicação da rodovia, fica evidente que os transtornos que a obra trouxe afetou os dois lados da cidade, como por exemplo, a já citada dificuldade de locomoção com o fim da travessia sobre a pista de rolagem e toda uma reorganização viária, gerando um distanciamento nas relações sociais entre os dois lados; o aumento do tráfego de caminhões em algumas ruas, gerando desconforto aos moradores desse entorno devido ao excesso de ruído, além da deterioração dessas ruas; a poeira que tomou conta da cidade, ocasionando doenças respiratórias; e o barro que descia para o lado norte quando chovia deixando o lado sul imundo.

Este cenário propiciou aos moradores um sentimento de perda do território em que viviam, uma falta de identificação com um lugar que foi muito modificado sem a anuência da maioria da população, mesmo sem a mudança geográfica de território os moradores se sentiam em um lugar estranho, como se não morassem mais naquela cidade de outrora. De acordo com Medeiros (2009), o encontro com uma nova realidade provoca uma desterritorialização dos processos simbólicos, gerando novas ressignificações e redimensionamentos dos objetos, das coisas e dos comportamentos, trazendo consigo conflitos. Essas transformações que ocorrem nos territórios afetam principalmente os mais pobres, Bonnemaïson e Cambrezy (1996) afirmam, que “o território é a riqueza dos pobres” (p. 13), especialmente, para os grupos mais excluídos, “perder seu território é desaparecer” (p.14).

Com a transformação deste local construído socialmente, as pessoas tiveram que modificar o meio em que vivem, criar alternativas, buscar novas formas de adaptar ao cotidiano que uma obra de grande magnitude impôs à cidade. Como reflexo dessa ação, há o distanciamento entre as pessoas, diminuição da qualidade de vida, dificuldade de acesso aos principais serviços públicos, além da redução da interação social no uso do espaço público. Essas pessoas foram desterritorializadas tanto de modo material, como a exclusão de acesso à terra, quanto em nível simbólico-cultural, como a perda de referências e de identidade com o local (HAESBAERT, 2007).

A Figura 25 mostra como era a principal entrada da cidade, no qual os moradores do lado norte tinham acesso à prefeitura, rodoviária e centro da cidade. Na Figura 26 esta mesma entrada em obras, momento em que começou o processo de desterritorialização dos moradores da cidade e a Figura 27 mostra a obra finalizada, agora, com a rodovia duplicada os moradores do lado norte não tem mais acesso ao lado sul por este antigo acesso, que reforçando, era a principal ligação ao centro da cidade. Entre as duas pistas tem uma mureta com alambrado impedindo o deslocamento entre os dois lados da cidade tanto a pé, como de carro.

**Figura 25 - Entrada da cidade antes da obra**



Fonte: Google Maps (2012)

**Figura 26 - Entrada da cidade durante a obra**



Fonte: Foto tirada pelo pesquisador (2018)

**Figura 27 – Entrada da cidade após a obra**



Fonte: Google Maps (2018)

A duplicação terminou em 2018, e desde então, os moradores passaram por um momento de readaptação a este novo território, este processo de readaptação é chamado de reterritorialização. Para Haesbaert (2007) o processo de reterritorialização, acontece quando o indivíduo desterritorializado, se adentra em um novo território, ou num mesmo território que fora modificado. Isso ocorre de forma automática, visto que esses indivíduos, mesmo que tenham dificuldades dão a este território tanto suas características pessoais como seus aspectos simbólicos. Saquet, (2015) entende que os processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização estão ligados, acontecem ao mesmo tempo. Nesses processos, há a reprodução de identidades dos sujeitos sociais e pode ser no mesmo ou em diferentes lugares (SAQUET, 2015). No próximo capítulo será exposto como ocorreu o processo de reterritorialização dos moradores de Presidente Castelo Branco.

### 5.3 RETERRITORIALIZAÇÃO

Na medida em que agrupamentos sociais abandonam ou são forçados a deixarem determinados territórios em processos de desterritorialização que podem ser naturais ou não, acontecem então novos processos de territorialização, pois esses mesmos grupos passam a ocupar novos espaços, ocorrendo assim um processo de reterritorialização em novos ambientes, e esses agrupamentos sociais constroem novos elos com o espaço onde se inserem, configurando novas territorialidades. Este processo de reterritorialização não ocorre só em novos territórios, mas também, quando um mesmo território é modificado por fatores diversos, causando-lhe mudanças físicas, espaciais ou simbólicas, trata-se de um mecanismo de readaptação (HAESBAERT, 2007).

Por conseguinte, a próxima seção trará como ocorreu a reterritorialização dos moradores de Presidente Castelo Branco após o término da duplicação. Depois de serem desterritorializados, esses moradores passaram por um momento de estranhamento e readaptação a um novo território, apesar de não haver a saída geográfica desses moradores, houve uma profunda mudança, como se o território deixasse os indivíduos, logo, perderam o vínculo adquirido durante anos com o antigo território.

Haesbaert (2003) afirma que “a vida é um constante movimento de desterritorialização e reterritorialização, estamos sempre passando de um território para outro, abandonando territórios, fundando novos”. Mas quase sempre este processo não se dá de forma espontânea, são provocadas por forças externas, estranhas ao desejo dos desterritorializados, como ocorreu em Presidente Castelo Branco.

#### 5.3.1 Relações e interações sociais após a duplicação

Ao priorizar a rodovia e os viajantes que nela trafegam em detrimento aos anseios da comunidade local, que deseja ter acessos às atividades urbanas sem interferências que prejudiquem sua rotina diária, a Viapar alicerçada pelo DER-PR gerou inúmeros transtornos aos moradores da cidade, que foram forçados a uma readaptação nos seus modos de vida, eles foram desterritorializados, perderam aquele território no qual tinham suas relações, seus símbolos e estavam acostumados.

A partir desse momento todo um histórico de rotina foi alterado e uma reterritorialização foi necessária, a locomoção entre os dois lados da cidade agora se dá apenas por duas passarelas de travessia para pedestres e um viaduto para travessia de automóveis, que também possui uma

passagem lateral para pedestres, a rodovia se transformou em uma barreira aos residentes e visitantes da cidade. Segundo Vasconcelos (2006), a intenção de melhorar o tráfego e reduzir riscos de acidentes causa como efeito a redução da interação social no uso do espaço público.

A reterritorialização é a criação de uma nova apropriação simbólica ou material de um grupo, trazendo características do território anterior, pode estar relacionado ao um novo espaço ou não. Saque (2009) esclarece que a reterritorialização material acontece quando um indivíduo é excluído de sua terra, e imaterial quando perde suas referências e precisa se readaptar. No momento em que os moradores foram desterritorializados, perdendo suas referências, seus símbolos e a identificação que possuíam com o antigo território, eles procuraram novas formas de ocupação, criando novas maneiras de se organizar e deixar suas marcas. Esse processo se dá, segundo Haesbaert (2007), de forma automática, já que os indivíduos, por mais dificuldades que encontrem ao integrarem-se em determinados territórios, desde o momento em que o fazem, estão dando a ele as suas características pessoais e seus aspectos simbólicos.

Para Medeiros (2009), o território é um espaço de identidade ou de identificação, e com o fim da duplicação o primeiro sentimento por parte dos entrevistados foi de falta de identificação com este novo território, considerando que a cidade ficou dividida. Os entrevistados relataram que depois da obra não existe mais a cidade de Presidente Castelo Branco, existe duas cidades a Castelo I e a Castelo II, os fragmentos abaixo transparecem este sentimento de divisão.

Não há explicações para ter deixado este transtorno acontecer conosco, agora temos duas cidades, Castelo I e Castelo II (Simone, moradora do lado norte).

Isto foi uma palhaçada, falta de respeito o que fizeram com nós, todo este transtorno para deixar a cidade dividida (Soraia, moradora do lado sul).

Nunca imaginei Castelo assim, ficou estranho, esquisito e feio, dividiu a cidade (Ana Paula, moradora do lado norte).

Agora vivemos com uma cidade dividida, onde a economia já é péssima, só tende a piorar (Daiane, moradora do lado norte).

Por que tipo assim, aqui é uma cidade pequena né, e ficou duas cidades separadas, por que pra lá (lado sul) geralmente as pessoas vão mais quando precisam de banco e no hospital, as outras coisas a gente se vira aqui pra cima mesmo (Rafaela, moradora do lado norte).

Uma vez que houve a expansão para o lado de cima já se criou esta segregação, com a duplicação piorou, acho que a única coisa que pode fazer para diminuir este impacto é fazer a trincheira, refazer o projeto, mexer de novo (Edmar, morador do lado norte).

Parece que ficou duas cidades, uma do lado de lá e outro desse lado aqui, ficou dividido né (Amanda, moradora do lado sul).

A duplicação deixou apenas algumas passagens entre os dois lados, duas passagens para automóveis (nas extremidades da cidade) e três para pedestres, portanto, àqueles moradores que eram acostumados a atravessar a pista em qualquer lugar foram obrigados a modificar seu caminho, e esta mudança de rota vêm acompanhada com mudança de horários, interações com vizinhos e toda uma reorganização no cotidiano, a fim de se readaptar à nova realidade. Assim, após terem saído de um território e adentrado a outro, os moradores tiveram que passar por inúmeras adaptações e readaptações para que pudessem permanecer nesse território.

E essa readaptação não é fácil, muitos não conseguem se readaptar à nova dinâmica territorial, essas pessoas estavam acostumadas a um modo de vida e por força de uma obra foram obrigados a (re)significar sua maneira de viver, precisaram buscar novos meios de vida e tentar se acostumar com uma situação de desconforto, o que para eles foi muito desafiador, obrigando-os a alterar suas rotinas, perdendo suas referências espaciais e simbólicas, ocasionando muitas vezes em perdas econômicas. Medeiros (2009) observa que o movimento de desenraizamento e novo enraizamento em um novo espaço ou no mesmo espaço que fora modificado são cheios de erros e acertos, alguns desistem, outros ficam até conseguirem fixar marcas de sua identidade.

Porém, os sujeitos podem possuir territorialidades específicas e individuais sobre o mesmo espaço, em muitas ocasiões, um mesmo território pode representar distintas visões para cada um dos indivíduos, onde, em um contexto geral podem ocorrer divergências que impactam no processo de reterritorialização. Alguns entrevistados perceberam este novo território de uma maneira diferente, para eles a cidade não ficou dividida, Presidente Castelo Branco continua uma só.

Eu acho que pra mim não tem diferença nenhuma, não mudou nada. Antes era Castelo Branco e agora também é Castelo Branco, não teve esse negócio de divisão não. Não modificou nada, porque é Castelo pro lado de lá, é Castelo pro lado de cá, é o mesmo Castelo (Jorge, morador do lado norte).

Não existe Castelo 1 e Castelo 2, isso eles inventaram, não acho que dividiu Castelo. O povo brigava por causa de passarela! “Queremos a passarela, que é mais seguro, que não sei o quê...” Agora que tem a passarela, que é mais seguro... não, agora ficou difícil! “Tem que vir aqui”, “tem que ir lá”, mas, não tem nada difícil! Só depende da consciência do povo! (Vanilza, moradora do lado norte).



Para Oscar, representante do DER-PR a duplicação é o desenvolvimento chegando à cidade e as alterações no espaço urbano são inevitáveis, para ele a duplicação foi um ganho para a população da cidade.

Ah não pode fechar porque nós sempre atravessamos aqui, só que o que acontece, o desenvolvimento vai chegando e o pessoal tá acostumado, ah vou sair daqui e vou ali, só que com o desenvolvimento você vai tendo que mudar os percursos, talvez fique um pouco mais longo, e o que a gente vê normalmente nessas situações é que quando você vai lá e executa a obra gera aquele impacto, daí vem a reclamação e não sei o que, a gente já está acostumado a levar cassetada de todo lado, mas depois as coisas vão se acomodando, lá mesmo pra nós aqui ninguém reclama. Sei lá, talvez haja um descontentamento de um ou outro, mas para a população em geral foi um ganho (Oscar, DER/PR).

Para quem está de carro o cara andar um pouquinho a mais ali não vai impactar, tanto é que a gente fazia umas contas de quanto aumentaria o tempo de percurso, não aumentou muito. Agora quando a gente volta lá na situação de trás de pista simples, uma intersecção em nível que o cara ficava parado ali, você imagina aquela rodovia ali as 18h da tarde, quanto tempo ele ficava ali parado? O risco de sofrer um acidente, ali era direto atropelamento, acidente, será que não é muito melhor hoje gastar um minuto a mais? Porque quando era em nível ele demorava muito mais, cinco, dez minutos para fazer a travessia, então o que acontece, as passarelas são para atender o ciclista, o pedestre, mas para quem tem um veículo motorizado, uma moto, um carro acho que o que está lá hoje atende muito bem (Oscar, DER/PR).

Ao falar sobre desenvolvimento, Saquet (2013) afirma que não pode ser realizado de uma forma autoritária e centralizada por quem está no poder; deve sim, ser fruto de uma ação participativa dos diferentes sujeitos envolvidos em todas as etapas de sua construção. Para se pensar em desenvolvimento territorial, é necessário que o mesmo seja um processo de construção social, onde aconteça a interatividade entre os diversos segmentos envolvidos, de forma democrática.

Fernando (liderança política) concorda com Oscar (DER-PR), ele também acredita que a duplicação foi um ganho para a cidade e rechaça a ideia de que a cidade ficou dividida com a obra, para ele a cidade já era dividida antes da obra e o que houve foi apenas o aumento das distâncias.

Eu não acredito que a cidade ficou dividida, ela já era dividida pela rodovia, agora dificultou o acesso, a realidade é essa. Então o que aumentou foi a distância, talvez a pessoa tenha dificuldade de atravessar uma passarela, tem medo, isso a gente entende, passa a ser um empecilho, mas está bem distribuído né os acessos, e dependendo do lugar que a pessoa mora lá em cima (lado norte) ela vai ter que andar eu acredito que no máximo 250 metros a mais do que ela teria que andar antes. A maior reclamação que a gente tem

principalmente de pessoas idosas é para atravessar a passarela, só que daí em nível tem uma passagem do lado protegido por guard rail, que é o viaduto. Então essa duplicação foi um ganho para nossa cidade, principalmente pela questão da segurança, tivemos vários atropelamentos, tivemos vidas perdidas aqui (Fernando, liderança política).

Segundo Morais (2017) os pedestres preferem caminhar no mesmo nível, evitando passagens subterrâneas e passarelas, por mais bem projetadas e seguras que sejam. Esses dispositivos são desvios dos seus trajetos naturais, aumentam o tempo de percurso, a distância a percorrer e o dispêndio de energia. Um dos maiores problemas relatados pelos entrevistados é com relação a dificuldade que muitas pessoas têm de atravessar pelas passarelas, que são bem íngremes e longas, o que afasta idosos e pessoas que possuem medo de altura, labirintite, etc. Por não conseguirem atravessar a passarela, essas pessoas acabam ficando dependentes da família ou de outras pessoas para fazer a travessia entre os dois lados. Para o aposentado que mora no lado norte se tornou muito difícil sacar o dinheiro da aposentadoria, tarefa que muitos gostam e fazem questão de fazer, além disso, essas pessoas ficaram privadas de realizar várias atividades que costumavam fazer e por isso acabam ficando mais em casa, e sem ter o que fazer acabam tendo uma piora na qualidade de vida.

O idoso não atravessa, cadeirante não atravessa, os idosos têm que ir lá naquele trevo pra Florai para atravessar para vir para cidade, para vir medir uma pressão na farmácia, para ir ao hospital, eles têm que atravessar por lá, muitos idosos têm labirintite. Outra coisa, eu posso não aparentar mas eu tenho 61 anos de idade e eu cronometrei, deu cinco minutos andando aí nessa passarela, sendo que antes com dez ou quinze segundos eu já estava lá do outro lado (Marcelo, morador do lado sul).

Muitos cadeirantes e idosos não vão para o lado de baixo a pé, porque tem medo de passar na passarela, tem tontura, minha mãe tem labirintite então ela não passa na passarela, ela só vai para o lado de baixo quando leva ela de carro, então prejudicou muito a população (Edmar, morador do lado norte).

Os idosos se viram por aqui mesmo, eles não sobem nessas passarelas aí não. O meu vizinho mesmo ele só vai para o lado de baixo para sacar a aposentadoria dele lá no banco, e mesmo assim ele tem que pagar alguém para levar de carro (Ana Paula, moradora do lado norte).

Antes era mais fácil, que nem eu estou falando pra você, era mais fácil de ir, porque não tinha a passarela para subir! Era só atravessar, agora ficou um pouco mais complicado né (Rosemary, morador do lado norte).

A Viapar mudou a cidade toda, estou gastando mais dinheiro com combustível, acordo mais cedo, chego em casa mais tarde, queira ou não altera nossa vida. Sem falar no pessoal que é cadeirante, os idosos, também ficou difícil para eles, minha sogra mesmo, quando ela precisa de alguma coisa, eu que vou lá no centro para ela, porque ela coitada não aguenta ir não, subir

aquela passarela sozinha, hoje em dia ela nem vai pro outro lado (lado sul) aí sobra pra mim. Quando ela precisa de algo eu ou minha esposa que fazemos para ela (Fábio, morador do lado norte).

Antes para eu ir trabalhar eu só atravessava a rodovia, agora tenho que dar a maior volta até a passarela, tenho que acordar mais cedo senão chego atrasado no serviço, aí já viu né. E para voltar também chego mais tarde em casa, nessa brincadeira perco uns 30 minutos por dia (Vanessa, moradora do lado norte).

Diante dessas intervenções urbanas, esses moradores tiveram suas práticas do dia a dia modificadas, eles precisaram se reorganizar em diversos aspectos evidenciando uma segregação que lhes foram impostas, houve uma desterritorialização atrelada a uma reterritorialização, visto que agora eles se veem num novo espaço e procuram novas formas de se organizar. Por esta razão e em virtude das adversidades encontradas no território, os moradores vão criando novas territorialidades, territorialidade que segundo Sack (1986) está relacionada com a maneira de utilização da terra pelas pessoas, também como se organizam em dado espaço e como dão sentido ao lugar.

A Figura 28 apresenta um dos principais pontos de travessia que existia entre os dois lados da cidade, é possível ver um veículo esperando o tráfego da pista passar a fim de atravessar para o outro lado, além de algumas pessoas que também esperam para atravessar a pista. Depois da duplicação, este ponto de travessia foi fechado, dando lugar a uma das passarelas, (figura 29) alvo de reclamação de muitas pessoas, principalmente dos idosos.

**Figura 28 - Um dos pontos de travessia entre os dois lados da cidade (antes da duplicação)**



Fonte: Google Maps (2011)

**Figura 29 - Com a pista duplicada o ponto de travessia agora é uma passarela (depois da duplicação)**



Fonte: Foto tirada pelo pesquisador (2019)

Apesar da dificuldade que as passarelas impõem para atravessar a pista, alguns entrevistados destacaram a segurança que ela traz, principalmente para as crianças que atravessam diariamente entre os dois lados para estudar.

A duplicação foi boa por causa da segurança, porque as crianças que vão para a escola atravessavam ali em meio aos carros, que era a pior coisa que tinha, hoje não, elas passam pela passarela ou pelo viaduto com mais segurança (Camila, moradora do lado sul).

Tem que ver pelo lado da segurança, ficou mais longe, mas é mais seguro, não tem mais preocupação com a criançada, a gente fica mais tranquila (Gleice, moradora do lado norte).

Meu Deus do Céu! É mais difícil? É! Mas, é mais segurança também! Será que não estão enxergando isso aí? (Jorge, morador do lado norte).

Todavia, muitas pessoas por medo de altura ou querendo encurtar a distância, ou ainda por outros fatores optam por pular a mureta de proteção e atravessar a pista entre os carros, inclusive, nos momentos de observação, o autor deste trabalho presenciou algumas pessoas fazendo esta travessia na pista. Pode-se dizer, que evitar andar na passarela e atravessar a pista em meios aos carros como faziam antes é um tipo de resistência por parte dessas pessoas ao que lhes foi imposto e normatizado como correto, Carlos (2015) assevera que na produção do

espaço há conflitos de estratégias, assim como, relações de poderes, que, intrinsecamente, contém a resistência, seja ela visível ou não. No entanto, este tipo de resistência tem causado acidentes em Presidente Castelo Branco.

Acho que o único problema, único defeito que tem aqui é o povo! O povo tem aquele negócio: “é, mas passar a passarela é mais 600 metros...” “tem que subir”, “tem que descer”, “tem que fazer isso, fazer aquilo e fica mais difícil...” Teve uma mulher que deixou de passar a passarela para passar por baixo e o carro veio e pegou ela, jogou bem longe (Jorge, morador do lado norte).

Teve uma mulher que morreu tentando atravessar a pista, ela pulou a mureta. Tinha gente que ia pegar a circular e estava atrasado e pulava a mureta, era onde aconteciam os atropelamentos. O helicóptero do SAMU veio aqui umas 3 vezes (Simone, moradora do lado norte).

Infelizmente ainda tem gente que atravessa a pista fora da passarela, a Viapar colocou aqueles alambrados para evitar isso, mas tem umas partes que ficou sem, é onde o povo passa (Fernando, liderança política).

Bastante gente passa fora das passarelas, eles passam mais aqui nesse lugar (aponta com a mão o local) eu mesma quando estou com pressa passo por aqui, porque você veja bem, até você ir naquela passarela perde muito tempo (Daiane, moradora do lado norte).

Sob o título “Homem atropelado ao atravessar rodovia embaixo de passarela, é socorrido por helicóptero”, o site de notícias Plantão Maringá, publicou em 2018 a seguinte reportagem referente a um atropelamento que houve na cidade.

Um homem foi atropelado embaixo de uma passarela da rodovia BR- 376, perímetro urbano da cidade Presidente Castelo Branco, na tarde desta terça-feira (21). Segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF), ele atravessava a via, quando foi atingido por uma camionete. A vítima foi socorrida pelo helicóptero do Serviço de Atendimento Móvel de Saúde (SAMU) e levado em estado grave ao Hospital Metropolitano de Sarandi.

Ainda de acordo com a PRF, o homem atravessava a rodovia embaixo de uma passarela de pedestre. Segundo os agentes, a pista foi duplicada recentemente, e no local foi construída uma passarela, mas os moradores para cortar caminho, acabam não utilizando a passarela, alegando que é muito longa. A Polícia Rodoviária Federal, orienta a população a utilizar a passarela em vez de se arriscar no meio dos veículos (HOMEM..., 2018).

Depois que aconteceram os primeiros atropelamentos após a duplicação da rodovia, o DER-PR e a Viapar fizeram algumas campanhas para incentivar a população da cidade a utilizar as passarelas. A Viapar fez uma ação intitulada de “café na passarela” (Figura 30) em que as pessoas que passavam pelo equipamento eram recepcionadas por artistas e ganhavam lanche, suco, botton e material informativo sobre educação no trânsito (VIAPAR, 2018).

A Viapar fez um café da manhã lá na passarela, eles pegam um dia lá e servem um café da manhã pra fazer uma conscientização do pessoal para usar a passarela, o DER-PR já esteve lá pra fazer uma escola de trânsito para as crianças, fizemos com as escolas um trabalho com a questão da educação no trânsito junto com essa questão das passarelas para forçar o pessoal a usar, porque quando a gente terminou a obra nós tivemos acho que um ou dois atropelamentos embaixo da passarela, então a gente sempre está acompanhando (Oscar, DER/PR).

**Figura 30 - Mulher atravessando pela passarela e recebendo lanche e instruções dos artistas contratados pela Viapar**



Fonte: Viapar (2018)

As passarelas também causam outros tipos de preocupações, Oliveira (2016) relata em seu trabalho realizado no Contorno Norte de Maringá, que muitos moradores da região preferem ficar em casa do que se arriscar em atravessar na passarela existente no local, pois, segundo elas o risco de assalto quando se está em cima da passarela é grande, sempre tem pessoas drogadas e que cobram pedágio dos moradores que precisam utilizá-la. Em Presidente Castelo Branco alguns entrevistados expressaram estas preocupações relatadas por Oliveira (2016).

Esses dias eu vinha voltando do lado de lá e tinha dois “carinhas” parado lá em cima, pensa em medo que fiquei, daí tive que subir lá em cima e atravessar pelo viaduto (Ana Paula, moradora do lado norte).

De dia eu ainda passo na passarela, mas a noite nunca passei, tenho medo, vai que tem um doido lá em cima né, prefiro não arriscar (Rafaela, moradora do lado norte).

Meu filho estuda a noite, daí ele precisa passar pela passarela, só que ele vem junto com mais uns colegas dele que mora aqui em cima, daí eles vem com a turminha deles, é melhor assim, mais seguro (Rafael, morador do lado norte).

Passar a noite ali não é bom negócio, tem gente que passa de moto, daqui a pouco alguém vai ser atropelado em cima da passarela (Marcelo, morador do lado sul).

Escureceu eu já não passo lá, tem muito morador de rua dormindo na entrada da passarela, antes de duplicar eu atravessava a pista à noite direto, agora não mais, vai que acontece alguma coisa lá em cima, e se eu gritar ninguém vai escutar (Rosemary, moradora do lado norte).

Tem muito mendigo ali, eles ficam na entrada da passarela, durante o dia eles vão para a rua e a noite voltam para dormir, se você passar ali agora você vai ver as cobertas e roupas que eles deixam (Antônio, liderança política).

As passarelas se tornaram abrigo para pessoas em situação de rua, elas se abrigam debaixo de alguns pontos específicos das passarelas tornando-as em seu território, porém, essas pessoas acabam afastando àqueles moradores que precisam atravessar nas passarelas, por medo, quando os moradores avistam essas pessoas próximo à uma passarela, acabam se deslocando para outra ou para um viaduto, que também serve de passagem para pedestres, ou até mesmo desistem de atravessar para o outro lado. A dificuldade de travessia pelas passarelas foram um dos principais fatores que ajudaram na percepção de ruptura entre os dois lados, Saquet (2009, p. 163) explica que, nesses processos, “há perdas, mudanças nas relações de poder, de vizinhança, de amigos, de novas relações sociais e elementos culturais que são reterritorializadas”. Desse modo, a conexão que existia entre lado sul e norte foi destruída, a integração que havia foi aos poucos se perdendo.

Os moradores do lado norte já não vão com tanta frequência ao lado sul, pensam várias vezes antes de tomar esta decisão, muitos deixaram de fazer coisas que sempre fizeram como ir ao mercado, lanchonetes, bancos, entre outros. Houve até um distanciamento entre as famílias que moram em lados opostos, que devido à dificuldade de locomoção acabam não se encontrando com a mesma intensidade de antes. Esses moradores perderam os laços afetivos que haviam construído com o decorrer dos anos, há pessoas que sentem falta do convívio com os moradores do outro lado, seja para um café ou para atividades do dia a dia.

Eu evito ir para o lado de lá, (lado sul) tento pagar minhas contas tudo pela internet, só vou para lá se for extremamente necessário (Rafael, morador do lado norte).

Graças a Deus eu possuo um veículo, apenas aumentou o consumo de combustível, e quem não possui algum veículo? Isso é lamentável, ainda acredito que desde que começou a obra tem pessoas que não desceram ou subiram de um lado ao outro (Douglas, morador do lado sul).

A pista sempre esteve aqui no meio, mas antes da obra a gente atravessava em qualquer lugar, agora eu penso duas, três vezes para ir lá para baixo, principalmente se tiver sol quente, só vou se for necessário mesmo (Simone, moradora do lado norte).

Minha mãe mora lá em baixo, todo fim de semana ela vinha me visitar, agora depois dessa duplicação ela vem no máximo uma vez por mês, porque ficou muito difícil para ela uma pessoa idosa subir essa passarela aí (Diogo, morador do lado norte).

É difícil né, tenho várias amigas que moram lá em cima e a gente praticamente não se vê mais, a gente se fala mais por rede social mesmo. Tem muita gente que tem parentes lá também, então ficou ruim para todo mundo, tem hora que bate aquela saudade do que era antes (Camila, moradora do lado sul).

Esses dias eu estava andando aqui no centro, e encontrei uma mulher que já tinha um tempo que eu não a via, perguntei se ela tinha mudado de cidade, e ela me respondeu que depois que duplicou é difícil ela vir para este lado, só se for muito necessário mesmo. Olha, isto corta o coração da gente (Frank, liderança política).

Além das passarelas, que tornaram o caminho mais longo para a travessia dos pedestres, um dos viadutos para a passagem de automóveis foi alvo de reclamação por parte dos entrevistados. Foram construídos dois trevos com dois viadutos nas extremidades da cidade, um na saída para Paranavaí e outro na saída para Maringá, o trevo que foi alvo da reclamação foi o da saída para Maringá, que ficou distante do perímetro urbano de Presidente Castelo Branco, conforme pode ser observado na Figura abaixo, obrigando os moradores a dirigir uma longa distância para atravessar entre os dois lados.

**Figura 31 - Vista aérea da construção do trevo na saída para Maringá**



Fonte: Imagem cedida por uma liderança política (2019)



Na época tinham comentado que o trevo seria no rumo do posto de combustível que tem ali na saída, aí foi falado que prejudicaria o posto de gasolina, então decidiram jogar lá pra frente. Foi comentado isso, mas ninguém sabe se é verdade, porque o projeto só foi apresentado já pronto desse jeito que está hoje (Edmar, morador do lado norte).

É uma obra tão mal feita que o trevo lá está errado, o contorno lá está errado, porque se você pegar o projeto original, você não acha ele, até isso eles fizeram para que? Para matar o desvio do pedágio, e não é desvio, aquela estrada foi fundada quando abriram essa rodovia aqui, é uma estrada antiga, uma parte da BR-376, é um projeto errado, pensando só no lucro deles, não pensaram no bem estar do pessoal que usa aquela estrada para ir para o sitio. Ônibus da escola tem que manobrar no posto para pegar os alunos, o carro da prefeitura para ir tem que manobrar no posto, tanto isso que nem o pessoal do executivo foi atrás, pra eles está tudo bem não estão preocupados com a cidade fazer o que? (Marcelo, morador do lado sul).

(...) Daí eles pegaram e fizeram um trevo indo pra Paranavaí e um trevo indo para Maringá, só que aqui o cara ia fazer um loteamento e tem um posto de gasolina ali também, aí eles vieram e deram a cara com a Viapar, então jogaram esse trevo lá para frente (Evandro, liderança política).

Nós brigamos para ter pelo menos duas passarelas, e nesse mesmo momento onde ia ser construído aqui um loteamento, daí foi até um pedido do dono da loteadora pra ver se conseguia colocar um pouco adiante, porque pensamos que isso daí beneficiaria o município, porque aumentando o espaço eles conseguiriam colocar outra passarela, porque tem um limite mínimo de distância, você não pode ir colocando passarela em qualquer lugar que você quer também né, então nós pensamos essa passarela daqui pra atender a rodoviária e os bairros aqui, e aquela outra para atender os colégios e a parte mais central da cidade e mais o trevo de acesso lá e o viaduto. Com isso, pensando no futuro nós poderíamos ter um perímetro urbano maior para empresas se instalarem nessas margens aqui, se eu não me engano aumentou a distância em 250 metros, ele foi mais adiante. (...) mas, o aspecto principal que a gente questionou era o fato de ter uma passarela a mais, e a Viapar falou que se nós conseguíssemos colocar o trevo mais para traz daria para colocar mais uma passarela (Fernando, liderança política).

A gente apresentou o projeto para o município, inclusive aquela primeira intersecção em desnível (trevo na saída de Maringá) ela foi deslocada a pedido do município, ela era mais próxima ao posto de combustível que tem ali, e quando eles estavam discutindo o projeto, na verdade o projeto executivo estava pronto, o município pediu pra deslocar porque o que acontecia, eles já tinham três loteamentos ali que estavam em fase de aprovação e que se saísse a obra como estava planejada, esses loteamentos iriam ficar depois do trevo, aí ia ter aquela dificuldade de acesso, então foi um pedido do município na época de deslocar já prevendo aquela expansão urbana que ia acontecer. Porque hoje você olha lá e parece que está muito longe, deslocado, só que aquele intervalo entre o posto e a intersecção tem 03 loteamentos que na época estavam previstos, só que talvez não se viabilizaram lá, acho que um deles o pessoal implantou, mas depois veio essa crise e os loteamentos ficaram meio parados, mas a gente deslocou essa obra já a pedido do município (Oscar, DER/PR).

Este cenário evidencia que o espaço urbano é moldado de acordo com os interesses do capital, que se sobrepõe aos interesses coletivos, segundo Carlos (2007), a configuração espacial é determinada em relação às diretrizes capitalistas de produção, a distribuição espacial no espaço urbano se expressa de uma forma segregativa e diferenciada, pois, é o processo de reprodução do capital que determina as ocupações do espaço por seus segmentos sociais, tendo como base a propriedade privada. Assim, a construção deste trevo foi deslocada do perímetro urbano da cidade devido aos interesses de agentes privados que pretendiam parcelar um vazio urbano a fim de lucrar com a venda desses lotes, e em decorrência disso, houve o majoramento da distância entre os dois lados da cidade, deixando o trevo distante do local onde realmente facilitaria a locomoção dos moradores.

Para que o deslocamento deste trevo acontecesse, houve um compartilhamento de ideias entre o mercado imobiliário e o setor produtivo voltado para a construção deste novo espaço, com a interferência do Estado, na figura da prefeitura, que interpelou ao DER-PR e a Viapar a alteração do projeto. De acordo com Carlos (2007), é notório que o Estado utiliza o espaço como um elemento de dominação, e nesta condição entra em contradição com o espaço da apropriação (para a realização da vida), a autora ainda afirma que, sob o discurso de renovação urbana ou modernização necessária ao crescimento, o Estado age desenvolvendo estratégias que orientam e asseguram as transformações necessárias no espaço para a reprodução do capital, o espaço se revela enquanto instrumento político intencionalmente organizado, e manipulado pelo Estado

Diante dessas circunstâncias, àquele morador do lado norte que precisa ir ao lado sul com frequência foi prejudicado financeiramente, com a majoração das distâncias o gasto com combustível aumentou gerando uma elevação das despesas e conseqüentemente uma queda no poder de compra desses moradores, o entrevistado Rodrigo expõe esta situação.

Todos os dias eu levo os meus dois filhos para a escola que fica lá em baixo, eu levo de manhã e busco no início da tarde, quando não era duplicado eu gastava cem reais de combustível para fazer este trajeto, de casa até a escola, agora depois desta duplicação eu gasto duzentos reais, quer dizer o dobro né, agora eu te pergunto é justo isso? (Rodrigo, morador do lado norte).

Assim como Rodrigo, com a mudança no traçado viário da cidade, muitos moradores também tiveram aumento nas despesas com combustível, visto que houve aumento de distância entre os dois lados. Klésius (morador do lado norte) sempre ia ao trabalho de carro, porém preferiu deixar o carro na garagem e comprar uma bicicleta para ir trabalhar.

Eu sempre ia trabalhar de carro, meu trabalho é ali do outro lado (lado sul) pertinho aqui, só que depois que duplicou acabou ficando longe, eu estava gastando muito dinheiro com gasolina, porque você tem que ir lá em um dos trevos para poder atravessar, daí resolvi comprar uma bicicleta, passo pela passarela mesmo, é bom que faço um exercício físico e dá uma economizada (Kléssius, morador do lado norte).

Todo este cenário colaborou para a ruptura entre os dois lados, que além do que já foi exposto, também trouxe consequências negativas para os comerciantes do centro da cidade, principalmente para os proprietários de mercados. Presidente Castelo Branco fica a 11 quilômetros de Nova Esperança, 14 quilômetros de Mandaguaçu e 31 quilômetros de Maringá; e com a BR-376 duplicada o acesso a essas cidades ficou facilitado. Essa facilidade fez com que muitos moradores de ambos os lados realizassem suas compras, principalmente em mercados dessas cidades, e como consequência o comércio de Presidente Castelo Branco enfraqueceu. O morador do lado norte já não desce mais ao lado sul para fazer suas compras, ele prefere comprar nessas outras cidades ou até mesmo no lado norte.

O pessoal agora vai mais nos mercados de Nova Esperança, dez minutinhos você já está lá, além do preço que é bem mais barato do que aqui. Quando você vai lá só vê carro de Castelo. No Atacadão em Maringá também vai muita gente (Rafaela, moradora do lado norte).

A gente aqui de cima pensa duas vezes para ir lá em baixo, porque compensa andar alguns quilômetros a mais e ir a Nova Esperança nos mercados, devido lá ter preço melhores do que aqui e ficar quase na mesma coisa em relação ao combustível (Rodrigo, morador do lado norte).

Os reflexos dessa duplicação é que as pessoas que transitavam com mais frequência de um lado ao outro diminuíram muito, até preferindo utilizar o comércio em Nova Esperança, Mandaguaçu pelo fato de ser mais viável (Douglas, morador do lado sul).

Agora ficou ruim para a gente comprar lá em baixo, porque você tem que ir lá no trevo para passar para outro lado, e aquele trevo ficou meio esquisito, já aconteceu vários acidentes ali. Eu de vez em quando ainda compro alguma coisinha ali, mas prefiro ir para Nova Esperança ou Mandaguaçu, porque além de tudo é mais barato (Fábio, morador do lado norte).

Olha, infelizmente o pessoal lá dos Jardins Progresso, Jardim Europa não descem mais aqui para baixo, porque hoje todo mundo tem seu carro, então ele prefere pegar a rodovia e ir para outra cidade, ele vai numa pista duplicada, sem buraco, dez minutinhos de distância, então o pessoal vai mesmo (Frank, liderança política).

E assim, essas pessoas vão territorializando novos espaços, procurando novas alternativas para continuar vivendo neste território. Claro que antes da duplicação alguns

moradores já faziam suas compras em outras cidades, mas após a obra houve uma percepção de que este número aumentou consideravelmente devido à queda das vendas do comércio da cidade. Do mesmo modo, pessoas que iam às lanchonetes, bares e padarias deixaram de ir ou diminuíram a frequência de idas nesses lugares, trazendo prejuízo a esses comerciantes que não vendem seus produtos e serviços, e de certo modo, isto traz prejuízo a essas pessoas, que acabam não aproveitando as melhores condições que a cidade tem a oferecer. Outrossim, essas pessoas deixaram de fazer algo que sempre faziam devido ao obstáculo imposto pela obra, mas não foi só o comércio do centro da cidade que sentiu os efeitos da obra, os comerciantes lindeiros à pista também se depararam com a queda nas vendas.

A principal reclamação é o fato de que quem está trafegando pela rodovia não tem mais acesso às marginais, antes da obra era possível chegar até comércio lindeiro vindo da rodovia com muita facilidade, haviam vários acessos em que os motoristas podiam entrar nas vias marginais alcançando assim os estabelecimentos comerciais, agora isto ficou limitado a algumas poucas entradas no decorrer do perímetro urbano da rodovia.

As vendas caíram cinquenta por cento, pra mim e pra todos aqui nessa rodovia. Eu vendia muito para o cara que passava aqui, ele via nossa mercadoria, gostava e comprava. Agora como ele vai ter acesso ao meu comércio, ele vai ter que ir lá no trevo fazer o balão e voltar aqui, o cara não vai fazer isso, ele passa direto e vai embora (Marcelo, morador do lado sul).

A forma de acesso a cidade dificulta a entrada das pessoas, ela bloqueia, por mais que a pessoa esteja de carro, queira ou não bloqueia visualmente essa duplicação, só tem dois acessos nas extremidades da cidade, é inviável, não tem mobilidade, a mobilidade urbana ficou muito reduzida, então não era algo viável de ter sido feito (Diogo, morador do lado norte).

Durante a obra o movimento no comercio aqui já diminui drasticamente, antes vendia para muitas pessoas de fora da cidade que passavam pela rodovia e agora só se vende para os moradores mesmo. Hoje com poucos minutos você vai para Maringá ou Nova Esperança, muitos comércios aqui da cidade vão fechar (Rafael, morador do lado norte).

Eu só estou aqui porque não tenho para onde ir, vou me sustentando com o pouquinho que vai entrando, porque eles não deixaram nenhuma entrada aqui, a única entrada é lá na frente. Eu tinha um faturamento de dez mil reais por mês, hoje não tenho cinquenta centavos no caixa, eles mexeram tudo aí e ninguém me ressarcir em nada (Daiane, moradora do lado norte).

Para Oscar (DER/PR) os comerciantes têm uma visão distorcida com relação à queda nas vendas, e que essa diminuição não se deve unicamente à duplicação da rodovia, mas também, a crise que o país está atravessando há algum tempo, além disso, segundo ele alguns tipos de comércios não são impactados pela obra.

Eu acho que isso é uma visão meio deturpada dos comerciantes, porque você pense bem, uma pessoa que vem de Paranaíba a Maringá em uma pista simples iria parar em Castelo para comprar alguma coisa? Não vai, quem está viajando na rodovia ou é uma alimentação ou posto de combustível. Quando eles comentam que se duplicar de tal modo vai acabar o movimento, não é bem assim (...). Acho que nós passamos por dois momentos complicados para o comerciante na mesma hora né, uma a crise anormal que se a gente for pensar está fechando as coisas aí, não só pra quem está na margem da rodovia que teve a duplicação, então já vem num período de crise meio brava, isso aí já prejudica, e a duplicação em si, que também complicou um pouco. E essa questão de comércio tem atividades que são impactadas, concordo, que nem lá o posto de combustível, restaurante e tal, sofre certo impacto, agora tem outras atividades que eu não vejo assim. Ali em Presidente Castelo Branco se eu não me engano tem um..., já vi ali tem um cara que fabrica botina, outro que faz uns móveis de madeira, tem um cara que mexe com material esportivo, sei lá, pode ter alguém que passe na rodovia e pare para comprar, mas quantos desses mesmos com a pista simples parava para comprar, eu acredito que são poucos, é que nem eu falo, o comercio vai se acomodando né (Oscar, DER/PR).

A Figura 32 abaixo mostra uma das entradas que dava acesso ao comércio lindeiro do lado norte, quem trafegava na pista em qualquer um dos sentidos poderia ir até os estabelecimentos comerciais sem maiores dificuldades. Como esta entrada, havia várias outras no decorrer do perímetro urbano de Presidente Castelo Branco, tanto no lado norte, como no lado sul.

**Figura 32 - Uma das várias entradas que davam acesso ao comércio lindeiro**



Fonte: Google Maps (2012)

Depois da duplicação terminada, as várias entradas foram em sua maioria fechadas e o viajante não tem mais tanta facilidade para acessar ao comércio lindeiro, preferindo muitas vezes parar em outros locais com acessos facilitados. A Figura 33 é o mesmo local da Figura 32, porém, com a rodovia duplicada e sem a entrada que dava acesso ao lado norte e ao comércio local.

**Figura 33 – Rodovia duplicada e sem acesso ao comércio lindeiro à pista**



Fonte: Google Maps (2018)

Mas enquanto os comerciantes lindeiros à pista e os do centro da cidade sofrem com a queda nas vendas, as pequenas mercearias do lado norte tiveram um significativo aumento nas vendas. Com a dificuldade de ir ao lado sul, os moradores do lado norte preferem utilizar o comércio local, por mais que faltem opções e melhores preços, a ida ao lado sul a pé ou de carro para pequenas compras acaba sendo inviável.

Para ir lá embaixo, atravessar a passarela, para comprar às vezes poucas coisas e voltar lá de baixo com sacola na mão, não compensa, daí eu pego aqui em cima mesmo (Gleice, moradora do lado norte).

Aqui em cima você pode fazer a compra do mês, só que é mais caro que lá em baixo, fica a seu critério, é mercadinho de bairro, não tem muita opção, mas é melhor do que ter que descer lá em baixo (Fábio, morador do lado norte).

Eu falo para o pessoal lá de baixo, se eles não abrirem uma farmácia aqui em cima, um mercado maior, vai vir gente de fora da cidade e abrir aqui, porque ninguém mais daqui de cima vai descer para comprar

alguma coisa, o pessoal quer se virar aqui em cima mesmo. Os mercadinhos que tem aqui também tem que se virar, dar mais opções para os clientes, porque aumentou o movimento deles né, então tem que investir também (Rafael, morador do lado norte).

A duplicação foi ruim para a cidade, mas não para todos, alguém saiu ganhando com a obra, para os comerciantes lá de cima foi bom, eles estão adorando, estão vendendo mais, porque o pessoal não vem mais aqui para baixo e acabam comprando o que precisam lá em cima mesmo (Sérgio, liderança política).

Isto posto, com a divisão da cidade muitos moradores do lado norte também diminuíram ou deixaram de frequentar as missas na igreja matriz que fica no lado sul, diante disso, surgiu a ideia de construir uma capela na zona norte para que os moradores deste lado não ficassem privado de praticar sua religiosidade, “Será construída uma capela lá em cima, porque o pessoal não consegue descer aqui para ir à missa, então será realizada uma missa todo sábado à noite” (Antônio, liderança política). Com isso, mais uma vez os laços de amizade, a religiosidade e as relações sociais vão sendo cortadas, pessoas que se viam nas missas não mais se veem, agora é cada um do seu lado. A esse respeito, Medeiros (2009) argumenta que a cultura manifesta-se em crenças e atitudes, e interfere no grupo, que, por sua vez, reflete e condiciona a organização espacial e a dinâmica do território.

Destarte, o antigo território pode estar bem vivo na memória dos moradores, Haesbaert (2009) esclarece que as pessoas criam mecanismos de identificação com o novo território, seja por meio de modificações físicas ou simbólicas buscando características do território anterior. Porém, com o passar do tempo os moradores da cidade vão perdendo o vínculo que tinham com o antigo território, criando novos laços com o novo território, buscando novos significados, trazendo consigo novas formas, comportamentos e identidades que se manifestam em níveis econômicos, políticos, sociais e culturais e dão espaço para o surgimento de novos aspectos orientadores de novos valores para se reorganizar o novo território.

De acordo com Sérgio (liderança política), logo o lado norte ficará independente do lado sul, da mesma maneira que será instalada uma capela no lado norte, logo, novos comércios serão abertos, posto de saúde e outros serviços também chegarão a este lado.

Lá em cima já tem duas escolas, uma praça, têm algumas pequenas mercearias, panificadoras, açougues que já estão se fortalecendo, agora vai ter a capela, daqui a pouco o pessoal já abre novos estabelecimentos e o lado de cima vai ficando independente daqui de baixo, lá vai ficar mais forte do que aqui. (...) A princípio as pessoas ainda tem um vínculo aqui com o lado de baixo, mas

aos poucos elas vão perdendo este vínculo, vão se acostumando em ficar lá para cima, é isso que acontece. (Sérgio, liderança política).

Caso o que disse Sérgio se concretize, muito em breve o lado norte se tornará independente do lado sul, isso vai depender da construção de posto de saúde e escolas por parte da administração pública, e da instalação de mais mercados, panificadores, bancos, etc., por parte da iniciativa privada. Se isso acontecer, mesmo com a cidade dividida, os moradores do lado norte conseguirão viver dignamente. Caso o que disse Sérgio não se concretize, o lado norte continuará dependente do lado sul e seus moradores cada vez mais afastados dos benefícios que a cidade pode oferecer.

Outrossim, como já exposto nos procedimentos metodológicos, algumas lideranças políticas do município não concederam entrevista ao pesquisador, assim como a Viapar, contudo, esta enviou um e-mail contendo uma resposta geral aos questionamentos e que segundo a empresa era possível responder.

Os projetos inseridos no programa de Concessão são desenvolvidos pela Viapar e encaminhados ao DER/PR, a quem cabe a análise e aprovação.

Nesta fase, o projeto passa pela fase de discussões e apresentação para a comunidade local, o que ocorreu em duas oportunidades em Presidente Castelo Branco e uma terceira na sede da concessionária, em Maringá, com ampla presença de representante do poder público local e da comunidade como um todo. Nestas reuniões (e posteriormente através de ofícios enviados à Viapar e ao DER/PR), inclusive, a prefeitura municipal manifestou interesse em alterar a posição de um dos viadutos, além de pleitear uma segunda passarela nos arredores do antigo trevo principal. Após análise técnica, o DER/PR autorizou ambas as alterações de projeto, resultando na configuração atualmente existente. Complementa-se que os projetos seguem as diretrizes técnicas vigentes no país e que as obras possuem as devidas licenças ambientais, além da anuência do próprio município.

Entende-se que a duplicação agrega conforto e segurança aos usuários da rodovia e aos munícipes, visto que separa o tráfego de passagem do tráfego local (E-mail enviado pela Viapar).

O território é este palco de lutas, conflitos e poder, Saquet (2009) argumenta que não há território sem uma trama de relações sociais, o território é uma construção coletiva e multidimensional, território significa articulações sociais, conflitos, cooperações, concorrências e coesões. Tudo isso pôde ser observado no território de Presidente Castelo Branco, logo, o quadro 7 a seguir sintetiza o processo (TDR) que ocorreu na cidade, expondo a definição de territorialização, desterritorialização e reterritorialização, o conceito aplicado na pesquisa e o relato de alguns entrevistados.



**Quadro 7 - Conceitos de T-D-R na cidade de Presidente Castelo Branco**

<b>Conceito</b>	<b>Definição do conceito</b>	<b>Conceito aplicado na pesquisa</b>	<b>Relatos dos entrevistados</b>
<b>Territorialização</b>	É entendida como o enraizamento em um determinado espaço. É a apropriação do território por um indivíduo ou um grupo de indivíduos seja ela concreta ou simbólica.	Movimento de apropriação por parte dos moradores no novo território, passado o momento de estranhamento e adaptação, os moradores começam o processo de enraizamento e se acostumam com o novo território.	- Quando eu mudei para cá esse lado aqui era tudo mato. Esse lado de cima (lado norte) não tinha. Daí depois foi loteando, o prefeito da cidade aqui dava a data para você construir (Rosemary, moradora do lado norte).
<b>Desterritorialização</b>	Trata-se do abandono de um território, é a perda de significados. O processo de desterritorialização pode ser tanto simbólico, quanto concreto e material.	O território foi modificado a partir da duplicação da rodovia, então os moradores da cidade foram forçados a deixar de vivenciar àquele território como sempre faziam.	Durante a obra pensei inúmeras vezes de me mudar daqui, era muito barulho, aquele poeirão, daí quando chovia piorava ainda mais, era muito barro (Diogo, morador do lado norte).
<b>Reterritorialização</b>	Ocorre quando o indivíduo desterritorializado, encontra-se adentrando em um novo território. É o mecanismo de readaptação dos indivíduos a um novo território, ou a um mesmo território que fora modificado por algum fator específico.	Maneira pela qual os moradores da cidade estão se readaptando as mudanças que ocorreram no território depois da duplicação, desenvolvendo uma nova territorialidade no mesmo local de vivência, agora modificado.	Antes para eu ir trabalhar eu só atravessava a rodovia, agora tenho que dar a maior volta até a passarela, tenho que acordar mais cedo senão chego atrasado no serviço. (Vanessa, moradora do lado norte).

Fonte: Elaborado pelo autor (2019)

A próxima seção trará as considerações finais do trabalho, momento em que será retomado os objetivos da pesquisa a fim de demonstrar os principais resultados alcançados, além disso, será exposto algumas contribuições para o campo dos Estudos Organizacionais.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo geral desta dissertação foi compreender o processo de (des)(re) territorialização dos moradores de Presidente Castelo Branco após o início da duplicação da BR-376, para tanto, foram realizadas entrevistas com os moradores da cidade, lideranças políticas e representantes do DER-PE e Viapar nos meses de julho e agosto de 2019, tendo como base teórica a análise dos escritos relacionados ao espaço, a produção do espaço urbano, cidades e territórios, se utilizando de autores como Saraiva e Carrieri (2012), Lefebvre (2008), Haesbaert (2007) e Saquet (2009), sendo possível assim, compreender o processo T-D-R e como ele ocorre nos múltiplos territórios estudados.

A partir do objetivo geral, desdobraram-se outros três objetivos específicos, o primeiro objetivo foi descrever as alterações ocorridas no espaço urbano da cidade de Presidente Castelo Branco com a duplicação da BR 376. A partir de imagens da internet e cedidas pelos moradores, além das entrevistas e reportagens de jornais foi possível descrever as várias modificações ocorridas na cidade. Para a duplicação da rodovia no trecho urbano da cidade, muitas foram as alterações realizadas, este espaço possuía imensos canteiros com gramado, flores e árvores, no qual a maior parte foi destruída para a passagem da segunda pista. Os vários acessos que faziam a ligação entre os dois lados foram fechados, sendo construídos dois viadutos, além de duas passarelas para a passagem de pedestres e ciclistas, a pista também foi rebaixada em alguns trechos e elevada em outros.

O segundo objetivo, por sua vez, foi entender de que maneira os moradores mais atingidos pela obra de duplicação da BR 376 reconstruíram suas territorialidades no decurso do tempo, desse modo, as entrevistas demonstraram que a obra trouxe dificuldades para toda a cidade, principalmente para os moradores do lado norte, que com a dificuldade de locomoção tiveram que passar por um momento de readaptação ao território que fora modificado. Aos poucos esses moradores foram reorganizando seu cotidiano, criando novas rotas para acessar o lado sul da cidade, ocupando novos espaços, nos quais esses agrupamentos sociais construíram novos elos com o espaço onde se inserem, configurando novas territorialidades.

Por fim, o terceiro objetivo foi compreender como as obras de duplicação da BR 376 ocasionaram os processos de desterritorialização, e reterritorialização dos moradores da cidade de Presidente Castelo Branco. A obra que era a esperança de melhoria na vida dos moradores da cidade acabou sendo uma barreira entre os dois lados e causa da mudança no cotidiano de muitas pessoas. Com o início da duplicação o território com que os moradores estavam

habitados sofreu profundas modificações causando a desterritorialização desses moradores que se viram forçados a uma readaptação a este território transformado.

Desta maneira, buscou-se analisar o território do município Presidente Castelo Branco conforme a perspectiva integradora de Haesbaert (2004), podendo-se compreender que as diferentes dimensões do território, econômica (E), política (P), cultural-simbólica (C) e natural (N), são refletidas e vivenciadas na prática pelos indivíduos residentes na cidade, uma vez que, assim como o território, as perspectivas de territorialização, desterritorialização e reterritorialização abarcam tais dimensões.

O trabalho também mostrou a luta de uma pequena parcela de moradores para conseguirem uma trincheira, que facilitaria a locomoção entre os lados norte e sul da cidade. Esses moradores participaram de várias reuniões com o DER-PR e Viapar, organizaram um abaixo-assinado e realizaram várias postagens em redes sociais a fim de conscientizar a população sobre a importância da trincheira, porém, apesar de ter o apoio de boa parte da população, ficou evidente que houve pouco engajamento por parte dos moradores na luta por este equipamento, além disso, alguns comerciantes lindeiros à pista eram contra a trincheira, pois, segundo eles, as vendas diminuiriam com a construção deste equipamento.

O projeto da trincheira foi recusado pelo DER-PR, e para a maioria dos entrevistados o afastamento por parte do poder executivo do município e de alguns vereadores contribuíram para esta recusa. A prefeita participou de poucas reuniões para discussão da obra, deixando a duplicação ocorrer conforme o projeto idealizado pela Viapar, à revelia da vontade dos moradores, que gostariam de algumas alterações. Com a não participação do poder executivo e legislativo nas negociações com a Viapar e o DER-PR os moradores não tiveram poder suficiente para conseguir suas reivindicações. Este afastamento por parte do poder público pode ter sido um alinhamento de ideias junto ao DER-PR, Viapar e outros atores em detrimento aos anseios dos moradores.

Ao analisar as perspectivas de territorialização, desterritorialização e reterritorialização, julgou-se possível compreender os processos enfrentados pelos moradores entrevistados antes e no decorrer do processo de mudança do local. Com relação às questões da territorialização pôde-se compreender que a partir da expansão da cidade para além da rodovia, criou-se uma divisão em lado norte e sul, iniciando uma segregação em relação aos moradores do lado norte, que ficaram muito distantes da região central da cidade que concentra-se no lado sul. Apesar disso, os moradores do lado norte não tinham esta visão de segregação ou divisão da cidade, a rodovia era apenas uma grande avenida que ligava os dois lados, no qual eles a atravessavam diariamente.

Com o início da duplicação da rodovia começaram as transformações no território de Presidente Castelo Branco, e com isso seus moradores foram desterritorializados, perdendo aquele território em que sempre viveram e que estavam habituados. Haesbaert (2007) afirma que quando há um movimento desterritorializador, automaticamente as pessoas se reterritorializam em outro local, assim esses moradores começaram um processo de readaptação, criando novos vínculos com o novo território.

Com a duplicação da rodovia os entrevistados consideraram que a cidade ficou dividida, afirmam que existem duas cidades e apelidaram os lados norte e sul de Castelo I e Castelo II, com isso os moradores do lado norte ficaram ainda mais segregados, mais distantes do lado sul e de todos os serviços públicos da cidade, aos poucos esses moradores foram perdendo o vínculo que possuíam com o lado sul criando novas formas de utilizar o espaço urbano da cidade. Há duas alternativas para os moradores lado norte, continuar dependente do lado sul ou lutar para que o lado norte receba melhorias como posto de saúde, escolas, entre outros serviços básicos para a população.

Ao projetar a duplicação de uma rodovia não se pode esquecer da questão social, levando em consideração principalmente os aspectos históricos e culturais desses espaços, dos moradores que há anos viviam em harmonia com seu território e são surpreendidos por uma obra que causa tantos transtornos em suas vidas. O Estado deve pensar em maneiras de se fazer a integração entre os dois lados da cidade, para que não haja esta percepção de divisão e segregação, e sim um sentimento de que ambos os lados são uma única cidade, e que todos os moradores têm os mesmos direitos e oportunidades. Com isso, os moradores teriam uma maior identificação com a cidade, restabelecendo os laços simbólicos de pertencimento a este território, e retomando as interações sociais entre os dois lados, mas, de acordo com os entrevistados, não há esperança de que esta integração aconteça em um futuro próximo, muito menos ações do poder público para que isso ocorra.

O Estado deveria ser o grande mediador dos conflitos de produção do espaço urbano buscando sempre os interesses coletivos, entretanto, isso não ocorre, e por isso houve e ainda há luta por parte dos residentes da cidade, antes da obra através de abaixo-assinado e reuniões buscando alterações no projeto, e após a obra interpellando melhorias ao poder público ou à concessionária que administra a rodovia. Na produção do espaço urbano, a população é praticamente ignorada, muitas mudanças espaciais são impostas, sem a consulta prévia dos moradores, ou quando consultam, fazem de tudo para dificultar a participação da população, transformando as reuniões apenas em fachada para cumprimento de leis.

Desta maneira, assim como no trabalho intitulado “ Intervenções Urbanas a partir de Investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC): a reterritorialização, pelos moradores, do entorno da obra Contorno Norte de Maringá-PR”, de Oliveira e Chagas (2016), que demonstrou como uma grande obra altera a territorialidade das pessoas ocasionando um distanciamento entre elas, a diminuição da qualidade de vida e a dificuldade de acesso aos principais serviços públicos, este trabalho também contribui teoricamente para o campo dos Estudos Organizacionais ao discutir como uma obra de grandes proporções altera a territorialidade das pessoas fazendo com que elas percam seus laços simbólicos de pertencimento ao território e modifiquem até mesmo suas identidades. O trabalho contribui também, no debate de como o Estado planeja as questões referente a produção do espaço, interferindo no cotidiano dos moradores e desconsiderando-os das discussões relativo à produção e reprodução do espaço nas cidades. O Estado não interfere na produção do espaço apenas quando ele age, a sua inércia também é uma maneira de interferência e planejamento.

No campo científico dos Estudos Organizacionais, geralmente as pesquisas sobre cidades acontecem basicamente a partir de uma perspectiva hegemônica, com o desenvolvimento de teorias a fim de otimizar e instrumentalizar a administração urbana. Todavia, este campo vem se colocando em uma zona de multidisciplinaridade, trabalhos como “O programa minha casa minha vida e as perspectivas de territorialização, desterritorialização e reterritorialização (T-D-R): Uma análise do Condomínio Residencial Irajá, no distrito de Iguatemi, em Maringá-Pr” de Damásio (2018) e “O processo de (des)(re)territorialização das cooperativas de reciclagem de Maringá – Pr: Uma luta pela ocupação da cidade” de Santos (2019) reforçam seu caráter de desprendimento da abordagem gerencialista da Administração. Do mesmo modo, este trabalho vem reafirmar esse desprendimento demonstrando que mesmo uma pequena cidade pode ser apreciada a partir do prisma daqueles que nela vivem e daqueles que dela se apropriam, a despeito de sua diversidade e de seus problemas.

A fim de contribuir com as pesquisas já existentes sobre o processo (TDR) e as cidades nos Estudos Organizacionais, a presente pesquisa mostra o projeto político territorial do Estado, em que se utiliza do discurso de modernidade e desenvolvimento para a legitimação de grandes obras, porém, estas obras causam a (des)(re)territorialização de moradores que há décadas habitam um mesmo local, acarretando em mudanças nas relações de poder deste território, impossibilitando as relações sociais entre os moradores e praticamente inviabilizando economicamente e culturalmente uma pequena cidade a fim de beneficiar interesses de outros grupos de indivíduos, ainda que, contrário aos interesses da população local.

Por fim, o estudo ora realizado, também contribui no entendimento de que a cidade não é apenas um espaço com fronteiras claramente definidas, ela pode ser compreendida como um território, mas não um território homogêneo, ela é um território que possui outros múltiplos territórios em que os indivíduos e/ou grupos sociais constroem suas territorialidades e vivenciam esta cidade de várias maneiras, ou seja, tem-se múltiplas visões deste território, por isso, dois bairros podem possuir características físicas iguais mas, podem ser percebidos pelos moradores de diferentes maneiras. Desse modo, cada cidadão faz diversas associações com alguma parte da cidade e a imagem que cada um faz está repleta de significados, lembranças e uma multiplicidade de percepções.

Presidente Castelo Branco, por exemplo, mesmo sendo uma pequena cidade, foi possível observar a existência de diversas cidades dentro de uma só, cada morador atribui um significado próprio para alguns elementos da cidade. No caso da duplicação da BR-376, alguns moradores se sentiram totalmente segregados em que tiveram a percepção que houve uma grande ruptura entre os dois lados da cidade. Por outro lado, outros moradores não se incomodaram com a obra, disseram que a cidade já era dividida e que a duplicação trouxe melhorias para a cidade. Há ainda, pessoas que invocam a independência do lado norte em relação ao lado sul, isto é, pleiteiam melhorias no lado norte de maneira que este lado não dependa mais do lado sul nas questões de alimentação, educação, saúde, entre outros. Essas diferentes visões dependem da condição social de cada pessoa, do grupo social a que pertencem ou ainda de como elas experimentam e vivenciam a cidade.

Ao se trabalharem os processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização dos espaços, podem-se aferir os vários conflitos existentes, as relações de poder e a exclusão socioespacial em que são submetidos a população das cidades, sobretudo os mais pobres. Assim, as discussões sobre os territórios é uma fonte inesgotável de saberes, no qual pode contribuir para a melhoria da qualidade de vida, das interações e dos relacionamentos das pessoas, além de promover uma identificação entre os indivíduos e a cidade, e da mesma maneira, promover a identificação entre os indivíduos e a organização.

## REFERÊNCIAS

- ABE, T.K. ; SCHMITZHAUS, A.M. ; CHAGAS, P.B. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em Maringá: uma análise preliminar e crítica das prioridades de investimento. **Caderno de Administração** (UEM), v. 23, p. 1-13, 2015.
- ABREU, M. A. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Ed Instituto Pereira Passos, 2006.
- A LEI PARANAENSE DO PEDÁGIO SOB A HEGEMONIA DO PENSAMENTO NEOLIBERAL: uma análise crítica de sua aprovação e aplicação. **A ECONOMIA EM REVISTA**, v. 25, p. 95, 2017.
- AMBROZIO, J. O conceito de território como campo de poder microfísico. **Revista de Geografia**, v. 3, p. 1-10, 2013.
- ALENCAR, Bruno Rodrigues. Hermenêutica dialética: uma experiência enquanto método de análise na pesquisa sobre acesso do usuário à Assistência Farmacêutica. **Revista Brasileira em Promoção da Saúde** (UNIFOR. Impresso), v. 25, p. 243-250, 2012.
- ALVAREZ, I.P. A Produção e Reprodução da Cidade como Negócio e Segregação. In: CARLOS, A.F; VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I.P. **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015.
- ANDRADE, M.C. **A questão do território no Brasil**. 2ed: Editora Hucitec. São Paulo, 2004.
- BAUER, M. W.; AARTS, B. A construção do corpus: um princípio para a coleta de dados qualitativos. In: BAUER, Martin W.; GASKELL, George (Orgs). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. 7. ed. Petrópolis: Vozes, 2008. p. 39-63.
- BISCHOFF, Wesley. **STJ suspende redução de tarifa em praças de pedágio da Caminhos do Paraná e Viapar**. G1 Paraná. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2019/07/01/stj-suspende-reducao-de-tarifa-em-pracas-de-pedagio-da-caminhos-do-parana-e-viapar.ghtml>>. Acesso em: 21 set. de 2019.
- BORGES, W.A.; SELA, V.M. Cooperação intergovernamental e produção do espaço urbano: o alinhamento entre mercado, financiamento público, política eleitoral e obras públicas na cidade de Maringá. In: Encontro Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração, 37, 2013, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPAD, 2013. p.1-16. 1 CD-ROM.
- BORTOLO, C.A. A produção de um espaço público e os agentes produtores da cidade: o caso do Lago Igapó em Londrina – PR. **Geo UERJ**, v. 2, p. 21, 2010.
- BOTELHO, A. **O Urbano em Fragmentos: A Produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário**. São Paulo: Annablume, Fapespe, 2007.
- BOTELHO, A. Capital volátil, cidade dispersa, espaço segregado: algumas notas sobre a dinâmica do urbano contemporâneo. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v.14, n.28, pp. 297-315, jul/dez. 2012.
- BONNEMAISON, J. e CAMBRÈZY, L. Le lien territorial: entre frontières et identités. **Géographies et Cultures**. Le Territoire, n. 20. Paris: L`Harmattan, 1996.
- BRETAS, P. F. F. ; SARAIVA, L. A. S. . Práticas de controle e territorialidades na cidade: um estudo sobre o discurso da mídia sobre lavadores e flanelinhas em Belo Horizonte. **GESTÃO.ORG** , v. 11, p. 247-270, 2013.

BRULON, V.; PECCI, A. Quando processos de organizar se chocam: hibridismos no espaço social de favelas. **Revista Eletrônica Organizações e Sociedade**, v. 25, p. 68-86, 2018.

CANCLINI, N. G. Cidades e cidadãos imaginados pelos meios de comunicação. *Opinião Pública*, Campinas, v. 8, n. 1, p.40-53, 2002.

CAPEL, H. La morfología de las ciudades. **Sociedad, cultura y paisaje urbano**. Barcelona: Serbal, 2005.

CARDOSO, M. F. ; SANTOS, A. C. B. ; **ALLOUFA, Jomária Mata de Lima** . Sujeito, Linguagem, Ideologia, Mundo: Técnica Hermenêutico-dialética para Análise de Dados Qualitativos de Estudos Críticos em Administração. *Revista de Administração Faces Journal*, v. 12, p. 75-93, 2015.

CARDOSO, I.C.C. O Espaço Urbano e a Re-Produção das Relações Sociais no Pensamento de Henri Lefebvre: contribuições à Teoria Social Crítica. **Libertas** (UFJF. Online), v. 11, p. 01-01, 2011.

CARLOS, A.F.A. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

CARLOS, A.F.A. A Natureza do Espaço Fragmentado. In: SANTOS, Milton. (Org.). **Território: Globalização e Fragmentação**. 1. ed. p. 191 – 197, São Paulo: HUCITEC, 1994.

CARLOS, A.F.A.. **A (Re) produção do espaço urbano**. 1. ed. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

CARLOS, A.F.A. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: Carlos, A.F.A; SOUZA, M.L. de; SPOSITO, M.E.B (Orgs). **A produção do espaço urbano: agentes e processos; escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2013.

CARLOS, A.F. A. A Tragédia Urbana. In: CARLOS, A.F; VOLOCHKO, D; ALVAREZ, I.P. **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015.

CARRIERI, AP.; PAULA, A.P.P.; DAVEL, E. Identidade nas Organizações: múltipla? Fluida? Autônoma? **Organizações & Sociedade**, Salvador, v. 15, n. 45, p. 127-144, abr./jun. 2008.

CERTEAU, M. de. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis, Vozes, 2007.

CHANLAT, J.F. O ser humano, um ser espaço temporal. In: CHANLAT, J.F. **O indivíduo na organização: dimensões esquecidas**. v. 3 São Paulo: Atlas, 2010.

COELHO, K.S. **A Resistência À Nova Proposta De Plano Diretor Apresentada Pela Prefeitura Municipal De Florianópolis: Uma Análise Das Práticas Alternativas de Organizar**. Tese (Doutorado Em Administração) – Centro Socioeconômico, Universidade Federal De Santa Catarina. Florianópolis. 2012. 258 p.

COIMBRA, K.E.R. Dinâmica Territorial Urbana: Análise do Movimento Quarteirão do Soul em Belo Horizonte. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Minas Gerais. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte: UFMG, 2013. COIMBRA, K. Territorialidade em uma organização-cidade: o movimento quarteirão do soul. *Gestão & Regionalidade* (Online), v. 29, p. 34-46, 2013.

COIMBRA, K.E.R.; SARAIVA, L. A. S. Territorialidade em uma organização-cidade: O movimento quarteirão do soul. **Gestão & Regionalidade**, v. 29, n. 86, p. 34-46, 2013.



CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2004.

CORRÊA, R.L. Espaço, um conceito chave da geografia. *In*: CASTRO, I.E; GOMES, P.C.C. ; **Geografia: conceitos e temas**. 15. Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

COSTA, B. R. L. Bola de Neve Virtual: O Uso das Redes Sociais Virtuais no Processo de Coleta de Dados de uma Pesquisa Científica. **RIGS** - Revista interdisciplinar de gestão social, v. 7, p. 15-37, 2018.

COSTA, José Antônio. Presidente Castelo Branco solicita construção de trincheira no trecho urbano de duplicação da BR 376. *Jornal Noroeste*. Disponível em: <[http://hnetsistemas.com.br/catalogo/layouts/pers\\_jornalnoroste2/ExibeNoticia/92/14245/presidente-castelo-branco-solicita-constru-o-de-trincheira-no-trecho-urbano-de-duplica-o-da-br-376.html](http://hnetsistemas.com.br/catalogo/layouts/pers_jornalnoroste2/ExibeNoticia/92/14245/presidente-castelo-branco-solicita-constru-o-de-trincheira-no-trecho-urbano-de-duplica-o-da-br-376.html)>. Acesso em 12 de Set. de 2019.

COSTA, F.R. A produção do espaço como resistência ao capital. **Geo UERJ**, v. 2, p. 37-56, 2014.

CRESWELL, John. W. **Projeto de Pesquisa: Métodos qualitativo, quantitativo e misto**. Tradução: Luciana de Oliveira Rocha. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2007.

DAMASIO FILHO, M.A ; KITAZAWA, H.M. ; KLICHOWSKI, R.C. *et al.* Avanços dos estudos de espaço e território nos Estudos Organizacionais: uma análise no Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais (CBEO). **Caderno de Administração (UEM)**, v. 25, p. 121-135, 2017.

DALLABRIDA, V. R. (2007). A gestão territorial através do diálogo e da participação. IX Colóquio Internacional de Geocrítica. Porto Alegre.: UFRGS.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil Platôs**. v.5. ed. São Paulo: editora 34, 2011.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **O anti-édipo**. 2 ed. São Paulo: editora 34, 2011.

DENZIN, Norman K.; LINCOLN, Yvonna S. Introdução: a disciplina e a prática da pesquisa qualitativa. *In*: DENZIN, Norman K.; LINCOLN, Yvonna S. (Orgs.) **O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens**. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2006.

DESLANDES, S. F. **A construção do projeto de pesquisa**. Pesquisa Social. Teoria método e criatividade. 5 ed. Petrópolis, RJ. Vozes, 1996.

DESVIOS esvaziam praças de pedágio. Folha de Londrina. Disponível em: <<https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/desvios-esvaziam-pracas-de-pedagio-86407.html>>. Acesso em 26 jul. de 2019.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ. Disponível em <[www.der.pr.gov.br](http://www.der.pr.gov.br)> Acesso em: 20 abr. 2019.

Duplicar 24 km da BR-376 levará dois anos. *Jornal O Regional*. Disponível em: <<http://www.oregionaljornal.com.br/ExibeNoticia/9784/duplicar-24-km-da-br-376-levara-dois-anos.html>>. Acesso em: 14 de out. de 2019

FANTINEL, L.; CAVEDON, N. R. A cultura organizacional do restaurante Chalé da Praça XV em Porto Alegre: espaços e tempos sendo revelados. **RAM. Revista de Administração Mackenzie (Online)**, v. 11, p. 6-37, 2010.

FERNANDES, B.M. Sobre a tipologia de territórios. In: SAQUET, M.A.; SPOSITO, E.S. (orgs.). **Território e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. SP: Expressão popular, 2009, p. 197-216.

FERREIRA, D. S. Território, territorialidade e seus múltiplos enfoques na ciência geográfica. *Campo - Território*, v. 9, p. 111, 2014.

FILHO, A.P.; GRAÇAS, M.A. **História do município de Presidente Castelo Branco desde suas raízes no patrimônio Iroí**. Apucarana - PR: Mitra Diocesana de Apucarana, 2011.

FISCHER, T. Gestão contemporânea, cidades estratégicas: aprendendo com fragmentos e reconfigurações do local. In: CALDAS, Miguel P.; MOTTA, F. C. P. (Org.). **Gestão contemporânea: cidades estratégicas e organizações locais**, v. 2, Rio de Janeiro: FGV, p. 13- 23, 1996.

FONSECA, Alana. KANIAK, Thais. Investigação mostra 'reais causas' de alto preço do pedágio no Paraná, diz procurador da Lava Jato. G1 Paraná. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/operacao-lava-jato-investiga-ferida-aberta-do-pedagio-do-parana-diz-procurador-do-mpf.ghtml>>. Acesso em 15 de out. De 2019.

FONTANA. A.; FREY, J.H. The interview: From Neutral Stance to Political Involvement. In: DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. (Orgs.) **The Sage Handbook of Qualitative Research**. Thousand Oaks: Sage, 2011.

FOUCAULT, Michel. **História da Sexualidade 1, a vontade de saber**. RJ: Graal, 3ª ed., 1980.

FRANÇA, Alex Fernandes. **Duplicação da BR 376 chega à Nova Esperança**. *Jornal O Regional*. Disponível em: <> Acesso em: 15 de out. de 2019.

FRANCO, M.L.P. B. **Análise de conteúdo**. v. 6, 3. ed., Série Pesquisa. Brasília: Liber Livro, 2008.

GOERTZ, G.; MAHONEY, J. **A Tale of Two Cultures - Qualitative and Quantitative Research in the Social Sciences**. Princeton: Princeton University Press, 2012.

GOMES, R. Análise e Interpretação de dados em Pesquisa Qualitativa. In: DESLANDES, S. F.; CRUZ NETO, O.; GOMES, R.; MINAYO, M.C.S. de (Org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 21ª ed. Petrópolis: Vozes, 2002.

GOTTMANN, J. A evolução do conceito de território. **Boletim Campineiro de Geografia**, AGB-Campinas, v.2, n.3, p. 523-545, 2012.

GREGORY, D.; JOHNSTON, R.; PRATT, G.; WATTS, M. J.; HATMORES, W. (Ed.) **The dictionary of human geography**. 5. ed. Singapore: Wiley-Blackwell, 2009.

GUARNIERI, F. ; CHAGAS, P.B. ; VIEIRA, F.G.D. Territorialização do Cotidiano a partir de Intervenções Governamentais: o Caso das Academias da Terceira Idade (ATIs) no Município de Maringá - PR. In: **XLI Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração**, São Paulo. Anais do XLI Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração, 2017.

HARVEY, D. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: HUCITEC, 1980.

HARVEY, D. **O direito à cidade**. Universidade de Nova York, 2012.

HARVEY, D. A liberdade da cidade. In: HARVEY, David et al. **Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. Boitempo Editorial, 2015.

HAESBAERT, R. Des-caminhos e perspectivas do território. *In*: RIBAS, A.D.; SPOSITO, E.S.; SAQUET, M.A. **Território e Desenvolvimento: Diferentes abordagens**. Francisco Beltrão: Unioeste, 2004.

HAESBAERT, R. Identidades Territoriais: entre a multiterritorialidade e a reclusão territorial (ou do hibridismo cultural à essencialização das identidades). *In*: HAESBAERT, R.; ARAÚJO, F.G. de. **Identidades e Territórios: questões e olhares contemporâneos**. Rio de Janeiro: Access, 2007.

HAESBAERT, R. Dilema de Conceitos: Espaço-Território e Contenção Territorial. *In*: Saquet, Marcos Aurélio; Sposito, Eliseu Savério. (Org.). **Territórios e Territorialidades: teorias, processos e conflitos**. 1ed. p. 95-120, São Paulo: Expressão Popular, 2009.

HAESBAERT, R. **O Mito da Desterritorialização**. Rio de Janeiro: Bertrand. Brasil, 2011.

HIPÓLITO, Christina M. **AS CONCESSÕES DE RODOVIAS NO SUL DO BRASIL** 2016. 303f. Tese (Doutorado) Pós-graduação em Geografia, Departamento de Geografia, do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/177856>. Acesso em 07 nov. 2018.

HISTÓRIA. Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Disponível em <<http://www.cmnp.com.br/melhoramentos/historia/>>. Acesso em: 25 de set. de 2019.

HISTÓRIA E CURIOSIDADES. Departamentos de Estradas e rodagens. Disponível em: <<http://www.der.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=7>> Acesso em 14 de mai. de 2019.

Homem atropelado ao atravessar rodovia embaixo de passarela, é socorrido por helicóptero. Plantão Maringá. Disponível em: <https://www.plantaomaringa.com/noticias/1370/homem-atropelado-ao-atravesar-rodovia-embaixo-de-passarela-e-socorrido-por-helicoptero/>>. Acesso em 30 de out. de 2019.

HONORATO, B. E. F.; SARAIVA, L. A. S. Cidade, população em situação de rua e estudos organizacionais. **Desenvolvimento em Questão**, Ijuí, v. 14, n. 36, p. 158-186, out./dez. 2016.

**INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA**. Disponível em<[www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)>Acesso em: 20 abr. 2019.

IPIRANGA, A. S. R. A cultura das cidades e seus espaços intermediários: os bares e os restaurantes. **Revista de Administração Mackenzie**, v. 11, n. 1. São Paulo, jan/fev, p. 65- 91, 2010.

JUNQUILHO, G.S.; ALMEIDA, R.A. de; SILVA, A.R.L. da. As “ artes do fazer ” gestão na escola pública : uma proposta de estudo. **Associação Nacional de Política e Administração da Educação - ANPAE**, p. 329–356, 2012.

KVALE, Steinar. The Social Construction of Validity. **Qualitative Inq**, v. 1, 1995.

LACERDA, C. C. O.; CARVALHO, M. M. L. A. ; VIEIRA, R. S. G. . A Requalificação do Cais Mauá e o Direito à Cidade: A luta pelo Espaço entre Conflitos, Discursos e R[existência]. *In*: XL Encontro da ANPAD - EnANPAD, 2016, Costa do Sauípe - BA. XL Encontro da ANPAD, 2016. p. 1-18.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. 4. ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

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

LEFEBVRE, Henri. Espaço e política. Belo Horizonte, Editora UFMG, 2008.

MAC-ALLISTER, M. A Cidade no Campo dos Estudos Organizacionais. **Organizações & Sociedade**, Salvador, v. 11, p. 171-181, 2004.

MANZINI, E. J. A entrevista na pesquisa social. *Didática*, São Paulo, v. 26/27, p. 149-158, 1990/1991.

MANZINI, E. J. Considerações sobre a entrevista para a pesquisa social em educação especial: um estudo sobre análise de dados. In: JESUS, D. M.; BAPTISTA, C. R.; VICTOR, S. L. Pesquisa e educação especial: mapeando produções. Vitória: UFES, 2006, p. 361-386.

MARICATO, E. É a questão urbana, estúpido! In: MARICATO, E. *et al.* **Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. 1 ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior 2013.

MARTINS, Fernando. **A história do pedágio no Paraná: 22 anos de corrupção, demagogia e preço alto**. *Gazeta do Povo*, 2019. Disponível em: <>. Acesso em: 25 de jun. de 2019.

MATTAR, F.N. **Pesquisa de marketing: metodologia, planejamento**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1996.

MEDEIROS, Rosa Maria. **Território, espaço de Identidade**. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério (Org.) *Território e Territorialidades: teorias, processos e conflitos*. 1ª ed. São Paulo; Expressão Popular, 2009. 217-228.

MENDES, D.C.B. Considerações elementares da metodologia de análise de conteúdo em pesquisa qualitativa no âmbito das ciências sociais. **Faculdade Sant'Ana em Revista**, v. 3, p. 4 -15, 2018.

MENESES, F.A.B. **Análise e tratamento de trechos rodoviários críticos em ambientes de grandes centros urbanos**. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) –Coordenação dos Programas de Pós – Graduação em Engenharia – COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.

MERRIAM, S.B. *Case study research in education: A qualitative approach*. Jossey-Bass, 2002.

MINAYO, M.C.S. **Pesquisa Social: Teoria, Método e Criatividade**. 14 ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

MISOCZKY, M. C.; CÂMARA, Guilherme Dornelas ; CERQUEIRA, P. R. ; COTO, G. C. . Orientação sexual, classes sociais e territórios de resistência: os conflitos em torno do Centro Nova Olaria em Porto Alegre. *Gestão e Sociedade (UFMG)*, v. 6, p. 254, 2012.

MORAIS, José Rodolfo. **DISPOSITIVOS PARA TRAVESSIA URBANA DE PEDESTRES EM RODOVIAS FEDERAIS: UM ESTUDO DE CASO NA BR-210/AP**. Trabalho de Conclusão do Curso de Especialização em Operações Rodoviárias, do Departamento de Engenharia Civil do Centro Tecnológico, da Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017.

MORADORES reclamam da lentidão das obras no trecho da BR-376. Disponível em:<<https://ricmais.com.br/videos/balanco-geral-maringa/moradores-reclamam-da-lentidao-das-obras-no-trecho-da-br-376>>. Acesso em: 21 de set. 2019.

MOZZATO, A.R.; GRZYBOVSKI, D. Tréplica – Análise de Conteúdo: Ampliando e Aprofundando a Reflexão sobre a Técnica de Análise de Dados Qualitativos no Campo da Administração. **RAC** Curitiba, v.15, n.4, p.766 -775, Jul./Ago. 2011.

NOGUEIRA, M. L. M. Subjetividade e materialidade: cidade, espaço e trabalho. **Fractal: Revista de Psicologia**, v. 21, n. 1, p. 69-86, 2009.

OLIVEIRA, M. M. Metodologia Interativa: um processo hermenêutico dialético. Interfaces Brasil/Canadá, Porto Alegre, v1, n. 1, 2001.

OLIVEIRA, A.A. ; CHAGAS, P. B. Intervenções Urbanas a partir de Investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC): a reterritorialização, pelos moradores, do entorno da obra Contorno Norte de Maringá - PR. In: **IV Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais** (CBEO), Porto Alegre. Anais do IV Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais (CBEO), 2016.

OLIVEIRA, A.A.R; LEITE FILHO, C.A.P.; RODRIGUES, C.M. C. O Processo de Construção dos grupos focais na pesquisa qualitativa e suas exigências metodológicas. In: Encontro da ANPAD, XXXI, Rio de Janeiro, 2007. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPAD, 2007.

OLIVEIRA, Adriano Aparecido de, INTERVENÇÕES URBANAS A PARTIR DE INVESTIMENTOS DO PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC): a reterritorialização dos moradores do entorno da obra Contorno Norte de Maringá-PR, 2016. 148 f. Dissertação (Mestrado em Administração)-Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2016.

PARADELA, Célia Lima. Desestatização da Rede Ferroviária Federal S/A: impactos sobre os recursos humanos da administração geral. Dissertação de Mestrado, apresentado a Escola Brasileira de Administração Pública, FGV, 1998.

PERBELINI, Alessandro de Melo & ARAÚJO, Maria da Piedade. **Concessões de rodovias do Paraná: uma análise comparativa com o modelo federal de 2007**. In: Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, n. 114, p. 179-210, jan./jul. 2008.

PEREIRA, D.; CARRIERI, A.P. Espaço Religioso e Espaço Turístico: Significações Culturais e Ambiguidades no Santuário do Caraça / MG. **Organização & Sociedade**, v. 12, n. 34, jul./set., 2005, p. 31-50.

PEREIRA, J. A. ; **CHAGAS, PRISCILLA BORGONHONI** ; BANKUTI, S. M. S. . Perspectivas do Território no Sistema Agroalimentar Localizado: o Caso da Uva no Município de Marialva-PR. **ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E GESTÃO SOCIAL**, v. 11, p. 107-125, 2019.

PESAVENTO, S. J. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. **Revista Brasileira de História**, v. 27, n. 53, p. 11-23, 2007.

PRESIDENTE CASTELO BRANCO. Lei Complementar nº 02 de 20 de dezembro de 2006. Institui o plano diretor de Presidente Castelo Branco, define princípios, objetivos, estratégias e instrumentos para a realização de ações de planejamento municipal. Publicado em 25 dez. 2006. (O Regional).

PICHETH, S.F. ; CHAGAS, P.B. Interfaces entre territorialidade e identidade: analisando as vivências das mães do Grupo Maternati. **Cadernos EBAPE.BR (FGV)**, v. 16, p. 788-801, 2018.

POR DUPLICAÇÃO, moradores fecham praça de pedágio no noroeste do PR. G1 Paraná. Disponível em:< <http://g1.globo.com/pr/norte-noroeste/noticia/2013/06/por-duplicacao-moradores-fecharam-praca-de-pedagio-no-noroeste-do-pr.html> > Acesso em 21 set. de 2019.

PRESTES MOTTA, F.C. Empresários e hegemonia política. São Paulo: Brasiliense, 1979.

PRESIDENTE Castelo Branco recebe edição do Café na Passarela. Viapar. Disponível em:<<http://www.viapar.com.br/noticia/82/presidente-castelo-branco-recebe-edicao-do-acafa-na-passarelaa>>. Acesso em: 17 de out. de 2019.

**PROCURADORIA** detalha caminho de propina paga pela Queiroz Galvão a Cabral. Folha de São Paulo, 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/poder/2018/06/procuradoria-detalha-caminho-de-propina-paga-pela-queiroz-galvao-a-cabral.shtml>>. Acesso em: 22 de jun. de 2019.

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

REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe. O Território e a Paisagem: A Formação da Rede de Cidades no Norte do Paraná e a Construção da Forma Urbana. 2008. 54 p.

RIBEIRO, F.V. Produção contraditória do espaço urbano e resistências. In: CARLOS, A. F.A. (Org.) **Crise urbana**. São Paulo: Contexto, 2015.

ROCHA, R.A., CERETTA, P.S. Pesquisa qualitativa: um desafio a ciência social. In: **XXII EnANPAD. Anais...**Foz do Iguaçu, 1998.

RODRIGUES, A.L. **A pobreza mora ao lado: Segregação Socioespacial na Região Metropolitana de Maringá**. 2004. 258 f. Tese (Doutorado) - Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2004. 258 p.

ROLNIK, R. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1988.

ROLNIK, R. À sombra da cidadania: alteridade, homem da ética e reinvenção da democracia. Em M. C. R. Magalhães (Org.), **Na sombra da cidade**, p. 141 – 170, São Paulo: Escuta, 1995.

ROLNIK, R. **Guerra dos Lugares**. São Paulo: Boitempo Editora, 2015.

RODRIGUES, A. L.; CORDOVIL, F. C. S. . Planos Diretores para pequenos municípios paranaenses: uma experiência de construção participativa. In: II Seminário Nacional Metrôpole: governo, sociedade e território, 2007, Rio de Janeiro. Anais do II Seminário Nacional Metrôpole: governo, sociedade e território, 2007.

ROQUE, Marco Aurélio. **A importância do plano diretor para o desenvolvimento urbano: o caso de Presidente Castelo Branco – Pr**. Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UniCesumar – Centro Universitário de Maringá. Maringá, 2019.

SACK, Robert David. *Human territoriality: its theory and history*. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.

**SAIBA quanto seria a tarifa do pedágio de presidente Castelo branco sem o superfaturamento. Enioverri, 2018. Disponível em:** <<https://enioverri.com.br/saiba-quanto-seria-tarifa-do-pedagio-de-presidente-Castelo-branco-sem-o-superfaturamento/>>. Acesso em: 20 de jun. de 2019.

SANCHEZ, F. A reinvenção das cidades na virada de século: agentes, estratégias e escalas de ação política. **Revista Sociologia Política**, n. 16, p.31-49, jun. 2001.

SANTOS, M. **Território, globalização e fragmentação**. São Paulo: HUCITEC/ANPUR, 1994.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: HUCITEC, 1999.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M.L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SANTOS, M. [1978]. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: EDUSP, 2008.

SAQUET, M. A. As diferentes abordagens do território e a apreensão do movimento e da (i)materialidade. **Geosul**, v. 22, n. 43, p. 55-76, 2007.

SAQUET, M.A. **Por uma abordagem territorial**. In: SAQUET, M.A.; SPOSITO, E.S. (Org.) Território e Territorialidades: teorias, processos e conflitos. 1ª ed. São Paulo; 2009. p. 73-94.  
SAQUET, M.A. Por uma abordagem territorial: continuando a reflexão. In: SAQUET, Marcos Aurélio. Estudos Territoriais na Ciência Geográfica. São Paulo: Outras Expressões, 2013

SAQUET, M. A., **Abordagens e Concepções de Território**. 4 ed. São Paulo: Outras Expressões, 2015.

SARAIVA, L.A.S; CARRIERI, A.P. Organização-cidade: proposta de avanço conceitual a partir da análise de um caso. **Revista de Administração Pública**, v. 46, n. 2, p. 547-576, 2012.

SARAIVA, L. A.; CARRIERI, A. P.; SOARES, A. S., Territorialidade e identidade nas organizações: o caso do mercado central de Belo Horizonte. **RAM: Revista de Administração Mackenzie**, v. 15, n. 2, p. 97-126, 2014.

SARAIVA, L.A.S. **Mercantilização da cultura e dinâmica simbólica local: a indústria cultural em Itabira, Minas Gerais**. Tese (Doutorado em Administração) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

SILVA, J. C. Subjetividades e paisagens da cidade midiaticizada: imagens, corpo e consumo cultural. *In: Anais do XXXVI Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação*, São Paulo: Intercom, 2013.

SHIMA, Walter Tadahiro; KARAM, Rejane . A natureza da concessão rodoviária do Paraná e suas dificuldades. **Economia & tecnologia (UFPR)**, v. 4, p. 127-138, 2006.

STRASSACAPA, Hélio. Estrada rural que servia como desvio de pedágio é fechada em Presidente Castelo Branco. *Gazeta do Povo*. Disponível em: < servia-como-desvio-de-pedagio-e-fechada-em-presidente-castelo-branco-brh0fskc9mkrk0h9wz13d8hfy/ > Acesso em: 14 de set. 2019.

SILVA, G. C. ; PORTELLA, A. A. ; PEREIRA, G. . A percepção de diferentes grupos de usuários sobre a A Copa do Mundo de 2014: a questão das remoções na cidade de Porto Alegre/RS. *Revista de Arquitetura IMED*, v. 4, p. 60-67, 2015.

SILVA, P.G. da. Recife: uma cidade roubada. *In: XL EnANPAD*, Costa do Sauípe. Anais do XL EnANPAD, 2016.

SODRÉ, R.F. **Tintas nos muros**: um estudo sobre a produção de grafite no Rio de Janeiro. 2008. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Cultura) – Escola de Comunicação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008. 242 p.

SOUZA, M.L. **Mudar a cidade**: uma introdução à crítica ao planejamento e à gestão urbana. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SOUZA, M. L. de. “Território” da divergência (e da confusão): em torno das imprecisas fronteiras de um conceito fundamental. In. SAQUET, M.A.; SPOSITO, E.S. (Orgs.) **Territórios e territorialidades**: teorias, processos e conflitos. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

SOUZA, M.J.L. O Território: Sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C.; CORRÊA, R. L. **Geografia**: conceitos e temas. 15. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012. p. 77-116.

Souza, M. (2010). Which right to which city? In defense of political-strategic clarity. *Interface*, 2: 315-33.

SPOSITO, M.E. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, Ana F. A.; SOUZA, Marcelo L.; SPOSITO, M. Encarnação B.. (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. p. 123-145, São Paulo: Contexto, 2011.

TAVARES, L. M. ; **ANDRADE, MAURÍCIO** . IMPACTOS DA DUPLICAÇÃO DE UMA RODOVIA FEDERAL SOBRE A MOBILIDADE E A ACESSIBILIDADE EM UMA PEQUENA CIDADE NORDESTINA. *REVISTA PRODUÇÃO E DESENVOLVIMENTO*, v. 3, p. 101-116, 2017.

TEIXEIRA, J.C. ; SARAIVA, L.A. ; **CARRIERI, A.P.** de . Os Lugares das Empregadas Domésticas. **Organizações & Sociedade** (Online), v. 22, p. 161-178, 2015.

TEIXEIRA, F. José. O neoliberalismo em debate. In: TEIXEIRA, F. Jose (Org.) Neoliberalismo e reestruturação produtiva: as novas determinações do mundo do trabalho. 2ª ed. São Paulo: Cortez, 1998, p. 195-252.

TRINDADE JÚNIOR, S.C. Agentes, Redes e Territorialidades Urbanas, In: **Revista Território**, ano III, nº 1 5, jul./dez. 1998, p. 31-50.

VALE, A.L.F.; SAQUET, M.A.; SANTOS, R.A. dos. O território: diferentes abordagens e conceito-chave para a compreensão da migração. **Revista Faz Ciência**, v. 7, n. 1, p. 11, 2005.

VAN DIJK, T.A.V.; KOCH, I G.V. *Cognição, discurso e interação*. 4. ed. São Paulo: Contexto, 2002.

VASCONCELOS, P.A. A utilização dos agentes sociais nos estudos de geografia urbana: avanço ou recuo? In: CARLOS, A.F.; SOUZA, M.L.; SPOSITO, M.E.B. (orgs.), **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2016.

VIEGAS, G.C.F.S.; SARAIVA, L.A.S. Discursos, práticas organizativas e pichação em Belo Horizonte. **RAM: Revista de Administração Mackenzie**, n.16, v.5, p.68-94, set./out. 2015.

VIEGAS, G.C.F.S. *et al.* Re-significações no âmbito da cidade: um estudo das ações da Prefeitura de Belo Horizonte no combate à pichação. In: **Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais: Abrindo Caminho nos Estudos Organizacionais**. Fortaleza, 2013.

VILAÇA, F. Espaço **Intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Editora Studio Nobel, 2001.  
XAVIER, W.S. Discurso sobre Cidades: um estudo sobre Cataguases-MG a partir da produção literária modernista da Revista Verde. In: **XXXVIII Encontro da ANPAD**, Rio de Janeiro. Anais do XXXVII EnANPAD, 2014.

ZANELLI, J.C. Pesquisa qualitativa em estudos da gestão de pessoas. **Estudos de Psicologia**, v. 7, p. 79 - 88, 2002.



## APÊNDICE A

### Questionário lideranças políticas

1. Conte-me um pouco sobre a história da cidade desde a fundação até os dias atuais?
2. Como se deu a ocupação do lado norte da cidade?
3. A rodovia foi importante para o desenvolvimento da cidade? Ainda é?
4. Sabe me dizer como se deu a instalação da praça de pedágio na cidade?
5. A Viapar paga algum tipo de imposto para a prefeitura? Sabe o valor e o que é feito com este dinheiro?
6. A Viapar auxilia em algumas obras na cidade?
7. Como é definido o desconto no pedágio para os moradores? Todos têm direito? Como foi a negociação deste benefício?
8. Antes da duplicação como era a locomoção entre os dois lados da cidade?
9. Quais foram os transtornos ocorridos durante a obra de duplicação?
10. Fale-me sobre a enchente.
11. Você foi a favor ou contra a duplicação do jeito que foi realizada?
12. Você participou de alguma reunião sobre a duplicação da BR-376 com a Viapar, D.E.R, prefeitura?
13. Houve mobilizações, manifestações ou paralisações por parte dos moradores da cidade contra o projeto de duplicação? Você participou?
14. Houve propostas de alterações do projeto original da duplicação?
15. Por que a trincheira seria importante para a cidade?
16. Não havia consenso na cidade sobre a trincheira. Que grupos eram a favor e contrário a trincheira?
17. Em sua opinião por que o projeto da trincheira não deu certo?
18. Com a trincheira haveria um paredão, não seria pior?
19. Além da trincheira houve outras propostas?
20. Como foi definido o local da alça de acesso (trevo saída para Maringá)? Em qual fase estão os loteamentos? Acredita que a cidade se expandirá?
21. Alguns moradores comentaram que ninguém usa a passarela próximo ao mercado de cima. Como foi definido o local das passarelas?

22. Considera que a cidade ficou dividida? Como fazer esta integração entre os dois lados novamente?
23. Qual você acha a maior dificuldade para os moradores do lado de cima da rodovia depois da duplicação? E para os moradores do lado de baixo, há alguma dificuldade?
24. Comerciantes reclamam que as vendas diminuíram após a duplicação, qual a sua opinião sobre isso?
25. Como foi a participação da prefeitura no processo de duplicação?
26. Durante as obras, muitas pessoas foram afetadas, houve por parte da prefeitura algum tipo de auxílio?
27. Como foi a sua participação no processo de duplicação?
28. Considera que poderia ter feito algo a mais neste processo de duplicação?
29. Você tem desenvolvido algum trabalho por iniciativa própria ou em conjunto com a câmara de vereadores e com a prefeitura a fim de buscar melhorias ao deslocamento entre os dois lados da cidade?
30. Em sua opinião quais os prós e contras da duplicação da rodovia?
31. Que benfeitorias ainda podem ser feito para melhorar o deslocamento entre os dois lados?
32. Tem algo a mais que gostaria de falar sobre a duplicação?

## APÊNDICE B

### Questionário Viapar

1. Como ocorreu a instalação da praça de pedágio na cidade?
2. De que forma ocorreu a isenção do pagamento do pedágio aos moradores de presidente Castelo branco?
3. A Viapar paga algum tipo de imposto à prefeitura?
4. A Viapar auxilia em algumas obras na cidade como tapa buracos, pavimentações, etc?
5. Qual foi o papel da prefeitura e do D.E.R no processo de negociação, definição, organização e Planejamento da duplicação no trecho urbano de Presidente Castelo Branco?
6. Como é a relação entre a Viapar e a prefeitura de Presidente Castelo Branco?
7. Como é a relação entre a Viapar e os moradores da cidade?
8. Quais as precauções (socais, econômicas, ambientais, etc) foram observadas no planejamento e execução da obra de modo que minimizasse os efeitos negativos na vida dos moradores da cidade?
9. Houve alguma reunião com o poder público da cidade, entidades de classes e moradores para discutir o projeto de duplicação da BR-376 no trecho urbano da cidade de Presidente Castelo Branco?
10. Houve mobilizações, manifestações ou paralizações por parte dos moradores da cidade contra o projeto de duplicação?
11. Houve alguma solicitação de alteração do projeto original? Foi aceito? Por quê?
12. O projeto contemplava apenas uma passarela, como se deu a inclusão da segunda passarela?
13. Como foi definido o local das alças de acesso à cidade?
14. Quais as principais alterações que ocorreram no espaço urbano da cidade com a obra de duplicação?
15. Quais foram as maiores dificuldades encontrada pela empresa para que o projeto de duplicação no trecho de Presidente Castelo Branco fosse executado?

16. A Viapar tem desenvolvido algum trabalho por iniciativa própria ou em parceria com a prefeitura a fim de buscar melhorias ao deslocamento entre os dois lados da cidade (lado norte e sul)?
17. Em sua opinião, quais os principais reflexos negativos identificados no cotidiano dos moradores de Presidente Castelo Branco após a duplicação da rodovia? E positivos?
18. Tem algo a mais que gostaria de falar sobre a duplicação?

## APÊNDICE C

### Questionário DER-PR

1. Qual o papel do DER-PR na duplicação da br-376?
2. Quais as precauções (sociais, econômicas, ambientais, etc) foram observadas no planejamento e execução da obra de modo que minimizasse os efeitos negativos na vida dos moradores da cidade?
3. Houve alguma reunião com o poder público da cidade, entidades de classes e moradores para discutir o projeto de duplicação da BR-376 no trecho urbano da cidade de Presidente Castelo Branco?
4. Como é a relação institucional entre o DER-PR e a Viapar?
5. Qual foi o papel da prefeitura e da Viapar no processo de negociação, definição, organização e Planejamento da duplicação?
6. Alguns moradores relataram que a prefeitura não participou do processo de duplicação, na sua opinião por que isso ocorreu?
7. Houve alguma solicitação de alteração do projeto original? Foi aceito? Por quê?
8. O projeto contemplava apenas uma passarela, como se deu a inclusão da segunda passarela?
9. Alguns moradores comentaram que ninguém usa esta segunda passarela pois fica muito longe, por que ela foi instalada neste local?
10. Por que a alça de acesso à cidade (saída para Maringá) ficou tão distante da cidade?
11. Os comerciantes da cidade se sentiram muitos prejudicados com a obra, pois quem passa pela rodovia não tem mais acesso a marginal, e os moradores do lado norte não vão mais ao lado sul. O que poderia ter sido feito de diferente para evitar esta situação?
12. O DER-PR tem desenvolvido algum trabalho por iniciativa própria ou em parceria com a prefeitura a fim de buscar melhorias ao deslocamento entre os dois lados da cidade?
13. Houve mobilizações, manifestações ou paralisações por parte dos moradores da cidade contra o projeto de duplicação?
14. Quais foram as maiores dificuldades encontrada pela empresa para que o projeto de duplicação no trecho de Presidente Castelo Branco fosse executado?
15. Em sua opinião, quais os principais reflexos identificados no cotidiano das pessoas após a duplicação da rodovia?
16. Tem algo a mais que gostaria de falar sobre a duplicação?

## APÊNDICE D

### Questionário morador do lado norte

1. Quando se mudou para a cidade?
2. Onde trabalha? Lado sul, norte, Maringá.
3. Como é a convivência entre os moradores dos dois lados da cidade?
4. Você foi a favor ou contra a duplicação do modo que foi feito?
5. Você participou de alguma reunião sobre a duplicação da BR-376?
6. Houve mobilizações, manifestações ou paralisações por parte dos moradores da cidade contra o projeto de duplicação? Você participou?
7. Houve propostas de alterações do projeto original da duplicação?
8. Foi a favor ou contra a trincheira?
9. Por que o projeto da trincheira não deu certo?
10. Como a duplicação da rodovia interferiu na sua vida?
11. Quais os transtornos ocorridos durante a obra de duplicação? Poeira, barulho, etc.
12. Em sua opinião quais os prós e contras da duplicação da rodovia?
13. Qual vc acha a maior dificuldade para os moradores do lado de cima da rodovia depois da duplicação? E para os moradores do lado de baixo, há alguma dificuldade?
14. Como era seu deslocamento diário antes da duplicação da rodovia e como se deu seu deslocamento com o início das obras? Perguntar sobre o caminho que percorria antes e o que percorre agora para ir ao outro lado da cidade.
15. Como a sua família passou a utilizar a cidade após a duplicação da rodovia?
16. Você deixou de fazer algo que fazia antes da duplicação da rodovia?
17. Considera que a cidade ficou dividida? Como fazer esta integração entre os dois lados novamente?
18. Os comerciantes da rodovia e do centro reclamaram muito que caiu o movimento vc concorda com eles? Por que caiu o movimento?
19. Você considera que os dois lados da cidade recebem a mesma atenção da administração pública?
20. A prefeitura foi a favor ou contra a duplicação da rodovia do jeito que foi feito?
21. Como foi a participação dos vereadores neste processo de duplicação?
22. Quais melhorias poderiam ser feitas para o melhor deslocamento entre os dois lados?

**APÊNDICE E****Questionário morador do lado sul**

1. Quando se mudou para a cidade? Como ela era?
2. Você mora no lado norte ou sul da cidade?
3. Você trabalha? Se sim no lado norte ou sul da cidade?
4. Quais foram às mudanças que você percebeu na cidade ao longo do tempo?
5. Como é a convivência entre os moradores dos dois lados da cidade?
6. Qual a sua visão sobre as transformações que ocorreram na cidade desde a implantação da praça de pedágio?
7. Você já utilizou a estrada que desvia do pedágio?
8. Você foi a favor ou contra a duplicação?
9. Você participou de alguma reunião sobre a duplicação da BR-376?
10. Houve mobilizações, manifestações ou paralisações por parte dos moradores da cidade contra o projeto de duplicação? Você participou?
11. Houve na cidade algum grupo contrário a duplicação da rodovia?
12. Houve propostas de alterações do projeto original da duplicação?
13. A duplicação da rodovia interferiu alguma coisa na sua vida?
14. Quais os transtornos ocorridos durante a obra de duplicação?
15. Em sua opinião quais os prós e contras da duplicação da rodovia?
16. Em sua opinião, quais os principais reflexos identificados no cotidiano das pessoas após a duplicação da rodovia?
17. Como você e a sua família passou a utilizar a cidade após a duplicação da rodovia?
18. Você deixou de fazer algo que fazia antes da duplicação da rodovia?
19. Você considera que os dois lados da cidade recebem a mesma atenção da administração pública?
20. A prefeitura foi a favor ou contra a duplicação da rodovia?
21. Como foi a participação dos vereadores neste processo de duplicação?
22. Como é a relação dos moradores da cidade com a Viapar? E com a prefeitura?
23. Tem algo a mais que gostaria de falar sobre a duplicação?

## APÊNDICE F

### Termo de Consentimento

O processo de (des)(re)territorialização dos moradores da cidade de Presidente Castelo Branco com o início das obras de duplicação da BR 376

Prezado(a) Sr.(a) \_\_\_\_\_

Venho, por intermédio desta solicitar de V. Sa. sua autorização para uma entrevista. Sou Mestrando em Administração da Universidade Estadual de Maringá, e estou coletando dados para a minha pesquisa de mestrado que visa compreender como ocorreu o processo de (des)(re)territorialização dos moradores da cidade de Presidente Castelo Branco com o início das obras de duplicação da BR 376.

Considerando que V.Sa. atua (ou atuou) como \_\_\_\_\_, suas percepções são muito importantes para o alcance dos objetivos da pesquisa. Caso não queira participar da pesquisa, ou ainda se durante as entrevistas, V.Sa. quiser interromper sua participação, isso não acarretará em nenhum ônus ou prejuízo para a sua pessoa.

Ressalto a confidencialidade dos dados coletados, que serão utilizados exclusivamente para fins acadêmicos e solicito sua autorização para a gravação da entrevista. Caso V.Sa. não queira gravar sua fala, solicitamos que me autorize então a fazer apontamentos de sua narrativa. Garanto que em qualquer publicação dos resultados da pesquisa que venha a ocorrer, a identificação das pessoas entrevistadas será preservada.

Caso V.Sa. aceite em contribuir com o projeto ora em questão, solicito que assine o termo a seguir. Desde já agradeço a acolhida e me coloco à inteira disposição para quaisquer informações que se fizerem necessárias.

Atenciosamente,

Aleson Marcos Piveta

Universidade Estadual de Maringá



**APÊNDICE G****TERMO DE CONSENTIMENTO**

Eu, \_\_\_\_\_, após ter lido e entendido as informações, e esclarecido todas as minhas dúvidas referentes ao estudo cujo o título é: “O processo de (des)(re)territorialização dos moradores da cidade de Presidente Castelo Branco com o início das obras de duplicação da BR 376” de Aleson Marcos Piveta, concordo voluntariamente em conceder uma entrevista.

Data: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

---

Assinatura do sujeito de pesquisa

Eu, **Aleson Marcos Piveta**, declaro que forneci todas as informações do projeto para os sujeitos da pesquisa.

**Aleson Marcos Piveta**