

# ESPAÇO ABERTO

Volume 15 / Número 1

Janeiro-Junho 2025

ISSN 2237-3071

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

**PPGG** UFRJ



# ESPAÇO ABERTO

Volume 15 • Número 1 • Janeiro-Junho 2025

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO



Copyright© 2025 Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Programa de Pós-Graduação em Geografia - UFRJ

COORDENADOR: Manoel do Couto Fernandes

VICE-COORDENADORA: Rebeca Steiman

EDITORES: Luiz Mendes Carvalho Filho, Manoel do Couto Fernandes, Marcos Paulo Ferreira de Góis, Rebeca Steiman, Roberta Pereira da Silva, William Ribeiro da Silva.

PRODUTORA EDITORIAL: Glenda Rubinstein



APOIO: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES)

Espaço Aberto é licenciada sob uma licença Creative Commons Atribuição-Não Comercial-Compartilha Igual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0).

RESPONSABILIDADE: O Programa de Pós-Graduação em Geografia e os editores não são responsáveis pelo conteúdo, argumentos e uso de informações contidas nos artigos, estes são de inteira responsabilidade de seus autores.

#### A REVISTA ESPAÇO ABERTO ENCONTRA-SE INDEXADA EM:

• [DIADORIM](#) • [LATINDEX](#) • [LIVRE](#) • [DRJI](#) • [J4E](#) • [ROAD](#) • [DIALNEL](#) • [PERIODICOS CAPES](#) •  
[GOOGLE ACADÊMICO](#) • [ERIHPLUS](#) • [CLASE](#) • [DOAJ](#) • [REDIB](#) • [EZB](#) • [ISSN](#) • [BIBLAT](#) • [ASCI](#) •  
[BASE MIGUILIM](#) • [OPENALEX](#) • [WORLDCAT](#) • [ZEITSCHRIFTEN DATENBAK](#)

E77 Espaço Aberto / Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro. - Vol. 15, n. 1 (2025) - Rio de Janeiro : Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2025 - Semestral  
Disponível on line: <https://revistas.ufrj.br/index.php/EspacoAberto>  
ISSN 2237-3071

1. Geografia - Periódicos. 1. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em Geografia.

CDU 911  
CDD 910

Programa de Pós-Graduação em Geografia  
Instituto de Geociências  
Centro de Ciências Matemáticas e da Natureza  
Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Av. Alhos da Silveira Ramos, nº 274  
Cidade Universitária, Ilha do Fundão  
CEP: 21941-916  
Caixa Postal 68537

## EDITORIAL

### Sobre percursos editoriais e geográficos, trajetórias de vida e de pesquisa

É com grande alegria que apresentamos a primeira edição de 2025 da Revista *Espaço Aberto*, publicação do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Este número não apenas marca a continuidade de nosso compromisso com a construção coletiva e aberta do conhecimento, mas também um momento simbólico de homenagem e de transição.

Ao longo dos últimos anos, duas editoras desempenharam um papel central na consolidação desta publicação: as professoras Ana Maria Bicalho e Telma Mendes. Com dedicação paciente e rigorosa, elas deram forma ao que hoje é reconhecido como uma revista de referência em sua área. Editaram dezenas de artigos, supervisionaram pareceres, orientaram autoras, autores e avaliadores, e construíram os critérios que hoje sustentam a qualidade do que publicamos. Sob sua condução, a revista alcançou reconhecimento científico, conquistando a indexação em bases relevantes e a avaliação A1 no Qualis CAPES, uma trajetória que reflete compromisso com a qualidade editorial e com a seriedade acadêmica. Dedicamos, portanto, esta edição a ambas, na esperança de que estejamos à altura do trabalho que elas realizaram.

É com esse espírito de continuidade e renovação que apresentamos os artigos deste número, que refletem vividamente a diversidade da pesquisa geográfica contemporânea. O artigo que abre a edição, assinado por **Felipe Gonçalves Amaral** e **Carla Bernadete Madureira Cruz**, intitula-se “A Geoecologia e a Geoinformação como conjunto teórico-metodológico para a investigação e ordenamento da paisagem na Geografia Contemporânea”. Nele, os autores ressaltam o papel crítico da Geoecologia e da Geoinformação como fundamentos teórico-metodológicos para a compreensão e gestão de paisagens físico-geográficas. Os autores defendem uma abordagem holística e integradora para enfrentar os desafios ambientais contemporâneos e promover o desenvolvimento sustentável, destacando como as geotecnologias, o SIG e o sensoriamento remoto são ferramentas essenciais para representar e analisar realidades socioambientais complexas.

Em seguida, **Matheus Magalhães de Oliveira Del Rosso Soares** e **Daniel Abreu de Azevedo** aprofundam-se nas dinâmicas globais em seu artigo “Geopolítica dos mares: um comparativo dos artigos científicos no Brasil e no mundo desde a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)”. Este estudo utiliza a revisão de escopo para comparar a produção acadêmica brasileira e internacional

sobre a geopolítica dos espaços oceânicos, revelando convergências e divergências que expõem as particularidades do pensamento estratégico nacional. O artigo destaca a ampliação do conceito de poder marítimo para incluir aspectos não militares e de governança, mostrando como o foco geográfico e a natureza da pesquisa variam entre diferentes regiões e períodos e como a aplicação de metodologias de revisão de escopo permite mapear diferentes paisagens do conhecimento.

A inserção internacional do Brasil, ora observada sob a ótica do poder marítimo, é agora examinada a partir de suas crises internas, no artigo de **Raíssa Ferreira Figueiredo** e **Lirian Melchior** intitulado “Crise brasileira durante os governos Dilma e a nova onda migratória para os Estados Unidos”. Sua pesquisa lança luz sobre a nova onda de migração brasileira para os EUA, especialmente para a Flórida, impulsionada pelas crises econômica e política durante o governo Dilma Rousseff. O artigo identifica um perfil socioeconômico distinto entre esses migrantes, predominantemente da classe média, motivado pela insatisfação com o clima político, a instabilidade econômica e a percepção de ameaça ao seu padrão de vida. Este estudo oferece insights sobre a complexa interação entre crises nacionais e padrões migratórios internacionais. Em um aprofundamento dessas dinâmicas humanas, o artigo seguinte nos leva à experiência individual e à natureza multifacetada das fronteiras.

**Caio Fernandes**, em seu artigo “A multiplicação das fronteiras nos trânsitos migratórios: experiência de uma travessia a barco”, aprofunda a compreensão das dinâmicas globais ao focar na experiência individual e corporificada da travessia de espaços. Fernandes explora como a fronteira se manifesta e se multiplica para além de seus limites físicos, moldando os trânsitos migratórios e revelando desigualdades profundas na mobilidade. Através da narrativa vívida de François, um jovem guineense que empreendeu uma perigosa jornada de barco, saindo da Guiné na intenção de chegar à França, o estudo ilustra os perigos imprevistos e os complexos desafios burocráticos e sociais enfrentados pelos migrantes.

Em “Integração entre a metrópole do Rio de Janeiro e a aglomeração urbana de Macaé”, **Oséias Teixeira da Silva** explora as dinâmicas de conexão entre espaços urbanos. O autor investiga três modalidades de integração urbana: os deslocamentos cotidianos (para trabalho, estudo ou lazer), a integração funcional (formação de redes urbanas hierárquicas para bens e serviços) e a integração regional (fluxos de mercadorias e pessoas em ritmos variados), utilizando a relação entre a metrópole do Rio de Janeiro e a aglomeração urbana de Macaé (AUM) como exemplo. A pesquisa revela intensos fluxos diários de pessoas e bens, indicando uma forte conexão funcional, apesar da distância física.

O foco se desloca, então, para a análise de equipamentos e dinâmicas que moldam o espaço urbano e social. Em “Presídios de segurança máxima e espaço

urbano: um estudo para Argentina, Brasil e México”, **Clovis Ultramari, Altair Rosa, Agnes Silva de Araujo e Maria Tereza Uille Gomes** realizam um estudo comparativo sobre a inserção territorial de presídios de segurança máxima, demonstrando como essas estruturas frequentemente levam à desqualificação urbanística e à fragmentação territorial, em grande parte devido à ausência de políticas públicas integradas. Os autores defendem uma ampliação do conceito de geografia carcerária para incorporar parâmetros territoriais, urbanos e regionais mais amplos na localização dessas instalações. Este artigo ilustra de forma contundente como usos específicos do solo podem moldar e redefinir paisagens urbanas, muitas vezes ampliando os contrastes socioespaciais.

Em continuidade ao tema dos usos específicos do solo urbano, **Patrícia Luana Costa Araújo** apresenta “Análise de identificação da Zona de Prostituição na cidade do Rio de Janeiro”. Este estudo investiga minuciosamente a persistência e as características espaciais das zonas de prostituição no Rio de Janeiro, demonstrando seu deslocamento de áreas centrais para áreas mais periféricas devido às transformações urbanas e à necessidade de coexistência com as atividades vizinhas. Ao identificar cinco variáveis-chave que definem essas zonas, a pesquisa oferece uma compreensão aprofundada de como as atividades humanas, mesmo aquelas marcadas por estigma social, moldam e são moldadas pela morfologia e pelas políticas urbanas. Os resultados destacam o papel crítico da análise espacial detalhada e do trabalho de campo na revelação de geografias urbanas muitas vezes ocultas. Ambos os artigos, sobre presídios e sobre zonas de prostituição, enfatizam a relação complexa e frequentemente problemática entre funções urbanas específicas e o tecido urbano mais amplo, sublinhando a necessidade de um planejamento espacial cuidadoso.

Já o artigo de **Carlos Henrique Pires Luiz Castelsoni e Valdir Adilson Steinke**, “Cadastro Ambiental Rural: quanto falta e quanto sobra após 10 anos de implementação?” nos leva à importante interseção entre política ambiental e uso da terra no Brasil rural. A análise revela como a fragilidade dos registros e a lentidão na validação do Cadastro Ambiental Rural (CAR) têm contribuído para legitimar ocupações ilegais, especialmente na Amazônia, em áreas de florestas públicas e unidades de conservação. Esses mecanismos, como mostram os autores, atuam tanto como dispositivos técnicos quanto políticos de ordenamento e disputa do território. Além disso, a pesquisa demonstra o papel de dados espaciais precisos e de sua análise (ecoando os temas de Geoecologia e Geoinformação que abriram o volume) na governança ambiental, ressaltando os desafios para alcançar a regularidade ambiental e resolver conflitos fundiários.

Ambiguidades fundiárias e o avanço da fronteira agropecuária compõem também o pano de fundo do dossiê “Jalapão”, que é o tema da resenha crítica e poética

assinada por **Leticia Parente Ribeiro** e **Ana Brasil Machado** intitulada “Jalapão+80: a espiral de um percurso geográfico”. As autoras analisam como os artigos do dossiê, frutos de uma expedição a campo em 2023, dialogam com o relato de uma jornada precursora de 1943. Mobilizando a memória de Pedro Pinchas Geiger e o gesto artístico de Anna Bella Geiger, o artigo discute o próprio fazer geográfico como um percurso em espiral, de aproximações e distanciamentos, que revela tanto as metamorfoses do espaço quanto o caráter situado do olhar do pesquisador. Ao entrelaçar os registros da expedição de 1943 e da jornada de 2023 à luz das transformações recentes na região, o texto revela como a expansão da fronteira agrícola tensiona, reconfigura e inscreve novas camadas sobre paisagens antes vistas como marginais ou vazias. O Jalapão aparece, assim, como um campo privilegiado para observar o embate entre normas cartográficas, políticas de conservação, interesses econômicos e práticas locais de apropriação e significação do espaço.

Em sintonia com a homenagem que prestamos às nossas editoras na abertura deste editorial, encerramos a edição com a publicação de três textos que celebram a vida e o legado da professora Josette Lydie Madeleine Lenz Cesar, falecida em 2024. Os relatos de **Maria Célia Nunes Coelho**, **Jorge Soares Marques** e **Paulo Márcio Leal de Menezes** se complementam para traçar o perfil de uma profissional que foi fundamental na formação de gerações de profissionais da geografia, da cartografia e da engenharia de diversas instituições do Rio de Janeiro. As homenagens resgatam não apenas a sua reconhecida competência e rigor no ensino da cartografia e na interpretação de fotografias aéreas, como ainda contextualizam sua trajetória em um período de profundas transformações tecnológicas (do uso da fotografia aérea ao do sensoriamento remoto) e institucionais. Sua vasta coleção de mapas e fotografias aéreas continua a servir como um recurso valioso no laboratório de Cartografia da UFRJ, mas o legado da professora Josette, como os textos demonstram, reside na clareza técnica, no rigor metodológico e na compreensão de que mapas e imagens são, antes de tudo, fontes indispensáveis para a análise geográfica.

Esperamos que a leitura dos trabalhos aqui reunidos inspire novas reflexões e reforce a importância do pensamento geográfico para a compreensão dos desafios do nosso tempo.

Boa leitura a todas e a todos!

**REBECA STEIMAN**

Editora-chefe

Rio de Janeiro, junho 2025

# SUMÁRIO

## Artigos

- 1** | **A Geoecologia e a Geoinformação como conjunto teórico-metodológico para a investigação e ordenamento da paisagem na Geografia Contemporânea**  
*Geoecology and Geoinformation as a theoretical-methodological set of research and landscape planning in Contemporary Geography*  
FELIPE GONÇALVES AMARAL, CARLA BERNADETE MADUREIRA CRUZ

- 19** | **Geopolítica dos mares: um comparativo dos artigos científicos no Brasil e no mundo desde a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)**  
*Geopolitics of the seas: a comparison of scientific articles in Brazil and around the world since the United Nations Convention on the Law of the Sea (CNUDM)*  
MATHEUS MAGALHÃES DE OLIVEIRA DEL ROSSO SOARES E DANIEL ABREU DE AZEVEDO

- 47** | **Crise brasileira durante os governos Dilma e a nova onda migratória para os Estados Unidos**  
*Brazilian crisis during Dilma's governments and the new wave of migration to the USA*  
RAÍSSA FERREIRA FIGUEIREDO, LIRIAN MELCHIOR

- 71** | **A multiplicação das fronteiras nos trânsitos migratórios: experiência de uma travessia a barco**  
*The multiplication of borders in migratory transits: an experience of a boat crossing*  
CAIO FERNANDES

- 89** | **Integração entre a metrópole do Rio de Janeiro e a aglomeração urbana de Macaé**  
*Integration between the metropolis of Rio de Janeiro and the Urban Agglomeration of Macaé*  
OSÉIAS TEIXEIRA DA SILVA

- 111** | **Presídios de segurança máxima e espaço urbano: um estudo para Argentina, Brasil e México**  
*Maximum Security Prisons and Urban Space: A Study of Argentina, Brazil, and Mexico*  
CLOVIS ULTRAMARI, ALTAIR ROSA, AGNES SILVA DE ARAUJO, MARIA TEREZA UILLE GOMES



- 135** | **Análise de identificação da Zona de Prostituição na cidade do Rio de Janeiro**  
*Analysis of identification of the prostitution area in the city of Rio de Janeiro*  
PATRÍCIA LUANA COSTA ARAÚJO

- 155** | **Cadastro Ambiental Rural: quanto falta e quanto sobra após 10 anos de implementação?**  
*Rural Environmental Registry (CAR): What is missing and what remains after 10 years of implementation?*  
CARLOS HENRIQUE PIRES LUIZ CASTELONI

- 177** | **Jalapão+80: a espiral de um percurso geográfico**  
*Jalapão+80: The Spiral of a Geographic Journey*  
LETICIA PARENTE RIBEIRO E ANA BRASIL MACHADO

## **Homenagens**

- 203** | **Homenagem à Professora Josette Lydie Madeleine Lenz Cesar**  
*Tribute to Professor Josette Lydie Madeleine Lenz Cesar*  
MARIA CÉLIA NUNES COELHO

- 209** | **A cartografia e o destaque da presença da Professora Josette Lydie Madeleine Lenz Cesar no Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro: relatos de seu percurso e notas biográficas**  
*Cartography and the Prominent Presence of Professor Josette Lydie Madeleine Lenz Cesar in the Department of Geography at the Federal University of Rio de Janeiro: Accounts of Her Journey and Biographical Notes*  
JORGE SOARES MARQUES

- 223** | **Uma pequena homenagem à Professora Josette Lydie Madeleine Lenz Cesar**  
*A Small Tribute to Professor Josette Lydie Madeleine Lenz Cesar*  
PAULO MARCIO LEAL DE MENEZES

# A Geoecologia e a Geoinformação como conjunto teórico-metodológico para a investigação e ordenamento da paisagem na Geografia Contemporânea

## *Geocology and Geoinformation as a theoretical-methodological set of research and landscape planning in Contemporary Geography*

**FELIPE GONÇALVES AMARAL<sup>1</sup>**

Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Rio de Janeiro, Brasil

**CARLA BERNADETE MADUREIRA CRUZ<sup>2</sup>**

Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Rio de Janeiro, Brasil

**Resumo:** A Geografia, como todas as outras ciências, é mutável, e essa mutabilidade tem ocorrido de forma acelerada. Dentre as diversas áreas que compõem a Geografia, duas se destacam pela extrema importância e se consolidam de forma clara nas análises geográficas: a Geoinformação e a Geoecologia. Essas áreas ganham protagonismo, principalmente devido à complexidade crescente dos objetos de estudo e ao surgimento e consolidação de novas tecnologias. A Geoinformação e a Geoecologia se afirmam como protagonistas nas análises geográficas do século XXI, especialmente ao considerar a complexidade cada vez maior do espaço. Dessa forma, o trabalho aqui proposto tem como objetivo o entendimento de dois conceitos: Geoecologia e Geoinformação. Esses conceitos, primariamente geográficos, podem, em conjunto, servir de base para o estudo da paisagem físico-geográfica, considerando sua análise e seu ordenamento. Assim, o trabalho visa apresentar como essa integração se torna extremamente relevante na ciência atual e, principalmente, na análise geográfica contemporânea.

---

1 - Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRJ. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0183-8430> E-mail: [f.g.amaral19@gmail.com](mailto:f.g.amaral19@gmail.com)

2 - Doutora em Geografia pela UFRJ. Professora Titular do Departamento de Geografia e do Programa de Pós-graduação em Geografia da UFRJ. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3903-3147> E-mail: [carlamad@gmail.com](mailto:carlamad@gmail.com)

**Palavras-chave:** geoecologia; geotecnologias; geoinformação; geografia contemporânea.

**Abstract:** Geography, like all other sciences, is mutable, and this mutability has been occurring at an accelerated pace. Among the various fields that compose Geography, two stand out for their extreme importance and have been clearly consolidated in geographical analyses: Geoinformation and Geoecology. These areas gain prominence mainly due to the growing complexity of study objects and the emergence and consolidation of new technologies. Geoinformation and Geoecology assert themselves as protagonists in 21st-century geographical analyses, especially when considering the increasing complexity of space. Thus, the proposed work aims to understand two concepts: Geoecology and Geoinformation. These primarily geographical concepts can, together, serve as a basis for the study of the physical-geographical landscape, considering its analysis and planning. Therefore, this work aims to demonstrate how this integration becomes extremely relevant in current science and, especially, in contemporary geographical analysis.

**Keywords:** geoecology; geotechnologies; geoinformation; contemporary geography.

## INTRODUÇÃO

Atualmente, é perceptível a escalada exponencial das problemáticas ambientais no planeta, ligadas a mudanças no ambiente em diferentes escalas, que, em suma, prejudicam o seu equilíbrio ecológico. Esse fato culmina na crise ambiental que vivemos, impondo a necessidade de interpretar e agir frente ao conjunto de contradições resultantes das interações do sistema social com o meio que o envolve, que, em sua maioria, são consequências das relações dialéticas homem-natureza que se prolongam ao longo da história da humanidade (LEFF, 2011; KRÜGER, 2001; MORAN, 1990; MORAN, 2022).

Com a crise ambiental, faz-se necessária a adaptação em escala planetária, regional e local de diretrizes, pensamentos e ações. Dentro da ciência, os mecanismos adaptativos que a sociedade está desenvolvendo para enfrentar a crise são, segundo Rodríguez (2015), a concepção de Desenvolvimento Sustentável, uma nova cultura de Planejamento e Gestão Territorial, a reconstrução epistemológica do conhecimento, o avanço e a reconversão das Tecnologias da Informação e a Educação Holística. Dito isso, a ciência geográfica torna-se cada vez mais relevante, com suas abordagens no entendimento das mudanças contemporâneas.

Por ser a ciência da síntese, da ordem e da lógica espacial, ou seja, a ciência que imprime uma forma de pensar o espaço, a Geografia também assume novas faces diante do avanço científico e das novas abordagens teóricas, técnicas e tecnológicas. Variadas abordagens adentram e perpassam a ciência geográfica, surgindo novas formas de pensar e interpretar o espaço, entre elas a Geoecologia ou Ecologia da Paisagem e a Geoinformação, munidas de seus arcabouços teóricos e metodológicos e centradas numa visão holística e integrada do mundo.

Assim, o trabalho aqui proposto tem como pretensão o entendimento de duas perspectivas, a Geoecologia e a Geoinformação, primariamente geográficas, que, em conjunto, podem ser a base para o estudo da paisagem físico-geográfica, considerando sua análise e seu ordenamento. O trabalho visa apresentar como esse conjunto se torna cada vez mais relevante na ciência atual e, principalmente, na análise geográfica contemporânea. Para isso, o trabalho começa com a revisão da definição de Geografia e suas abordagens como ciência, seus caminhos na contemporaneidade, e ainda lança luz aos conceitos aqui discutidos e sua aplicação.

## **A GEOGRAFIA E SEUS CAMINHOS NA CONTEMPORANEIDADE**

A Geografia, na sua construção como pensamento e disciplina, baseou-se, de acordo com Ordóñez (1991) e Rodríguez (2015), em três abordagens fundamentais. A primeira é a abordagem ecológica, focada no estudo das relações entre humanos e seu meio ambiente; a segunda é a abordagem corológica, que dá especial atenção ao estudo das áreas ou espaços que constituem a superfície terrestre; e a terceira é a abordagem espacial, que enfatiza os problemas relacionados à localização e distribuição espacial dos fenômenos na superfície da Terra.

Gomes (2017) identifica três domínios essenciais que reconhece como geográficos. O primeiro diz respeito a uma sensibilidade que tem como fundamento a dimensão espacial das coisas e das pessoas no mundo, relacionando-se diretamente com a abordagem espacial dos autores mencionados anteriormente. O segundo domínio corresponde à inteligência espacial, entendida como um conjunto de conhecimentos estabilizados e transmitidos culturalmente. Este domínio é composto pelo conhecimento que os grupos humanos têm do ambiente que vivenciam, sendo análogo à abordagem corológica. O terceiro domínio consiste na análise da dispersão, refletindo sobre a lógica das localizações e seus ordenamentos baseados em critérios naturais e/ou humanos, estabelecendo uma relação clara entre a abordagem ecológica e a espacial.

Assim, a Geografia tem como proposta primordial a análise e interpretação da ordem espacial das coisas, pessoas e fenômenos, norteadas pelos três domínios

apontados por Gomes (2017) e pelas abordagens destacadas por Ordóñez (1991) e Rodríguez (2015). Como ciência e disciplina, a Geografia tem como objeto a superfície do planeta, precisamente as variadas formas de apresentação do espaço, suas formações estruturais e funcionais dos sistemas espaciais complexos que constituem as manifestações da natureza, da sociedade (em particular sua organização espacial e territorial) e as interações entre fenômenos naturais e sociais (RODRÍGUEZ, op. cit.).

Considerando os problemas enfrentados pela humanidade atualmente e a complexidade dos fenômenos contemporâneos, a Geografia torna-se um conhecimento decisivo para entender as mudanças que ocorrem no globo. Por trazer uma visão totalizante e integradora do planeta, a Geografia se posiciona como uma ciência central na atualidade, devido à sua capacidade de reunir praticamente todas as disciplinas científicas no estudo das inter-relações dos fenômenos naturais e sociais na superfície terrestre (RODRÍGUEZ, op. cit.).

Hoje, ao considerarmos uma Geografia integradora e totalizante, ou seja, a disciplina ambiental, espacial e territorial por excelência, vislumbramos, segundo Buzai (2001), quatro caminhos que correm em paralelo no seu desenvolvimento conceitual: a Geografia da Percepção; a Ecologia da Paisagem, ou Geoecologia; a Geografia Automatizada, ou Corrente Geoinformacional e a Geografia Pós-moderna.

Portanto, o momento atual apresenta a necessidade de compreender novas relações conceituais, metodológicas e de aplicação da Geografia como produtora de conhecimento por meio da análise geográfica. Assim, há a possibilidade de realizações que levem à solução e entendimento de problemas por meio de seus diferentes caminhos ou na conjunção de dois ou mais deles. A partir de agora, discutiremos dois deles, que são o foco desta revisão: a Geoecologia e a Geoinformação.

## **GEOECOLOGIA E O PLANEJAMENTO AMBIENTAL HOLÍSTICO**

A paisagem é um dos conceitos mais relevantes na Geografia e tem sido historicamente utilizado em várias acepções (HUGGETT e PERKINS, 2004). Segundo Rodríguez *et al.* (2004), pode ser entendida como um conjunto de conceitos que aludem às suas diferentes acepções: um sistema organizado de componentes naturais, um sistema organizado de objetos artificiais, técnicos ou humanizados, e, por fim, como o espaço de assentamento dos grupos humanos que o concebem, percebem, valoram, utilizam e adaptam às suas necessidades segundo seus princípios e normas sociais. Dessa forma, o autor apresenta os diferentes significados do conceito, correspondendo, respectivamente, às paisagens naturais, paisagens

antropo-naturais e paisagens socioculturais. O conceito de paisagem, portanto, fornece um ponto de encontro para várias disciplinas, como Arqueologia, Ecologia, Geografia, Geologia, História, Paisagismo, Arquitetura e Economia Regional, que a utilizam para alcançar objetivos interdisciplinares e transdisciplinares, como citado em Wu (2013) e nas abordagens metodológicas bem concebidas em Rodríguez *et al.* (2004).

Levando em consideração a grande taxa de antropização dos sistemas espaciais, temos como entidade analítica os sistemas naturais remodelados pelo ser humano. Assim, faz-se necessário o entendimento de paisagem como um conjunto inter-relacionado de formações naturais e antropo-naturais (RODRÍGUEZ *et al.*, op. cit.; VICENS *et al.*, 2019). Desta forma, torna-se evidente a utilização do conceito como categoria espacial de análise do espaço e do método paisagístico como abordagem metodológica, nos tempos atuais, permitindo conceber relações e ampliar a geração de conhecimento acadêmico e a regulamentação, focando-se na gestão e utilização dos sistemas naturais pela sociedade (VICENS *et al.*, op. cit.).

Um dos vieses de abordagem metodológica de investigação do espaço pela Geografia, utilizando a paisagem como categoria espacial, surge a partir da re-fundação da Ecologia, incorporando nela a dimensão espacial aos métodos biológicos. Daí vem a Ecologia da Paisagem, como uma integração geográfica que se dedica ao estudo das relações entre os organismos e seus fatores ambientais (TROLL, 1966 apud RODRÍGUEZ *et al.*, 2004). Desta forma, a Ecologia da Paisagem ou Geoecologia é um campo interdisciplinar que visa entender e melhorar o relacionamento entre o padrão espacial e os processos ecológicos em uma gama de escalas (WU, 2013). Hoje, a Ecologia da Paisagem é um campo de estudo bem estabelecido, com participação ativa de cientistas ecológicos, geográficos e sociais de todo o mundo.

Segundo Rodríguez *et al.* (2004), no estágio complexo das relações espaciais entre a sociedade e o ambiente e todos os seus sistemas integrativos, há a necessidade de incorporar a dimensão ambiental ao processo de desenvolvimento paisagístico. Isso exige da Geoecologia o aperfeiçoamento e estabelecimento de um sistema único de corologia, a caracterização e cartografia das unidades paisagísticas, o aprofundamento dos métodos de análise sistêmica e das propriedades e atributos das paisagens e, por fim, a definição de critérios sólidos e coerentes aplicáveis ao planejamento e gestão ambiental e territorial.

Com essas considerações, verifica-se que a Ecologia da Paisagem envolve o estudo dos padrões da paisagem (naturais e/ou antropo-naturais), das interações entre as partes num mosaico paisagístico e da forma pela qual esses padrões e

interações mudam ao longo do tempo. Considera ainda o desenvolvimento e a dinâmica da heterogeneidade espacial e seus efeitos nos processos ecológicos, e, por fim, sua gestão e planejamento (RISSER, 1987).

## **ANÁLISE GEOECOLÓGICA E SEUS ENFOQUES**

A interação entre as condições naturais e a produção social determina os princípios fundadores da investigação geoecológica da paisagem. A base metodológica que apreende a gênese, o desenvolvimento e a diferenciação espacial e temporal das paisagens é a análise paisagística. Esta última consiste no conjunto de métodos e procedimentos técnico-analíticos que permitem conhecer e explicar a estrutura da paisagem, estudar suas propriedades, índices e parâmetros sobre a dinâmica, a história do desenvolvimento, os estados, os processos de formação e transformação da paisagem, além de pesquisar as paisagens naturais como sistemas manejáveis e administráveis. Devido a isso, na interpretação geoecológica, a introdução e o aperfeiçoamento do enfoque sistêmico, a utilização de modelos e a elaboração de sistemas geoinformacionais são considerados imprescindíveis (RODRÍGUEZ *et al.*, 2004; VICENS *et al.*, 2019; WU, 2013).

De acordo com Rodríguez *et al.* (2004), a análise geoecológica é concebida através de cinco enfoques fundamentados em ideias, conceitos e métodos de análise próprios, sendo eles os enfoques estrutural, funcional, evolutivo-dinâmico, antropogênico e integrativo da estabilidade e sustentabilidade da paisagem.

Quando integrados, os enfoques estrutural, funcional, dinâmico e antropogênico, com seus métodos intrínsecos definidos, possibilitam uma visão sistêmica e holística da relação sociedade-natureza na totalidade ambiental (Quadro 1). Neste sentido, a análise geoecológica contribui como embasamento teórico-metodológico para o planejamento e gestão da paisagem (SANTOS, 2007; RODRÍGUEZ *et al.*, 2004).

**Quadro 1 - Enfoques, métodos e índices da análise paisagística**

<b>PRINCÍPIOS</b>	<b>CONCEITOS BÁSICOS</b>	<b>MÉTODOS</b>	<b>ÍNDICES</b>
<b>ESTRUTURAL</b>	Estrutura das paisagens: monossêmica e parassistêmica. Estrutura horizontal e vertical, geodiversidade	Cartografia das paisagens, classificação quantitativa-estruturais, tipologia e regionalização	Imagem, complexidade, forma dos contornos, vizinhança, conexão, composição, integridade, coerência e configuração geoecológica
<b>FUNCIONAL</b>	Balanço de EMI, interação de componentes, gênese, processos, dinâmica funcional, resiliência e homeostase	Análise funcional, geoquímica, geofísica e investigações estacionais	Função, estabilidade, solidez, fragilidade, estado geoecológico, capacidade de automanutenção, autorregulação e organização, equilíbrio
<b>DINAMICO - EVOLUTIVO</b>	Dinâmica temporal, estados temporais, evolução e desenvolvimento	Retrospectivo, estacional, evolutivo e paleogeográfico	Ciclos anuais, regimes dinâmicos, geomassa, geohorizonte, idade e tendências evolutivas
<b>HISTÓRICO-ANTROPOGÊNICO</b>	Antropogênese, transformação e modificação das paisagens	Histórico e análise antropogênica	Índices de antropogênese, cortes histórico-paisagísticos, perturbações, tipos de modificações e transformação humana (paisagens contemporâneas, trocas, hemorobia)
<b>INTEGRATIVO</b>	Sustentabilidade geoecológica das paisagens; paisagem sustentável	Análise paisagística integral	Suporte estrutural, funcional, relacional, evolutivo, produtivo das paisagens; categorias de manejo da sustentabilidade da paisagem

Fonte: Adaptado de RODRÍGUEZ *et al.* (2004)



## PLANEJAR E GERIR A PAISAGEM: FASES E DESAFIOS

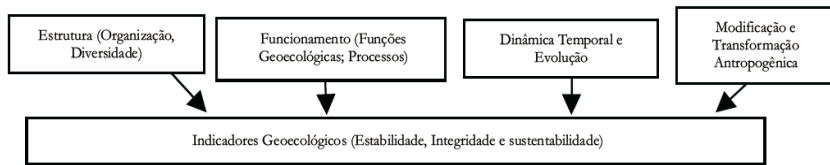
A busca pela interação sustentável entre humanos e sistemas ambientais, de forma a conciliar tanto as necessidades básicas humanas quanto a integridade do meio ambiente, nos leva à necessidade de planejar e gerir a paisagem. O planejamento, processo pelo qual a sociedade se organiza em suas atividades para saber aonde ir, levando em consideração seu conhecimento do presente e do passado, envolve a elaboração de um plano de ações necessárias para se atingir metas. Esse planejamento deve ser constantemente revisado, recorrendo a um sistema de monitoramento, controle e análise. Já a gestão é a etapa seguinte ao planejamento e deve se efetivar mediante um sistema de avaliação contínua dos dados monitorados, tomando medidas para prevenção, minimização e correção dos desvios que possam ocorrer em relação ao planejado (FLORIANO, 2004).

No âmbito da paisagem, surge a gestão ambiental, que, segundo Santos (2007), pode ser interpretada como a integração entre o planejamento ambiental, o gerenciamento ambiental e a política ambiental, com o objetivo de minimizar os fatores negativos das relações dos seres humanos e seu sistema social com os sistemas ambientais que os envolvem. O planejamento ambiental tem como papel importante orientar os instrumentos metodológicos, administrativos, legislativos e de gestão para o desenvolvimento de atividades em um determinado espaço e tempo. É importante ressaltar que a ênfase do planejamento está na tomada de decisões, subsidiada por um diagnóstico que, ao menos, identifique e defina o melhor uso possível dos recursos do meio planejado (SANTOS, op. cit.).

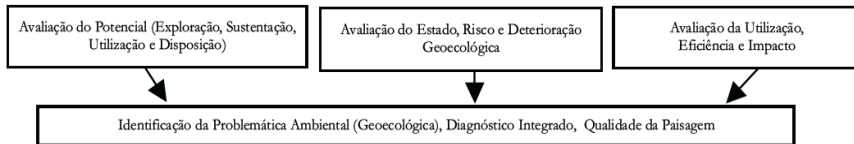
As ações de planejamento e de gestão ambiental de qualquer paisagem devem considerar um conhecimento prévio sobre as relações existentes entre a sociedade e a natureza. Logo, o planejamento ambiental pode ser efetivado através do diagnóstico integrado, que fornece o suporte para a instituição de programas e planos de manejo, e do zoneamento geoecológico, que, por fim, poderão propor formas de uso e ocupação do espaço com orientação sustentável, a partir da capacidade da paisagem (RODRÍGUEZ *et al.*, 2004). Dentro dos organogramas das fases do planejamento ambiental, encontra-se o estudo integrado da paisagem em sua fase de análise, diagnóstico e proposição, como pode ser visto na Figura 1.

**Figura 1 - Fases na qual a análise paisagística se insere no planejamento ambiental**

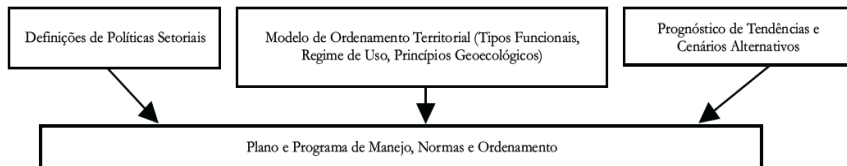
III – FASE DE ANÁLISES



IV – FASE DE DIAGNÓSTICO



V – FASE PROPOSITIVA



Fonte: Adaptada de RODRÍGUEZ *et al.* (2004)

Para a análise geoeológica e o próprio planejamento ambiental, são utilizados dados de diversas naturezas. A decisão sobre o tipo de dado e o grau de sua manipulação dependem de diversos fatores, como a área do conhecimento envolvida, a importância da temática para a região de estudo e a disponibilidade do dado. Santos (2007) afirma que o ato de planejar o ambiente é trabalhado em função da dúvida, da probabilidade e do desconhecimento. Contudo, dentro de suas etapas, estruturas, instrumentos e temáticas de diagnósticos, o fundamental é decifrar o que é essencial e representativo da realidade, buscando entender a natureza e o social, suas características e funções, ou seja, o funcionamento do todo.

Assim, torna-se significativo o uso do conceito de paisagem como categoria espacial de análise do espaço e do método paisagístico aplicado pela geoeologia como abordagem metodológica. A geoeologia envolve o estudo dos padrões (naturais e/ou antroponaturais), das interações entre as partes num mosaico da paisagem e a forma pela qual esses padrões e interações mudam ao longo do tempo (RISSER, 1987).

Consequentemente, dentro de um fluxo de planejamento e gestão das paisagens na atual complexidade das dinâmicas globais e locais, a ecologia da paisagem é um caminho metodológico capaz de auxiliar na apreensão das dinâmicas

que ocorrem no planeta e apontar soluções adequadas aos limites e potencialidades dos ambientes naturais e sociais. A partir do conhecimento adquirido empiricamente (por experimentação ou observação), modelos podem ser utilizados para formalizar e analisar essas relações, e simular, a partir de um padrão espacial conhecido, as alterações esperadas (PIVELLO e METZGER, 2007).

## **MODELOS E REPRESENTAÇÕES: ENQUADRANDO O MUNDO E O INTERPRETANDO**

As representações ou “modelos” da realidade são instrumentos de suma importância, definidos como substitutos, na forma análoga, do objeto original (MARTIN e BERTAZZON, 2010). As representações permitem combinar os princípios de reducionismo e integração sintética, sendo, portanto, instrumentos insubstituíveis na investigação de objetos de organização tão complexa como as paisagens. A representação ou modelagem dessa entidade espacial como procedimento investigativo é concebida a partir da apreensão da organização da estrutura, funcionamento, dinâmica e desenvolvimento das paisagens e das relações e processos que ocorrem nelas em conexão com outros fenômenos do mundo real (RODRÍGUEZ *et al.*, 2004).

Gomes (2017) aponta que as representações como mapas, imagens e desenhos do mundo se constituem em alternativas de interpretação geográfica, já que são formas de apreender faces do mundo real, unindo assim imagem e imaginação nas composições de imaginários geográficos. Nesse imaginário espacial, mesclam-se gráficos, mapas, fotografias, narrativas e poemas, onde estes possuem como cerne um sistema de localização (HANNA, 2010). Assim, é possível refletir por meio das imagens, fazendo com que os quadros geográficos, quando compreendidos como instrumentos para a reflexão, configurem-se como elementos-chave na possibilidade de construção da imaginação geográfica (GOMES, 2017; RHOADS e WILSON, 2010). Contudo, como aponta Brotton (2014), os mapas, ou extrapolando aqui para todas as outras representações do mundo real, sempre insistirão em certa interpretação geográfica em detrimento de outras e, finalmente, definirão a Terra de uma maneira em vez de outra, assim como outras imagens, quadros ou representações da realidade. Porém, não mostrarão o mundo “como ele realmente é”, porque isso não pode ser representado.

É importante salientar também que toda e qualquer representação do mundo, independentemente de seu enfoque, está baseada na definição de uma escala de análise e uma temporalidade de observação (RHOADS e WILSON, 2010). A heterogeneidade espacial é onipresente em todas as escalas e forma a base fundamental da estrutura e funcionamento das paisagens, sejam elas

naturais ou culturais. Para entender como as paisagens afetam e são afetadas por atividades biofísicas e socioeconômicas, deve-se ser capaz de quantificar a heterogeneidade espacial e sua dependência de escala, ou seja, como os padrões mudam com a escala (TURNER *et al.*, 2001; WU e HOBBS, 2002). Dessa forma, como aponta Castro (2014), a escala é uma “medida escolhida para conferir visibilidade ao fenômeno”, uma questão essencialmente subjetiva a cada pesquisa. A partir disso, a escala de análise nos traz modos de entender e representar as dimensões de ocorrência e de observação dos fenômenos espaciais, podendo, por definição, abranger a dimensão temporal conjuntamente. Desse modo, uma análise a partir de representações é metodologicamente construída pautada em um grau de detalhamento espacial e temporal, influenciando em recortes espaciais e temporais de estudo (HUGGETT e PERKINS, 2004; ANTROP, 1998).

Podemos partir da suposição de que a escala possui quatro campos fundadores: o referente, a percepção, a concepção e a representação (WU e HOBBS, 2002). Estes campos definem uma figuração do espaço que não é somente sua relação a um referencial, mas sim uma forma de dividir o espaço, definindo uma realidade percebida/concebida. A escala é uma forma de dar a esse espaço uma figuração, uma representação, um ponto de vista que modifica sua percepção e, finalmente, um conjunto de representações coerentes e lógicas que substituem o espaço observado (WU e HOBBS, *op. cit.*).

Dessa forma, fica claro que a análise dos sistemas da paisagem e seu planejamento, a fim de definir políticas e decidir alternativas, requer o conhecimento sobre os componentes que formam o espaço. Para isso, é importante obter dados representativos da realidade, bem formulados e interpretáveis, por meio de levantamentos secundários e observações diretas (VISSER e JONES III, 2010). Além disso, temos um trabalho multitemático que resulta da necessidade de se trabalhar com um conjunto de dados, informações ou parâmetros que podem obter dados quantitativos, quantificáveis ou qualitativos (RODRÍGUEZ *et al.*, *op. cit.*; SANTOS, 2007). Dados esses que estão intimamente ligados a sistemas espaciais e temporais, além de atributos que os caracterizam, qualificando-os como dados geográficos, informações geográficas ou geoinformação.

## **GEOINFORMAÇÃO E GEOTECNOLOGIAS: APRIMORANDO E FACILITANDO A CONSTRUÇÃO DE MODELOS DO MUNDO**

A geoinformação, conforme Menezes e Fernandes (2013) e Almeida *et al.* (2022), é toda informação que possua uma localização, independentemente de sua natureza. Segundo Batistella e Moran (2008), a ciência da geoinformação é uma área do conhecimento que possibilita compreender a distribuição espacial dos

elementos, tanto os antrópicos como os naturais, a partir de representações imágicas do espaço. Com o avanço das inovações tecnológicas, surge um conjunto de estruturas organizacionais e disciplinares destinadas à coleta, tratamento, processamento e análise dessa geoinformação, denominadas geotecnologias. Entre as principais geotecnologias destacam-se: o sensoriamento remoto, o Sistema de Informações Geográficas (SIG), a cartografia digital, o sistema global de navegação por satélite (GNSS) – como o GPS –, o geoprocessamento, a topografia, a aerofotogrametria e a geodésia. De acordo com Rosa (2005), as geotecnologias são de suma relevância para as atividades das sociedades organizadas.

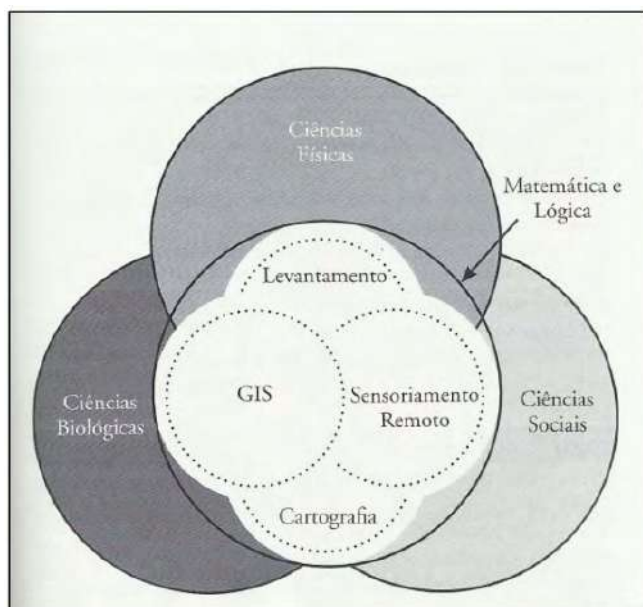
Dentre as diversas geotecnologias, o SIG tornou-se muito popular na geografia devido à sua ampla possibilidade de análise (GOODCHILD, 2010). Christopherson (2012) define o SIG como uma forma de processamento de dados, abrangendo os processos de coleta, manipulação e análise, oriundos de levantamentos de campo, de sensores remotos, entre outros. Os SIGs são compostos por hardware, software e *peopleware* (ROSA, 2005), correspondendo, respectivamente, aos equipamentos, programas utilizados no processamento e usuários dessas tecnologias, além de diversos métodos de extração, manipulação, processamento e análise de informações, bem como técnicas de confecção para apresentação dos produtos. Segundo Câmara e Monteiro (2004), a utilização dos SIGs é baseada na capacidade do especialista em transformar os conceitos de sua disciplina em representações computacionais. Além disso, o SIG é fundamental em estudos integrativos (MENEZES e FERNANDES, 2013) e interdisciplinares, visto a convergência de diferentes ciências, marcada pela intrínseca relação de teorias e metodologias com as novas tecnologias de informação e comunicação (RODRÍGUEZ, 2015).

O objetivo fundamental dos SIGs é a manifestação territorial, espacial e regional da informação, que é alcançada graças à utilização dos materiais cartográficos como fonte de informação e objeto de formalização dos trabalhos. Desta forma, uma exigência básica na elaboração dos informativos dos SIGs é a conjunção territorial dos dados e informações, utilizando-se como fundamento metodológico geral o enfoque sistêmico, tanto para a obtenção da informação, como para a interpretação de seu conteúdo (GOODCHILD, 2010).

A dimensão teórico-metodológica da geoinformação e das geotecnologias permite um leque de usos de conceitos e ferramentas aplicáveis aos mais diversos objetos de estudo. Por conta disso, se consolidam enquanto base de mapas de localização, mapeamentos temáticos, análises espaço-temporais, de variabilidade espacial, expansão, supressão, detecção de mudanças, entre outros, pautando o planejamento e a tomada de decisão e permitindo aplicação nos mais variados temas e áreas do conhecimento.

Dessa forma, a ciência da geoinformação é entendida como “a convergência de áreas como a informática, a geografia, o planejamento urbano, as engenharias, a estatística e as ciências do meio ambiente” (RODRÍGUEZ, 2015), apresentando um caráter interdisciplinar não só por convergir todas essas áreas, mas também por ser utilizada por todas (Figura 2). Ainda assim, Rodríguez (2015) ressalta que o conhecimento geográfico continua sendo a essência nos seus procedimentos de análise, estabelecendo, devido à importância dessas tecnologias, uma corrente atual também adotada por Buzai (2012) como a corrente geoinformacional.

**Figura 2 - Modelo de interação entre as ciências da informação geográfica e suas relações**



Fonte: Jensen (2009).

Neste contexto, a corrente geoinformacional representa, na prática, uma nova direção na Geografia contemporânea. Segundo BUZAI (2012) e RODRÍGUEZ (2015), é o resultado do novo período geopolítico, geoeconômico e técnico-científico em que o ser humano está presente, a partir do século XXI, ligado, em particular, ao novo paradigma informacional e a todas as novas tecnologias vigentes. Essa transformação se dá principalmente devido ao aumento da intensidade de utilização das tecnologias da ciência da geoinformação, às possibilidades tecnológicas que condicionam uma maior exploração dos recursos e serviços de todo o tipo, agora acessíveis, e à questão ambiental, sua crise e as dinâmicas para a chegada na sustentabilidade.

A geoinformação e seu arcabouço metodológico facilitam a representação espacial e sua análise (BUZAI e BAXENDALE, 2006; ALMEIDA *et al.*, 2022) e, segundo os autores, ficam intimamente ligadas a aspectos primordiais da ciência geográfica. O primeiro é a localização, que tem como principal característica o local de entidades geográficas no espaço absoluto. O segundo aspecto é a distribuição, dada pela forma como as entidades geográficas estão dispostas. O terceiro é a associação, forma como diferentes entidades localizadas e distribuídas estão vinculadas a relacionamentos topológicos com outros elementos. O quarto aspecto é a interação, forma de produção de elos horizontais que privilegiam os movimentos sobre o espaço geográfico em um espaço relativo. E, por fim, a evolução: a incorporação de dinâmicas temporais que nos permite ver como as entidades geográficas mudam seus padrões espaciais ao longo do tempo. Esses aspectos ligados à análise espacial colocam na atualidade a importância de trabalhos ligados à geoinformação e às geotecnologias (MENEZES *et al.*, 2022).

## **DISCUSSÕES BREVES E CONSIDERAÇÕES**

Ao longo desta última parte do texto, foi possível apreender um amplo panorama do aspecto conceitual e metodológico de uma das análises geográficas possíveis: a geoecológica. Essa análise é amplamente utilizada, principalmente pelos geógrafos físicos, e coloca a paisagem como um sistema complexo a ser desvendado. Seu entendimento tem um impacto importante na prática do ordenamento dos sistemas espaciais atuais.

Na complexidade das dinâmicas globais e locais atuais, a geoecologia das paisagens é um caminho metodológico capaz de apontar soluções adequadas aos limites e potencialidades dos ambientes naturais e sociais. Devido à sua abordagem sistêmica e holística, ela tem ampla capacidade de ser a base de solução para os problemas espaciais atuais, contextualizada na revolução do pensamento contemporâneo por buscar entender o todo, e não apenas partes isoladas do sistema, evitando especializações que não percebem as relações contextuais e globais.

Outro ponto importante que fica evidente ao percorrer o arcabouço conceitual é a importância da geoinformação e seus pressupostos epistemológicos na construção de imagens do mundo, que simplificam a análise geoecológica e afirmam caminhos metodológicos para o ordenamento territorial sustentável. Dessa forma, é possível compreender os diversos processos metodológicos envolvidos na investigação da paisagem, enfatizando a análise geoecológica pautada na ecologia da paisagem e todos os seus sistemas facilitadores de construção de representações.

Assim, a geografia tem como uma de suas atribuições entender os padrões espaciais de fenômenos, auxiliando no entendimento do sistema da paisagem, seu planejamento e gestão. Essa atribuição é facilitada com dispositivos imagéticos de representação do mundo, como mapas, gráficos, entre outros, baseados em informações espaciais cada vez mais relevantes. A geoinformação é entendida como a informação caracterizada por seu elemento espacial, pelo elemento temporal e um elemento descritivo, que dão cerne a essa informação e a transformam em geográfica. A geoinformação é apresentada na forma de modelos ou simplificações, que tentam representar o mundo real. A utilização da geoinformação, das geotecnologias e da análise espacial nos permite compreender e agir sobre a realidade de forma facilitada, buscando estruturas de representações mais favoráveis em diversas situações socioespaciais e socioambientais do planeta.

Essas duas bases teórico-metodológicas corroboram com a necessidade de promover mudanças efetivas que garantam a continuidade e a qualidade de vida no longo prazo, sendo primordial o entendimento dos sistemas paisagísticos antropo-naturais, degradados, descaracterizados, fragmentados, ocupados e em degradação, para aprimorar políticas públicas e novos métodos de gestão que corroborem com a continuidade do equilíbrio do planeta.

Por fim, a pretensão de unir dois caminhos da geografia contemporânea, trazendo seu caráter essencialmente espacial, de relações e de representação, se mostra altamente recomendável em diversas pesquisas, sejam elas da dicotomia ambiental ou social.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço ao Laboratório Espaço de Sensoriamento Remoto e Estudos Ambientais (ESPAÇO - UFRJ) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) pelo suporte na realização do artigo. O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001. O autor Felipe Gonçalves Amaral foi financiado pela bolsa PROEX/CAPES no seu doutoramento.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, P. M. M.; AMARAL, F. G.; CRUZ, C. B. M. Geoinformação: relações e reflexões sobre elementos ontológicos. In: SOUZA, E. M. F. R. (org.). **Geoinformação e análise espacial: Métodos Aplicados a Áreas Antropizadas**. 1ed. Rio de Janeiro: Appris, 2022, v. 1, p. 21-40.
- ANTROP, M. Landscape change: plan or chaos? **Landscape and urban planning**, v. 41, n. 3-4, p. 155-161, 1998.
- BATISTELLA, M.; MORAN, E. F. **Geoinformação e monitoramento ambiental na América Latina**. São Paulo: SENAC, 2008. 283p.
- BROTON, J. **Uma história do mundo em doze mapas**. Rio de Janeiro: Zahar, 2014
- BUZAI, G. D. Geografía global. El paradigma geotecnológico y el espacio interdisciplinario en la interpretación del siglo XXI. **Estudios geográficos**, v. 62, n. 245, p. 621-648, 2001.
- BUZAI, G. D. Geografía y Sistemas de Información Geográfica Evolución Teórico Metodológica Hacia Campos Emergentes. **Revista Geográfica de América Central**, v. 2, n. 48E, p. 15-67, 2012.
- BUZAI, G. D.; BAXENDALE, C. A. **Análisis socioespacial con sistemas de información geográfica**. Buenos Aires: Lugar Editorial, 2006.
- CÂMARA, G.; MONTEIRO, A. M. V. Conceitos básicos em ciência da geoinformação. In: CÂMARA, G.; DAVIS, C.; MONTEIRO, A.M.V. **Introdução à ciência da geoinformação**, São Jose dos Campos: INPE, 2001.
- CASTRO, I. E. Escala e pesquisa na geografia. Problema ou solução? **Espaço Aberto**. v. 4, n. 1, p. 87-100, 2014.
- CHRISTOPHERSON, R. W. **Geossistemas: Uma Introdução à Geografia Física**. Porto Alegre: Bookman Editora, 2012.
- FLORIANO, E. P. Planejamento ambiental. **Caderno Didático**, v. 6, n. 1, p. 54, 2004.
- GOMES, P. C. C. **Quadros geográficos: uma forma de ver, uma forma de pensar**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2017.
- GOODCHILD, M. F. Geographic Information Systems. In: GOMEZ, B.; JONES III, J. P. (ed.). **Research methods in geography: A critical introduction**, Nova York: John Wiley & Sons, 2010, p. 376-391.
- HANNA, S. P. Maps and Diagrams. In: GOMEZ, Basil; JONES III, J. P. (ed.). **Research methods in geography: A critical introduction**, Nova York: John Wiley & Sons, 2010, p. 259-278.

HUGGETT, R.; PERKINS, C. Landscape as form, process and meaning. In MATTHEWS, J. A; HERBERT, D. H. (eds.), **Unifying Geography: Common Heritage, Shared Future**. London: Routledge. 2004, p. 224–239.

JENSEN, J. R. **Sensoriamento remoto do ambiente: uma perspectiva em recursos terrestres**. São José dos Campos: Parêntese Editora, 2009.

KRÜGER, E. L. Uma abordagem sistêmica da atual crise ambiental. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, v. 4, p. 37-43, 2001.

LEFF, E. Complexidade, interdisciplinaridade e saber ambiental. **Olhar de professor**, v. 14, n. 2, p. 309-335, 2011.

MARTIN, Y.; BERTAZZON, S. Modeling. In: GOMEZ, B.; JONES III, J. P. (ed.). **Research methods in geography: A critical introduction**, Nova York: John Wiley & Sons, 2010, p. 26-40.

MENEZES, P. M. L.; CRUZ, C. B. M.; FERNANDES, M. C. A Geoinformação na Pesquisa em Geografia no Contexto do PPGG/UFRJ. **Espaço Aberto**, PPGG - UFRJ, v. 12, p. 65-86, 2022.

MENEZES, P. M. L.; FERNANDES, M. C. **Roteiro de cartografia**. São Paulo: Oficina de Textos, 2016.

MORAN, E. Ecosystem Ecology in Biology and Anthropology. In: HAENN, N.; WILK, R. (eds.). **The Environment in Anthropology: A Reader in Ecology, Culture and Sustainable Living**. New York: University Press, 2005.

MORAN, E. Human adaptability. **An Introduction to Ecological Anthropology**. 3rd ed. Boulder, Colorado: Westview Press, 2007.

ORDÓÑEZ, T. Cuatro enfoques en Geografía. **Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia**, v. 40, n. 124, p. 85-106, 1991.

PIVELLO, V. R.; METZGER, J. P. Diagnóstico da pesquisa em ecologia de paisagens no Brasil (2000-2005). **Biota neotropica**, v. 7, p. 1-32, 2007.

RHOADS, B. L.; WILSON, D. Observing our world. In: GOMEZ, B.; JONES III, J. P. (eds.). **Research methods in geography: A critical introduction**. Nova York: John Wiley & Sons, 2010, p. 26-40.

RISSE, P. G. Landscape ecology: state of the art. In: TURNER, M. G. **Landscape heterogeneity and disturbance**. New York: Springer, 1987. p. 3-14.

RODRÍGUEZ, J. M. M. **Teoría y Metodología de la Geografía**. La Habana: Editorial Felix Varela, 2015.

RODRÍGUEZ; SILVA, E.V.; CAVALCANTI, A. P. B. **Geoecologia das Paisagens**: uma visão geossistêmica da análise ambiental. Fortaleza: Editora UFC, 2004.

ROSA, Roberto. Geotecnologias na Geografia aplicada. **Revista do Departamento de Geografia**, [s.l.], v. 16, p.81-90, 2005

SANTOS, R. F. **Planejamento Ambiental: teoria e prática**, São Paulo: Oficina de Texto. 2007.

TROLL, C. Landschaftsökologie als geographische-synoptische Naturbetrachtung. **Erdkundliches Wissen**, v. 11, p. 1-13, 1966.

TURNER, M.G. *et al.* **Landscape ecology in theory and practice**. New York: Springer, 2001.

VICENS, R. S.; RODRÍGUEZ, J. M. M.; CRONEMBERGER, F. M. A Paisagem Físico-Geográfica: Identificação e Classificação. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 64, n. 1, p. 202-219, 2019.

VISSER, S.; JONES, J. Measurement and interpretation. In: GOMEZ, B.; JONES III, J. P. (eds.). **Research methods in geography**: A critical introduction, Nova York: John Wiley & Sons, 2010, p. 41-59.

WU, J. Landscape sustainability science: ecosystem services and human well-being in changing landscapes. **Landscape ecology**, v. 28, n. 6, p. 999-1023, 2013.

WU, J.; HOBBS, R. Key issues and research priorities in landscape ecology: an idiosyncratic synthesis. **Landscape ecology**, v. 17, n. 4, p. 355-365, 2002.

Recebido em: 09 set. 2023. Aceito em: 13 jun. 2024

# Geopolítica dos mares: um comparativo dos artigos científicos no Brasil e no mundo desde a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)

*Geopolitics of the seas: a comparison of scientific articles in Brazil and around the world since the United Nations Convention on the Law of the Sea (CNUDM)*

**MATHEUS MAGALHÃES DE OLIVEIRA DEL ROSSO SOARES<sup>1</sup>**

Universidade de Brasília  
Brasília, Brasil

**DANIEL ABREU DE AZEVEDO<sup>2</sup>**

Universidade de Brasília  
Brasília, Brasil

**Resumo:** A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), de 1982, transformou a maneira como os Estados veem suas relações com os espaços oceânicos. Este artigo compara a produção brasileira e internacional sobre o papel desses espaços na geopolítica desde a CNUDM. Para isso, essa pesquisa partiu de uma revisão de escopo nas bases Scopus, Scielo, Latindex e no acervo de duas revistas militares, comparando as principais bases conceituais utilizadas, a origem dos autores, o principal período de publicação e o foco geográfico de preocupação, nos períodos pré e pós-CNUDM. Entre os artigos brasileiros e internacionais, há convergência na utilização do conceito de Poder Marítimo de Mahan; como divergência, no caso brasileiro, há concentração de autores militares, publicados entre 1980-2010 e foco no Atlântico Sul; enquanto na produção internacional, são produzidos por civis, publicados entre 2010-2020 e apresentam uma maior variedade de espaços oceânicos.

**Palavras-chave:** geopolítica; mares; poder marítimo; CNUDM; revisão de escopo.

---

1 - Mestre em Geografia pela UnB. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7902-1802> E-mail: [matheus-delrosso2510@gmail.com](mailto:matheus-delrosso2510@gmail.com)

2 - Doutor em Geografia pela UFRJ. Professor adjunto do Departamento de Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UnB. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5354-128X>. E-mail: [daniel.azevedo@unb.br](mailto:daniel.azevedo@unb.br)

**Abstract:** The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) transformed the way States view their relations with oceanic spaces. This article compares Brazilian and international works on the role of these spaces in geopolitics since the UNCLOS. To achieve this, this research conducted a scoping review across the Scopus, Scielo, Latindex databases, as well as the collection of two military journals. It compared the main conceptual bases used, author origins, primary publication periods, and geographic focus of concern, in both pre- and post-UNCLOS periods. Among Brazilian and international articles, there is convergence in the use of Mahan's concept of Sea Power; as a divergence, the Brazilian case shows a concentration of military authors, with publications primarily between 1980-2010 and a focus on the South Atlantic; while international production is dominated by civilian authors, with publications mainly between 2010-2020 and a wider variety of oceanic spaces.

**Keywords:** geopolitics; seas; sea power; UNCLOS; scoping review.

## INTRODUÇÃO

Embora haja diversas definições de geopolítica desde sua criação no final do século XIX (AZEVEDO; NOGUEIRA, 2023), muitos autores a descrevem como um campo que busca compreender como a geografia influencia a política, as estratégias e as relações entre Estados e territórios, analisando seus diferentes atores e suas interações (COSTA, 1992; GRYGIEL, 2007; BECKER, 2012; GRAY, 2013; SLOAN, 2017). Sloan (2017) afirma que esse campo de conhecimento cruza três disciplinas acadêmicas: a história, que observa como traços do passado moldam o presente e podem influenciar o futuro; os estudos estratégicos, que examinam as interações entre adversários envolvidos em conflitos, potenciais ou reais; e a geografia<sup>3</sup>, já que o espaço físico influenciaria nos processos que ali ocorrem, seja na criação de fronteiras, na fundação de sistemas políticos ou nas trocas (terrestres ou marítimas) de comunicação ou de mercadorias entre diferentes atores.

É possível dizer que a história do “uso geopolítico” dos mares é muito antiga, datando de milhares de anos atrás, como no caso da primeira rota comercial estabelecida no Mar Egeu por volta de 7000 a.C. (HOREJS, 2015). Com o passar dos anos, ficou evidente a valorização dos territórios marítimos como ferramenta para aumentar o poder de um país. Entretanto, apesar de a ideia de se estabelecer fronteiras marítimas ter vindo após a Primeira Guerra Mundial, quando a

---

3 - Nota-se que o autor é oriundo de Relações Internacionais, especialmente quando vincula o termo geografia aos aspectos físico-naturais, algo comum entre pesquisadores de outras áreas de conhecimento.

percepção do conceito de espaços de segurança se tornou mais notória dentro do cenário internacional, foi somente em 1982, com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), que estabeleceu oficialmente de forma multilateral os conceitos e normas do direito marítimo e as fronteiras marítimas. É possível dizer que, desde então, os mares receberam um significado geopolítico ainda mais notável (CABREIRA; QUEIROZ, 2022).

Pensando em todas essas mudanças que os espaços oceânicos sofreram, Therezinha de Castro (2021 [1983]) e o Almirante Jorge Busch (1993) trouxeram a ideia de Oceanopolítica, que seria uma abordagem semelhante à geopolítica, mas que colocaria o mar como peça fundamental de um contexto político mais amplo, já que as dinâmicas que ocorrem nos oceanos e territórios insulares são diferentes das terrestres e seria necessário trazer outro olhar para preencher as lacunas que a área da geopolítica detém. Vale ressaltar que a Geopolítica e a Oceanopolítica são indissociáveis e é imprescindível que ambas caminhem lado a lado, e tanto as análises acadêmicas, quanto o planejamento estratégico dos Estados, devem envolver as duas discussões para compreender integralmente esses espaços.

Essa pesquisa contribui para uma literatura que, apesar de ser razoavelmente explorada na agenda da geografia política internacional, ainda é limitada, atendendo-se em sua grande maioria aos mesmos casos. Na geopolítica brasileira, essa temática é pouco explorada na academia, estando quase exclusivamente ligada às instituições militares, especialmente à Escola Superior de Guerra (COSTA, 1992; BECKER, 2012). É conhecida a ausência da geopolítica dentro da geografia brasileira atual: “a geopolítica tem se desprendido de suas raízes na geografia e desenvolve-se com certa autonomia percorrendo caminho paralelo a esta” (COSTA, 2022, p. 4). Almeja-se, com esse trabalho, reforçar a importância desse campo de conhecimento para a geografia.

O objetivo deste artigo é analisar a produção sobre o papel dos espaços oceânicos na geopolítica e a evolução do pensamento naval desde 1982, comparando a produção brasileira e internacional. Busca-se entender as mudanças em temas, autores e abordagens após a CNUDM. O artigo é dividido em quatro seções: a primeira aborda os procedimentos metodológicos, com foco na revisão de escopo; a segunda apresenta a ideia de geopolítica dos mares e um panorama dos artigos levantados; as últimas seções analisam a natureza dos artigos científicos publicados no Brasil e no mundo, destacando teóricos e temas principais.

Como resultados, ficou perceptível que a produção de artigos científicos na área da geopolítica dos mares em revistas nacionais e internacionais possui muito mais pontos divergentes do que convergentes. Na comparação entre a produção internacional e brasileira pré e pós-1982, observou-se que ambas mantêm

algumas características tradicionais ligadas à geopolítica clássica, mas apresentam importantes mudanças no foco temático, especialmente ligadas à variedade temática e de áreas de estudo. Já no comparativo entre os artigos pós-CNUDM em si, ficou claro que nos artigos encontrados, há convergência na utilização do conceito de Poder Marítimo de Mahan; como divergência, no caso brasileiro, há concentração de autores militares, maior produção entre 1980-2010 e foco no Atlântico Sul; enquanto na produção internacional, há civis, produção entre 2010-2020 e maior variedade de espaços oceânicos.

## PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Essa pesquisa partiu de uma revisão de escopo (AZEVEDO; URIAS; OLIVEIRA, 2023), com intuito de identificar e comparar quais são as principais temáticas discutidas nos artigos sobre geopolítica dos mares no Brasil e no mundo a partir de 1982, ano em que ocorreu a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Para a revisão internacional (Tabela 1), foi selecionada a base de dados *Scopus*, por ser uma das mais completas atualmente e possuir a característica de facilitar a busca de conteúdos específicos nos artigos<sup>4</sup>, além de trazer as maiores revistas do mundo na área da geopolítica, como *Geopolitics* e *Political Geography*. Foram definidos como descritores os termos “*geopolitics*” e “*sea*”, com o *booleano* “AND”, com o objetivo de lograr o maior número de artigos sobre a temática da pesquisa (totalizando 7280 artigos). O primeiro critério de filtragem dos artigos encontrados inicialmente foi o recorte estabelecido de 1982 a 2023 (7217 artigos). O critério seguinte foi a presença dos termos “geopolítica” e “mar” no título, resumo ou palavras-chave (616 artigos). Em seguida, em virtude de o termo geopolítica ter diversas definições e, em grande parte, ser utilizado sem grande preocupação com seu real conteúdo teórico e por vezes até incorretamente (SLOAN, 2017), realizou-se uma filtragem manual dos artigos para identificar quais realmente se encontravam na temática<sup>5</sup> (109 artigos). Finalmente, por conta do número expressivo de artigos e por vezes muitos abordarem os mesmos temas, foram incluídos no texto os artigos em que a CNUDM tem um papel mais central nas discussões (19 artigos).

---

4 - Ver Burnham (2006) para uma análise mais completa sobre a base de dados *Scopus*.

5 - Destaca-se que a temática que essa pesquisa almeja estudar é a da utilização estratégica do mar para o fortalecimento do poder e influência de um Estado. Com o intuito de clarificar as escolhas tomadas nesse momento da filtragem, alguns exemplos de artigos excluídos podem ser mencionados, como o artigo de Saddington e Hills (2023) que discorre sobre a geopolítica da representação espacial e as respostas emocionais da população da ilha de Tuvalu e o de Fekete (2023) sobre racismo civilizacional, etnonacionalismo e o choque de imperialismos na Ucrânia.

**Tabela 1 - Artigos internacionais encontrados sobre geopolítica dos mares.**

BASE DE DADOS	DESCRIPTORES	NÚMERO DE RESULTADOS PRIMÁRIOS	SEGUNDO MOMENTO DA FILTRAGEM	TERCEIRO MOMENTO DA FILTRAGEM	QUARTO MOMENTO DA FILTRAGEM	ARTIGOS INCLUÍDOS
SCOPUS	"geopolitics" AND "sea"	7280	7271	616	109	19

Fonte: Elaboração própria.

Para a revisão das produções brasileiras (Tabela 2), foram selecionadas as bases de dados Scielo e Latindex, ambas referências no campo das Ciências Humanas no Brasil e na América Latina (SHINTAKU; BRITO; NETO, 2014). Além disso, optou-se por também incluir a Revista Marítima Brasileira (RMB) e a Revista da Escola Superior de Guerra<sup>6</sup>. A RMB se mostrou uma fonte valiosa já que foi fundada em 1851, o que faz com que seja a revista marítima mais antiga do mundo em atividade, além de possuir conceito Qualis B2 da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES)<sup>7</sup>. Já a Revista da Escola Superior de Guerra foi incluída devido à sua importância para o pensamento estratégico e geopolítico brasileiro<sup>8</sup>. Sendo assim, foram utilizados, em português, os mesmos descritores, termo *booleano* e critérios de filtragem mencionados anteriormente para a definição dos artigos incluídos na pesquisa.

**Tabela 2 - Artigos nacionais encontrados sobre geopolítica dos mares.**

BASE DE DADOS	DESCRIPTORES	NÚMERO DE RESULTADOS PRIMÁRIOS	SEGUNDO MOMENTO DA FILTRAGEM	TERCEIRO MOMENTO DA FILTRAGEM	QUARTO MOMENTO DA FILTRAGEM	ARTIGOS INCLUÍDOS
SCIELO	"geopolítica" AND "mar"	1	1	0	0	0
LATINDEX	"geopolítica" AND "mar"	0	0	0	0	0

Fonte: Elaboração própria.

6 - Vale ressaltar que as revistas não se encontram nas bases de dados Scielo e Latindex.

7 - Informação retirada do site da Marinha do Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/rmb/a-revista>. Acesso em dezembro de 2023.

8 - Informação retirada do site da Revista da Escola Superior de Defesa. Disponível em: <https://revista.esg.br/index.php/revistadaesg/about>. Acesso em janeiro de 2024.



Além disso, também foi realizada uma breve revisão nas mesmas bases de dados e revistas, seguindo os mesmos critérios de filtragem anteriormente descritos, porém com o recorte pré-1982, dos quais o artigo mais antigo data de 1973. Esse levantamento tem como objetivo analisar quais eram as principais características das pesquisas realizadas antes da CNUDM e identificar as diferenças em relação aos artigos apresentados nos levantamentos anteriores. Dessa etapa foram incluídos mais cinco artigos (quatro nacionais e um internacional). Porém, vale ressaltar que os quatro artigos brasileiros apresentam um panorama das principais obras e discussões realizadas à época de sua respectiva publicação. Além de abordarem produções brasileiras, esses textos também contemplam publicações de outras partes do mundo, principalmente dos seus países vizinhos, dos Estados Unidos e das potências europeias (Reino Unido, França, Alemanha, Itália, etc).

Vale ressaltar que, ainda na parte da revisão, um dos objetivos dessa etapa era identificar a vinculação dos autores dos artigos. Para isso, foram analisadas as notas de rodapé de cada uma das produções levantadas, já que a maioria delas trazia a informação da ocupação e formação dos autores. Nos artigos que não traziam essa informação foi realizada uma pesquisa na plataforma do Google Acadêmico.

Na etapa seguinte, foram elaboradas tabelas, um gráfico e uma figura temática apresentando a localização específica dos casos encontrados. A imagem foi elaborada no ArcGIS Pro, criando “pontos” em um dos mapas-base da ferramenta e utilizando a simbologia de “símbolos proporcionais”, para ilustrar quais mares e oceanos foram mais estudados nos artigos brasileiros e estrangeiros levantados na etapa anterior.

Por fim, realizou-se uma revisão bibliográfica menos criteriosa em outros formatos de produção literária e científica, como artigos de revistas acadêmicas, livros, dissertações de mestrado e teses de doutorado, para contextualizar as discussões abordadas na pesquisa, principalmente na explicação da definição de geopolítica dos mares, poder marítimo e como os mares são utilizados geopoliticamente.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

Apesar de fugir do escopo metodológico deste artigo, é importante ressaltar que alguns trabalhos, além dos artigos analisados, lidam com o tema da geopolítica do Atlântico Sul. Na produção literária pode ser citado o livro de Penha (2010), intitulado “Relações Brasil-África e geopolítica do Atlântico Sul”, que busca discutir a perspectiva de desenvolvimento de uma bacia econômica no Atlântico Sul, tendo como foco de análise as relações geopolíticas estabelecidas entre o Brasil e os países da África Subsaariana, desde o começo do comércio atlântico português no século XVI até o final do século XX.

No campo das dissertações de mestrado podem ser citados os trabalhos de Brozsky (2013), Costa (2018) e Marreiro (2021), que analisam por meio da geopolítica, juntamente com a economia e estudos estratégicos, formas em que o Brasil atua para realizar a manutenção do seu posto como a principal potência marítima regional, associado ao fortalecimento econômico e político para a América Latina e a África.

Podem ser citadas também teses de doutorado, como a de Campello (2018), que discorre sobre como as disputas ambientais atuais tornaram-se temas geopolíticos centrais e como o Brasil, com suas reservas de petróleo no pré-sal, é alvo de pressões externas. Analisando assim, a geopolítica do pré-sal e como o país defende uma projeção autônoma no cenário internacional, conciliando responsabilidade ambiental, desenvolvimento socioeconômico, segurança nacional e a defesa soberana do Atlântico Sul. Entretanto, o foco dessa pesquisa está na produção de artigos publicados em revistas.

Partindo para a análise, o controle dos espaços oceânicos pode ser associado a uma grande gama de temáticas, como destacar o prestígio de um país, aspirações de ascensão regionais, preocupações estratégicas de acesso aos recursos naturais, mas, em essência, todos estão ligados ao fortalecimento do poder do Estado (MARRONI; ASMUS, 2013). Barry Gough (1998, p.55) afirma que a importância dos mares para a geopolítica reside no fato de que “quem controla o mar pode influenciar, embora não totalmente, o que se passa na terra”.

Apesar de ter escrito suas obras no final do século XIX e nos primeiros anos do século XX, Alfred Mahan (1891) e o conceito de Poder Marítimo ainda são centrais no pensamento naval atual. Para o autor, o acesso ao mar, o controle das linhas de comunicação e de comércio marítimo, o desenvolvimento a partir dos litorais e a criação de estratégias para o uso “militar” dos mares podem auxiliar na mudança de políticas mundiais, o que pode garantir a um país controle sobre determinadas regiões do globo. Estabelece-se, assim, uma relação indissociável entre o poder marítimo, o poder nacional e o desenvolvimento dos Estados. Assim, chama a atenção a persistente importância do autor nas pesquisas contemporâneas sobre o tema, como é evidente na pesquisa aqui realizada.

Apesar disso, Allahverdizadeh e Karimi (2023, p. 384) discutem sobre como as últimas décadas trouxeram “mudanças na estrutura da ordem internacional, no ambiente geopolítico dos mares, no quadro jurídico dos mares, na formação de coligações baseadas no mar e no ambiente de segurança dos mares”, sendo necessário repensar o Poder Marítimo. Para os autores, o conceito atual deve

abrangendo todos os aspectos do uso do mar, do *soft* e *hard power*<sup>9</sup> desses espaços, analisando não somente as “ferramentas militares” que os Estados utilizam para fortalecer seu poder marítimo, mas também as “não militares” (com acordos diplomáticos e econômicos de cooperação mútua, por exemplo), dando uma nova abordagem à Marinha e até mesmo ao poder marítimo na era pós-moderna. Outra mudança sofrida pela teoria naval veio com o fim da Guerra Fria, tornando necessário repensar a geopolítica dos mares, já que este marco representou o fim da dualidade entre os Estados Unidos e a União Soviética, viabilizando a exploração e a expansão dos poderes marítimos de outros Estados que não são grandes potências globais (KEARSLEY, 1992). Esse fenômeno possibilitou que outras regiões, países, mares e oceanos sejam estudados sob a ótica da geopolítica, algo que fica perceptível nas seções seguintes da pesquisa.

## PRODUÇÃO EM REVISTAS NACIONAIS

É importante ressaltar que o levantamento realizado revela um abandono sobre a temática na academia brasileira, tanto no período pré-CNUDM, quanto pós, já que nenhum artigo foi encontrado nas bases de dados Scielo e Latindex, duas das principais utilizadas no Brasil. Isso confirma o que autores já citados comentam sobre a contínua prevalência dos militares na geopolítica.

Visando contextualizar as próximas análises, faz-se necessário apontar algumas características dos quatro artigos brasileiros levantados no período pré-1982. De forma geral, todos os artigos (HOLLANDA, 1973 e 1974; VIANNA FILHO, 1980 e 1981) são fortemente influenciados por autores da geopolítica clássica, como Mackinder, Corbett, Meira Mattos e Mahan, em que a ideia de poder marítimo é indiscutivelmente indissociável das produções da época sobre geopolítica dos espaços oceânicos, além de conceitos como o de Estratégia Naval de Pierre Lacoste (1981) e a Doutrina de Segurança Nacional de Joseph Comblin (1978), que foram diretamente influenciados pelas obras dos autores previamente mencionados.

Além disso, esses artigos têm como temática principal a análise das estratégias militares das principais marinhas do mundo, inovações em relação a instrumentos de guerra e uso logístico dos espaços marítimo por diferentes países. Quanto ao recorte espacial das pesquisas, ficaram concentradas especialmente nos mares que banham as principais potências ocidentais do mundo, como o Atlântico Norte, o Mar do Norte e o Mediterrâneo. Apesar disso, já havia discussões sobre

---

9 - *Soft* e *hard power* podem ser traduzidos para o português como poder brando e duro, mas optou-se nesta pesquisa por utilizar o termo em sua língua original, como ocorre na maior parte da literatura sobre o tema.

o potencial do Oceano Pacífico tornar-se o ambiente geopolítico mais relevante e disputado nos mares (HOLLANDA, 1974) e também sobre futuros possíveis conflitos referentes aos espaços glaciais, assim como a necessidade do Brasil ser mais presente nessa região (HOLLANDA, 1973).

Algo que também chama a atenção é que em duas ocasiões (HOLLANDA, 1974) VIANNA FILHO, 1981) houve ponderações referentes à necessidade de formar novas, normas do direito marítimo mais adequadas e multilaterais. Assim como questionamentos sobre como as definições da CNUDM, como a ZEE, influenciaram positiva e negativamente na exploração dos recursos marítimos.

Sendo assim, partindo para a análise dos artigos pós-CNUDM, diferentemente dos artigos anteriores, o Atlântico Sul é o principal objeto de estudo dos artigos brasileiros e faz parte do que se denomina como “Entorno Estratégico”, entendido de acordo com a Política de Defesa Nacional (PND), como as regiões para as quais o país busca irradiar sua influência e sua liderança diplomática, econômica e militar. O entorno estratégico do Brasil atualmente compreende a região da América do Sul, os países limítrofes da África e, mais recentemente, a Antártida. (BRASIL, 2005).

Silva (2014) discute que, apesar de a região do Atlântico Sul ter perdido importância dentro da escala global no último século, esse oceano ainda é essencial no contexto regional. Cerca de 20% do transporte marítimo norte-americano é realizado nessas águas e trafegam pelas linhas de comunicações marítimas brasileiras mais de mil navios por dia, número que pode aumentar consideravelmente com o crescimento econômico e geopolítico do Brasil, assim como dos países do seu Entorno Estratégico. Sendo assim, apesar da relevância desse espaço, não foram encontrados artigos sobre o Atlântico Sul escritos por civis brasileiros e estrangeiros, apenas por membros da marinha brasileira.

Desse modo, optou-se por utilizar o acervo da Revista Marítima Brasileira (RMB), editada pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). Por essa razão, os artigos encontrados são, em sua grande maioria, análises sobre os interesses geopolíticos do Brasil e o papel da Marinha<sup>10</sup> - raros foram os casos de análises geopolíticas de outros mares e oceanos, algo mais perceptível nas revistas internacionais.

Nos artigos encontrados na RMB, como mencionado anteriormente, o foco principal foi o Atlântico Sul e a “Amazônia Azul”<sup>11</sup>. Três dos artigos encontrados tinham um caráter mais descritivo e buscaram explicar os conceitos estabelecidos pela CNUDM. O texto de Albuquerque (2008) traz em específico a definição

10 - Com a única exceção do artigo de Aquino (1984), que teve como tema as repercussões militares da expansão soviética na África.

11 - O termo corresponde às Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), uma região de extrema importância para o país, com uma área de 3,6 milhões de quilômetros quadrados (AQUINO, 2019, p. 166).

de Plataforma Continental, aplicando-a ao caso brasileiro<sup>12</sup>. Já os textos de Cunha (1988) e Longo (1985), apesar de serem descritivos, trazem consigo breves análises e conclusões dos autores.

O primeiro tem como objeto de estudo as ZEEs e como o estabelecimento dessas fronteiras marítimas afetariam países do chamado “Terceiro Mundo”<sup>13</sup>, dando foco especial ao Brasil. Cunha (1988) conclui que, por um lado, essas zonas trouxeram consigo grandes benefícios e responsabilidades para países costeiros, dando oportunidades de crescimento econômico, desenvolvimento científico e tecnológico, possibilitando que Estados subdesenvolvidos fortaleçam seus poderes marítimo, mas, por outro, atribuiu a esses países responsabilidades antes indefinidas de preservação e conservação das áreas mais privilegiadas e sensíveis dos mares.

O texto de Longo (1988) é mais geral sobre todos os conceitos estabelecidos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, porém foca exclusivamente no Brasil. O autor debate o benefício da ampliação da área de jurisdição nacional, acrescenta maiores responsabilidades à Marinha do Brasil, mas não limita as necessidades de meios navais, nem restringe sua atuação à linha de delimitação das áreas jurisdicionais, pois “as responsabilidades navais não têm fronteiras nos mares” (LONGO, 1988, p. 74).

Apesar de autores tradicionais do poder marítimo tradicionalmente ligados ao *hard power*, como Alfred Mahan, Herbert Richmond, Therezinha de Castro e Armando Vidigal, serem bastante recorrentes nos artigos brasileiros, para fundamentar como o mar pode ser utilizado geopoliticamente e como instrumento para fortalecer um Estado, é perceptível que a abordagem geopolítica brasileira se prende mais à ideia de diplomacia naval. Vitor Chiozzo (2018) apresenta a diplomacia naval como:

uma ferramenta única e útil para as Marinhas e os *policy makers* em todo o mundo e que continua a ser utilizada para promover os interesses e objetivos nacionais. Ela reside em uma posição exclusiva no panteão do arsenal diplomático de um Estado, envolvendo o emprego real das forças de defesa, para afetar outro ator político do sistema internacional por meio do uso, da demonstração ou da ameaça de força limitada por meios baseados no mar (CHIOZZO, 2018, p. 37).

---

12 - “A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância” (ALBUQUERQUE, 2008, p. 21).

13 - É importante mencionar que o Brasil não se encontra mais nessa classificação e atualmente é considerado um país de economia emergente.

Com exceção dos artigos de Longo (1985), Cunha (1988) e Albuquerque (2008), todos os artigos levantados buscam deixar claro que o plano de fortalecimento do poder marítimo brasileiro é realizado por meio da cooperação com o seu Entorno Estratégico, sendo a presença dos navios brasileiros no Atlântico Sul de suma importância geopolítica no âmbito regional e local do Brasil e de seus aliados<sup>14</sup> (SILVA, 2014). Essa atuação brasileira pode “proporcionar expressivos resultados políticos e diplomáticos, por meio da ampliação dos laços de amizade, confiança e credibilidade decorrentes das afinidades culturais e interesses afins pelo desenvolvimento e segurança regionais” (LEITE, 2015, p. 82).

Aquino (2019) traz uma discussão singular entre os artigos brasileiros, na qual propõe um comparativo entre o Brasil e a China, analisando de que modo o país asiático ascendeu como uma das grandes potências marítimas neste século e como o Brasil poderia replicar as estratégias chinesas para evoluir seu potencial nos mares, principalmente de utilização de territórios insulares com o propósito de aperfeiçoar sua estrutura de defesa e monitoramento de seu entorno estratégico. O autor defende que essas ilhas possibilitam ao Estado “presença avançada e permanente no Entorno Estratégico do seu território” (AQUINO, 2019, p. 172), dando apoio logístico às forças navais, estrutura para sensores e armamentos ou até como pistas de pouso. O autor conclui que, por conta do Brasil possuir uma das maiores fronteiras marítimas do mundo, seria vantajoso adotar essas estratégias para manter a soberania sobre seu território marítimo e aumentar sua projeção de poder no Atlântico Sul.

Interessante notar que essa tendência de crescimento em relevância da China como exemplo de poder marítimo global é amplamente debatida em todo o mundo, algo que será discutido e ficará evidente na seção seguinte do artigo.

Sendo assim, estabelecendo um comparativo entre a produção brasileira pré e pós-1982, pode-se notar que a produção ainda está quase estritamente ligada a autores militares. Ademais, apesar das temáticas relacionadas ao poder marítimo, estratégias militares e instrumentos de guerra terem sido discutidas em ambos os períodos, foi possível observar uma maior variedade e valorização de questões, principalmente sociais e ecológicas<sup>15</sup>, no pensamento naval atual. As discussões referentes à CNUDM e às fronteiras marítimas, especialmente ZEEs, se tornaram ainda mais frequentes nos artigos produzidos posteriormente. Mostra-se relevante reconhecer também que nos artigos produzidos antes da Convenção já existiam debates relativos à crescente importância do Oceano Pacífico

---

14 - Silva (2014) e Reis (2014) trazem uma análise mais aprofundada da importância dessa região para o Brasil e seu entorno estratégico.

15 - Vale ressaltar que o artigo de Hollanda (1973) traz uma breve discussão sobre a possibilidade da poluição nos mares se tornar uma temática importante a ser analisada no futuro.

e dos Oceanos Glaciais, assim como a importância do Brasil se fazer presente na Antártida, debates esses que se tornaram ainda mais relevantes posteriormente.

## PRODUÇÃO EM REVISTAS INTERNACIONAIS

Após realizar o levantamento na base de dados *Scopus* com recorte anterior a 1982, apenas um artigo foi encontrado (LASSERRE, 1980). Essa produção traz uma análise sobre o papel geopolítico e estratégico do Rio Saint Laurent no Canadá e como ele pode ser instrumentalizado para o fortalecimento logístico, econômico e militar do país na região da América e do Atlântico Norte. Esse artigo segue a mesma tendência dos artigos internacionais citados nos artigos brasileiros mencionados anteriormente, com a forte influência da geopolítica clássica, valorização dos mares e oceanos que banham as principais potências mundiais como objeto de estudo e foco nas temáticas que abordam principalmente a avaliação das táticas militares das marinhas mais importantes do mundo, as inovações nos equipamentos bélicos e o uso estratégico dos espaços marítimo.

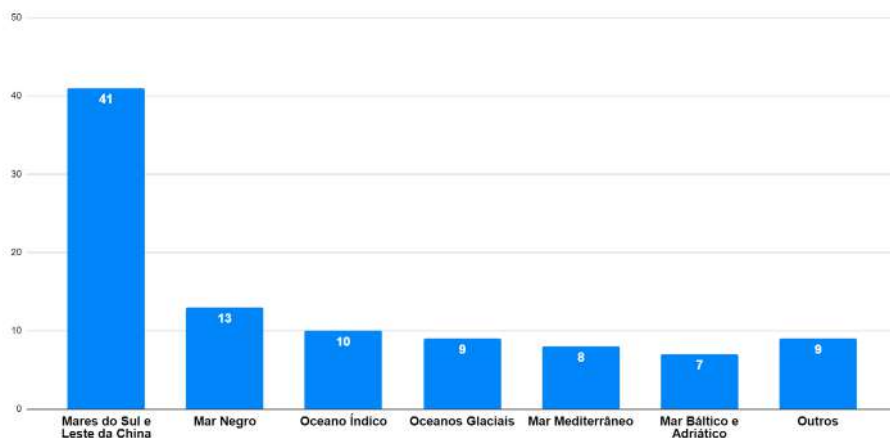
Diferentemente do que foi observado no levantamento dos artigos publicados em revistas apenas brasileiras, nos periódicos estrangeiros se tem uma maior variedade de temas dentro da geopolítica dos mares, mas que ainda estão ligados a potências mundiais como os Estados Unidos e a Rússia. Os dois Estados permanecem como objeto de estudo, tendo em vista seu *status* consolidado como grandes protagonistas nos mares desde 1982, agindo e expandindo seu poder marítimo em seus mares próximos, mas principalmente em outros mares oceanos que são de importância geopolítica em uma escala global<sup>16</sup>.

A partir do século XXI, tornou-se perceptível um aumento no interesse por novos casos nos artigos científicos, em especial a China, que cresceu exponencialmente dos anos 2000 em diante – de 1982 a 2000 foram apenas 9 artigos e após esse ano o número subiu para 42. O país se tornou o principal objeto de estudo, aparecendo em aproximadamente 47% dos artigos levantados. Porém, desde 2010, nota-se um aumento de artigos sobre o papel da Índia, principalmente no Oceano Pacífico (2 artigos antes de 2010 e 8 após) e das disputas no Ártico/Antártida (1 artigo antes e 8 após).

---

16 - Essa tendência é especialmente visível no caso dos EUA, que detém grande influência, principalmente nos mares asiáticos. Todos os artigos em que o país norte americano aparece como ator têm como foco essa região.

### Gráfico 1 - Mares e oceanos mais estudados nos artigos levantados



Fonte: Elaboração própria.

Ao levar em consideração as limitações que um artigo detém, nessa pesquisa vamos entrar mais a fundo em três dos quatro casos mais estudados (Gráfico 1): o dos Mares do Sul e Leste da China, o Oceano Índico e os Oceanos Glaciais. Optou-se por não aprofundar o caso do Mar Negro, já que os artigos levantados na pesquisa sobre o tema não entram em discussões teóricas e conceituais (tendo um caráter mais descritivo) e nenhum deles menciona a CNUDM, ambas questões centrais desse artigo.

Como uma breve apresentação dos outros casos, os artigos encontrados sobre o Mar Mediterrâneo (KATSANEVAKIS et al, 2015; STERGIOU, 2023) tinham como foco temático questões sobre a instabilidade geopolítica da região, conflitos entre os países banhados por ele em relação a recursos energéticos e problemas ambientais resultantes disso. Sobre os Mares Báltico e Adriático, incluindo também o Mar Negro, a principal temática é sobre o plano geopolítico polonês *Intermarium* (VOROZHEINA; KURGANSEII, 2023). Os artigos restantes eram sobre os mares da América Latina, da Europa e da África, principalmente sobre questões de ZEEs e de direito marítimo.

Dessa forma, realizando um comparativo entre a produção internacional pré e pós-1982, percebe-se que a produção internacional ainda segue a tendência de ser realizada principalmente por civis. Porém, os artigos atuais revelam uma maior variedade de objetos de estudo, cujo foco vai além dos mares e oceanos próximos às grandes potências como os EUA, Rússia e países europeus. Assim exibem



uma maior variedade temática, indo além da militarização dos espaços oceânicos por parte dos Estados e explorando mais questões sociais e ecológicas, assim como a participação de atores não estatais nas dinâmicas marítimas, como será observado nas seções a seguir.

## MARES DO SUL E LESTE DA CHINA

Nos últimos anos, diversos incidentes e confrontações vêm ocorrendo nas áreas marítimas e ilhas em disputa do Leste e Sudeste Asiático, principalmente entre China (PIZZOLO, 2022), Taiwan (SONG, 2001), Vietnã (KEYUAN, 1999), Filipinas (WU; VELASCO, 2022), Japão (ROWAN, 2005), Coreia do Sul (LUO, 2022) e os Estados Unidos (MOHAMADI; ZARGHAMI; VALIZADEH, 2019), criando um cenário geopolítico extremamente complexo e interessante de ser estudado. Pizzolo (2022) afirma que, com o crescimento da República Popular da China (RPC) nas últimas décadas como um grande poder econômico e militar, Pequim e o Exército de Libertação Popular da China (ELP) têm tomado medidas consideradas mais assertivas no Mares do Leste e principalmente do Sul da China, o que atualmente impõe desafios econômicos, jurídicos, políticos e militares aos rivais dessa potência asiática.

Choi (2017) aborda a incorporação de novas dinâmicas advindas da CNUDM que necessitam ser consideradas no âmbito da literatura geopolítica, especialmente no que se refere aos oceanos e ao poder marítimo, incluindo o direito de exercer autoridade em uma área que, anteriormente, era reconhecida legalmente como um espaço comum internacional. Dentre os artigos levantados sobre o assunto, a maioria tem como objetivo analisar as estratégias que a RPC tem adotado dentro dos seus mares e dos que contesta, como a utilização de embarcações de guarda-costeira como ferramenta de *soft power* em áreas sensíveis com reivindicações conflitantes de soberania marítima, para monitorar e proteger de forma “não política” esses territórios (GUILFOYLE; CHAN, 2022), a utilização de pequenas ilhas militarizadas, já existentes e artificiais, para expandir a presença e influência chinesa dentro da linha das nove raia<sup>17</sup> (SCOTT, 2021) e até a criação da Rota da Seda Marítima do Século 21 buscando mudar a ordem geopolítica mundial em favor da China (NOORALI; AHMADI, 2022).

Na grande maioria dos artigos<sup>18</sup> essas estratégias marítimas foram analisadas pela ótica da obra de Alfred Mahan e o fortalecimento do poder do Estado pela busca da supremacia global baseada na emulação da primazia marítima das he-

---

17 - Mais comumente conhecida como “*nine-dash line*”, representa a área que a RPC reivindica no Mar do Sul da China.

18 - Algumas que podem ser mencionadas são os textos de Huang e Liu (2023), Huang (2022), Hsiao (2016) e Keyuan (1999).

gemonias antigas, como o Reino Unido durante o século XIX e início do século XX. Outros artigos, como os de Pizzolo (2022) e Holmes e Yoshihara (2006) destacam que outros teóricos, além dos clássicos, são fundamentais para entender os mares chineses. A “teoria do risco” de Alfred von Tirpitz, por exemplo, foca na construção naval para projetar poder local e contrabalançar, mas não substituir, a hegemonia atual. Já Norman Angell, com sua “teoria da grande ilusão”, argumenta que a prosperidade geopolítica de um Estado depende mais dos laços econômicos criados com seus aliados, e menos do poder militar, dada a interdependência econômica global na atualidade. Essa diversidade de perspectivas reflete a complexidade do ambiente marítimo chinês e a necessidade de novas abordagens teóricas.

## OCEANO ÍNDICO

Há centenas de anos o Oceano Índico tem sido de grande importância geopolítica do mundo, abrigando algumas das rotas comerciais mais importantes da história. Atualmente, cerca de um terço do tráfego de cargas e dois terços das remessas de petróleo global passam por essas águas (IORA, 2023). Considerando a vasta extensão e as características únicas do Oceano Índico, diversas questões geoestratégicas são objeto de estudo na região. Entre elas, destacam-se a presença estratégica russa nas proximidades da África Oriental (GURJAR, 2022), o processo de expansão do mar territorial da Austrália (OPESKIN, 1991) e os conflitos territoriais nas ilhas da Oceania (MAWYER, 2021). No entanto, a temática central identificada em levantamentos recentes é o crescimento do poder marítimo indiano e o papel crescente da Índia nesse importante espaço oceânico.

Kupriyanov (2019) e Singh (2003) afirmam que o interesse da Índia em controlar o Oceano Índico está ligado à segurança marítima do país desde os tempos coloniais, já que mais de 95% de seu comércio depende do mar, com importantes artérias comerciais passando por seus portos. O vácuo geopolítico deixado após a Guerra Fria e as mudanças trazidas pela CNUDM permitiram que a Índia reivindicasse o papel de hegemonia regional. Na mesma década, a Índia iniciou um período de grandes investimentos no seu poder marítimo. O objetivo era claro: garantir que a presença e o controle das frotas indianas fossem significativos não apenas em suas fronteiras marítimas, mas também nas proximidades de países vizinhos e em todo o Oceano Índico. Essa estratégia tem se fortalecido progressivamente à medida que a Índia se consolida como uma grande potência global.

Além disso, similarmente à China, o país também tem como estratégia a utilização das ilhas para a ampliação de influência marítima regional, nesse caso com a utilização do arquipélago de Andamão e Nicobar (SCOTT, 2021). A localização privilegiada desse conjunto de ilhas fornece a Delhi uma presença dominante na

Baía de Bengala, além de expandir a presença naval indiana na cabeceira do Estreito de Malaca, o ponto de estrangulamento que dá acesso ao Oceano Índico, possibilitando construir uma “Cadeia de Ferro” para deter a expansão Chinesa e Russa na região.

Além das perspectivas tradicionais do poder marítimo, uma discussão importante acerca do pensamento naval atual foi identificada nos artigos sobre esses casos: o conceito de governança marítima, discutida por autores como Jivanta Schottli (2015) e Lidarev e Pant (2022). Estes últimos definem governança marítima como:

as complexas instituições, mecanismos, relações e processos formais e informais entre Estados, mercados, cidadãos e organizações, tanto inter como não governamentais, através dos quais os interesses coletivos no plano marítimo se articulam, estabelecem direitos e obrigações e mediam conflitos (LIDAREV; PANT, 2022, p. 270).

Algo importante atualmente porque traz uma nova perspectiva e problemática para os debates sobre o tema, na qual entram novos atores e questões, como economia azul, mineração em alto mar, poluição marítima, terrorismo marítimo, pirataria, pesquisa e operações de resgate, pesca ilegal, ajuda humanitária etc. Tópicos bastante atuais, advindos da evolução da geopolítica dos mares nos últimos anos e que não eram considerados pelos antigos teóricos.

## OCEANOS GLACIAIS

Durante grande parte do século XX, o Ártico e a Antártida acolheram um círculo de práticas e representações que buscavam reivindicar a soberania desses territórios “anárquicos” para diversos países, tendo como objetivo acessar o potencial de recursos presentes dentro das águas congeladas desses oceanos (DODDS, 2010). Aliadas a isso, estão as mudanças climáticas recentes, que tornaram essas regiões mais acessíveis e exploráveis, e a CNUDM, que possibilitou que os Estados adotassem uma série de estratégias geográficas diferentes a fim de estabelecer o máximo controle territorial sobre suas plataformas continentais.

Tendo em vista esse contexto, grande parte dos artigos levantados sobre os Oceanos Glaciais dizem respeito à presença russa (LI; LYNCH, 2023) e chinesa (BIEDERMANN, 2022) no Ártico, assim como os planos de criação de rotas econômicas que, caso se concretizem, poderão reduzir consideravelmente o tempo de travessia entre os principais pólos econômicos mundiais. Apesar de não ser tão

recorrente quanto o anterior, o Oceano Antártico também vem se apresentando como um notável objeto de estudo dentro da geopolítica dos mares, especialmente por ser uma região de inúmeras disputas territoriais sobre as ilhas antárticas e ilhas sub-antárticas (HEMMINGS; STEPHENS, 2010).

Embora não incorporem distintos conceitos e teóricos para analisar a geopolítica desses oceanos, limitando-se a abordar discussões mais convencionais sobre território, soberania e legibilidade territorial, baseando-se em autores como John Agnew, Stuart Elden e Matthew Hannah, esses casos se mostraram interessantes por trazerem e aprofundarem os conceitos estabelecidos pela CNUDM, como mar territorial, zona econômica exclusiva e principalmente plataforma continental, e como se aplicam e manifestam de fato na relação entre Estados e no planejamento geopolítico e geoestratégico dos mesmos.

## **COMPARATIVO ENTRE A PRODUÇÃO BRASILEIRA E INTERNACIONAL**

Sintetizando e comparando os achados da pesquisa que aqui se realizou (Tabela 3), fica claro que a base conceitual da geopolítica dos mares, tanto no contexto nacional quanto internacional, é indissociável da ideia clássica de poder marítimo de Alfred Mahan, porém, alguns outros autores também aparecem com importância. No Brasil, observa-se uma forte utilização do cientista naval Armando Vidigal (aparece em 34%) e a geógrafa Therezinha de Castro (22%), dois dos principais nomes da geopolítica brasileira, com sua abordagem da oceanopolítica e Amazônia Azul. Além deles, destaca-se, também, Geoffrey Till com a ideia de Diplomacia Naval (44%), central no pensamento estratégico da Marinha Brasileira. No caso internacional, percebeu-se nas análises que há pouca variedade de autores e conceitos utilizados: é possível destacar apenas três exceções notáveis: Alfred von Tirpitz e a “teoria do risco”, citado duas vezes, Norman Angell e a ideia da “grande ilusão” e Jivanta Schottli e o conceito de governança marítima, ambos citados uma vez.

**Tabela 3 - Quadro-síntese comparativo da pesquisa**

	<b>BRASIL</b>	<b>MUNDO</b>
<b>BASE CONCEITUAL</b>	Poder Marítimo; Oceanopolítica; “Amazônia Azul”; Diplomacia Naval	Poder Marítimo; Teoria do Risco; “A Grande Ilusão”; Governança Marítima
<b>VINCULAÇÃO DOS AUTORES</b>	Militares	Civis
<b>PERÍODOS MAIS PUBLICADOS (DÉCADAS)</b>	Anos 1980 e 2010	Anos 2010 e 2020
<b>FOCO DE PREOCUPAÇÃO</b>	Atlântico Sul	Mares do Sul e Leste da China; Mar Negro; Oceano Índico; Mares Glaciais

Fonte: Elaboração própria.

Quanto aos próprios autores dos artigos levantados, no caso brasileiro, apesar da Revista Marítima Brasileira aceitar artigos de autores civis brasileiros e estrangeiros, todos os artigos levantados sobre a temática são de autores nacionais vinculados às Forças Armadas, mais especificamente à Marinha. Já os autores nas revistas internacionais seguem uma tendência completamente contrária: apesar de haver um caso em que os autores estão ligados às Forças Armadas (HOLMES; YOSHIHARA, 2006), os artigos são produzidos exclusivamente por civis, notadamente doutores e professores de universidades de todo o mundo.

Os artigos brasileiros se concentraram em dois períodos: na década de 1980, focados na definição dos conceitos de direito marítimo da CNUDM e na análise dos impactos dessas normas no planejamento geopolítico e estratégico do Brasil; e nos anos 2010, com ênfase no fortalecimento do poder marítimo e na defesa e segurança do país, já com as questões da CNUDM consolidadas. Na produção internacional, os períodos mais produtivos foram nas décadas de 2010 e 2020. Em 2010, houve uma variedade temática, mas com forte associação à CNUDM, similar ao Brasil nos anos 1980. Já nos anos 2020, ocorreu um aumento significativo de artigos, sobretudo sobre a China, que tem adotado uma postura mais assertiva para expandir seu poder marítimo e influência regional e global.

A partir da revisão de escopo, foi possível perceber uma interessante disper-

são espacial no foco da geopolítica dos mares desde 1982 (Figura 1), revelando novas áreas como objetos de estudo, especialmente em regiões em que podem ser percebidos conflitos territoriais marítimos. Há trabalhos sobre o tema em todos os continentes e oceanos do mundo, com forte destaque para o Mar da China. Apesar da óbvia importância dos EUA no cenário geopolítico mundial, há pouca produção sobre as águas mais próximas do seu território core, o que revela que a produção americana se preocupa mais com questões da geopolítica oceânica que ocorre em outras áreas do mundo, já que 27 autores são oriundos do país norte-americano.

**Figura 1 - Figura de “símbolos proporcionais” dos mares e oceanos mais estudados nos artigos levantados**

Fonte: Elaboração própria.



Além disso, apenas pesquisas brasileiras colocam o Atlântico Sul como recorte espacial, apesar da sua importância mencionada anteriormente. Porém, avanços em ações como a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), que tem como objetivo monitorar esse espaço geopolítico e geoestratégico, e utili-

zã-lo para desenvolver econômica, científica e politicamente os países membros (VAZ; MIGON, 2013), talvez converta esse oceano em um objeto de estudo mais proeminente na escala global.

Outro ponto importante a ser destacado é a relevante produção sobre os mares glaciais, especialmente o Oceano Ártico, ganhando força no que se conhece atualmente como “criopolítica” (DU *et al*, 2020), formada por questões políticas internacionais decorrentes de mudanças na criosfera e seus elementos constituintes devido ao aquecimento global, bem como a competição, conflitos e negociações resultantes entre atores estatais ou não estatais, cooperação e outros comportamentos interativos. Nos últimos anos, as mudanças impulsionadas por essas alterações climáticas posicionaram o Ártico e a Antártida como uma área fundamental para a geopolítica, já que o derretimento acelerado da criosfera permite a extração de recursos, formação de rotas marítimas e exploração do valor estratégico militar das regiões polares antes inacessíveis.

A Figura 1 revela que, apesar de a preocupação sobre geopolítica dos mares estar concentrada atualmente no sul asiático, o que revela a ascensão da China como potência que desafia principalmente os Estados Unidos, os mares euroasiáticos ainda se configuram como pontos importantes nesse debate. Os mares que são pontos de contato entre a Europa Ocidental e a Oriental/Rússia, ainda se configuram como áreas de tensão, como é possível perceber na prática com a invasão da Crimeia em 2014 (KUSHNIR, 2017).

O leste da Oceania, grande parte do continente africano e as partes mais setentrionais da América do Sul e da América do Norte não foram áreas de grande interesse nas pesquisas encontradas em geopolíticas dos oceanos, apesar de isso não significar uma ausência de conflitos, como se percebe atualmente entre Venezuela e Guiana sobre o território marítimo que faz parte da região de Essequibo (ELIAS-ROBERTS, 2014).

## CONCLUSÃO

Essa pesquisa buscou por meio de uma revisão de escopo em importantes e grandes bases de dados expor como a abordagem geopolítica é utilizada dentro do ambiente acadêmico para compreender a importância dos mares e oceanos no cenário nacional e internacional, mostrando as principais discussões desde 1982. Trouxe também um breve panorama dos casos do Atlântico Sul, dos Mares Chineses, do Oceano Índico e dos Oceanos Glaciais, todos centrais nas pesquisas e alvos de grande notoriedade nos anos recentes.

Apesar de a utilização geopolítica dos mares não ser algo novo, sendo quase tão antiga quanto as primeiras civilizações humanas, fica evidente que a Conven-

ção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 mudou profundamente a maneira pela qual os Estados pensam estrategicamente suas relações com os espaços oceânicos, dando novas dimensões e possibilitando que novos atores aumentem sua influência e poder, tanto em âmbito regional, quanto global. Ademais, mudanças nas últimas décadas, como o fim do mundo bipolar e a valorização de questões sociais, econômicas e ecológicas, moldaram o pensamento naval atual, exigindo novos conceitos e teorias, além de uma revisão dos clássicos da geopolítica marítima.

Na comparação entre a produção internacional e brasileira pré e pós-1982, observou-se que ambas mantêm algumas características tradicionais, mas apresentam importantes mudanças no foco temático. Enquanto a produção internacional segue predominantemente civil, com maior diversidade de objetos de estudo, abordando não apenas os mares das grandes potências mas também temas referentes à militarização dos espaços oceânicos, a produção brasileira continua sendo majoritariamente militar. No entanto, o pensamento naval brasileiro atual passou a valorizar mais questões sociais e ecológicas, além de dar maior destaque a discussões sobre a CNUDM e fronteiras marítimas, assim como a crescente importância do Pacífico e dos Oceanos Glaciais, temas já presentes anteriormente, mas com maior relevância no período pós-1982.

Vale ressaltar que essa pesquisa tem limitações que precisam ser superadas por investigações posteriores. A principal delas é o levantamento e análise que deverá ser realizado de artigos publicados em revistas ligadas a geopolítica no Brasil que não se encontram nas bases de dados selecionadas na pesquisa, como a Revista de Geopolítica, Revista Geopolítica Transfronteiriça, dentre outras. Além de não expressar a totalidade dos trabalhos produzidos na academia brasileira, faz-se necessário analisar futuramente outras formas de produção acadêmicas que abordam a temática, como mencionado anteriormente.

Esse artigo buscou auxiliar futuras produções em uma área que, apesar de estar crescendo dentro da academia, não é tão explorada na geografia brasileira. Entender as questões geopolíticas acerca dos mares joga luz nos processos dinâmicos de utilização tática desses espaços ou de possíveis reivindicações territoriais dentro de um Estado. Ademais, todos os anos, com novos atores se tornando presentes, novos casos surgem trazendo novas nuances para serem estudadas, fazendo com que as águas se mostrem como um objeto de estudo singular e muito pertinente no contexto atual do mundo.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, A. Jurisdição brasileira sobre a plataforma continental além das 200 milhas. **Revista Marítima Brasileira**, v. 128, n. 3, p. 21-25, 2008.

ALLAHVERDIZADEH, R.; KARIMI, M. A New Approach to the Theory of Seapower in the 21st Century (In Times of War and Peace). **Geopolitics Quarterly**, v. 18, n. 4, p. 383-411, 2023.

AQUINO, S. Repercussões militares da expansão soviética na África. **Revista Marítima Brasileira**, v. 104, n. 1, p. 17-31, 1984.

AQUINO, G. A influência dos elementos baseados em terra na guerra naval: uma breve comparação entre Brasil e China. **Revista Marítima Brasileira**, v. 139, n. 2, p. 166-175, 2019.

AZEVEDO, D.; NOGUEIRA, R. **Geografia Política: Base Conceitual e Diversidade Temática**. Brasília: Calíandra, 2023.

AZEVEDO, D.; URIAS, G.; OLIVEIRA, L. A Revisão da Literatura como método de pesquisa na Geografia: uma scoping review. **Boletim Paulista de Geografia**, n. 109, p. 65-88, 2023.

BECKER, B. A Geografia e o Resgate da Geopolítica. **Revista Espaço Aberto**, v.2, n.1, p.117-150, 2012.

BIEDERMANN, R. Exploring Sino-Russian-Nordics triangular relations: complex balancing along the Polar Silk Road. **Journal of Contemporary European Studies**, v. 30, n. 4, p. 623-639, 2022.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. **Decreto no 5.484, de 30 de junho de 2005**. Política de Defesa Nacional. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2005/decreto/d5484.htm#:~:text=DECRETO%20Nº%205.484%2C%20DE%2030.que%20lhe%20confere%20o%20art](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/decreto/d5484.htm#:~:text=DECRETO%20Nº%205.484%2C%20DE%2030.que%20lhe%20confere%20o%20art). Acesso em: 15 de novembro de 2023.

BROZOSKI, F. A **Revalorização Geopolítica e Geoeconômica do Atlântico Sul no Sistema Internacional**. Dissertação (Mestrado em Economia) - Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013.

BURNHAM, J. Scopus database: a review. **Biomedical Digital Libraries**, n. 3, v. 1, 2006.

BUSCH, J. **Oceanopolítica: uma alternativa para el desarrollo**. Santiago: Editorial Andres Bello, 1993.

CABRERA, D.; QUIROZ, A. La Zona Económica Exclusiva: el papel geopolítico de la Corte Internacional de Justicia en los casos Perú–Chile y Nicaragua–Colombia (2001-2014). **Geopolítica(s)**, v. 13, n. 1, p. 83-113, 2022.

CAMPELLO, M. **A Quem Interessar Possa! A Geopolítica Ambiental e os Impactos sobre o Pré-Sal Brasileiro**. Tese (Doutorado em Economia) - Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2018.

CASTRO, T. Oceanopolítica. **A Defesa Nacional**, v. 70, n. 709, p. 107-126, 2021.

CHIOZZO, V. Diplomacia naval: instrumento de política externa no mar. **Revista Marítima Brasileira**, v. 138, n. 2, p. 31-42, 2018.

CHOI, Y. The Blue Economy as governmentality and the making of spatial rationalities. **Dialogues in Human Geographies**, v. 7, n. 1, p. 37-41, 2017.

COMBLIN, J. **A Ideologia da Segurança Nacional**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

COSTA, M. **O Atlântico Sul na reconfiguração do entorno estratégico brasileiro**. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) - Instituto de Estudos Sociais e Políticos, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2018.

COSTA, W. **Geografia Política e Geopolítica**. São Paulo: Edusp, 1992.

COSTA, W. Impressões sobre os rumos atuais da geografia política e da geopolítica (dialogando com Iná Elias de Castro). **Revista Espaço & Geografia**, v. 25, n. 1, p. 1-17, 2022.

CUNHA, M. O conceito de zona econômica exclusiva na convenção sobre o direito do mar: perspectivas e novas responsabilidades para os estados do terceiro mundo. **Revista Marítima Brasileira**, v. 108, n. 2, p. 99-107, 1988.

DODDS, K. Flag planting and finger pointing: The Law of the Sea, the Arctic and the political geographies of the outer continental shelf. **Political Geography**, v. 29, p. 63-73, 2010.

DU, D.; QIN, D.; MA, Y.; YANG, W.; XIA, Q. The Age of Cryopolitics is Coming. **Bulletin of Chinese Academy of Sciences (Chinese Version)**, v. 35, n. 4, p. 513-522, 2020.

ELIAS-ROBERTS, A. Legal Reflections on the Guyana-Venezuela Maritime Issue. **Caribbean Journal of International Relations & Diplomacy**, v. 2, n. 1, p.13-36, 2014.

FEKETE, L. Civilisational racism, ethnonationalism and the clash of imperialisms in Ukraine. **Race and Class**, v. 64, n. 4, p. 3-26, 2023.

- GRAY, C. **Perspectives on Strategy**. Oxford: Oxford University Press, 2013.
- GOUGH, B. Maritime Strategy: The Legacies of Mahan and Corbett as Philosophers of Sea Power. **The RUSI Journal**, v. 133, n. 4, p. 55-62, 1988.
- GRYGIEL, J. **Great Powers and Geopolitical Change**. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2007.
- GUILFOYLE, D.; CHAN, E. Lawships or warships? Coast guards as agents of (in)stability in the Pacific and South and East China Sea. **Marine Policy**, v. 140, p. 1-8, 2022.
- GURJAR, S. Russia Returns to the Indian Ocean: Exploring the Expanding Strategic Presence. **India Quarterly**, v. 78, n. 3, p. 413-430, 2022.
- HEMMINGS, A.; STEPHENS, T. The extended continental shelves of sub-Antarctic Islands: implications for Antarctic governance. **Polar Record**, v. 46, n. 239, p. 312-327, 2010.
- HOLLANDA, F. Geoestratégia e Geopolítica Mundial. **Revista Marítima Brasileira**, v. 93, n. 2, p. 119-137, 1973.
- HOLLANDA, F. Geopolítica e o mar. **Revista Marítima Brasileira**, v. 94, n. 2, p. 133-153, 1974.
- HOLMES, J.; YOSHIHARA, T. China and the Commons: Angell or Mahan? **World Affairs**, v. 168, n. 4, p. 172-191, 2006.
- HOREJS, B. et al. The Aegean in the Early 7th Millennium BC: Maritime Networks and Colonization. **Journal of World Prehistory**, n. 28, p. 289-330, 2015.
- HSIAO, A. China and the South China Sea “Lawfare”. **Issues & Studies**, v. 52, n. 2, p. 1-42. 2016.
- HUANG, Y.; LIU, Y. Encountering and Experiencing the Geopolitics of Tourism (Im)Mobilities: A Case of China’s Tourism in the South China Sea. **Australian Geographer**, v. 54, n. 4, p. 545-559, 2023.
- HUANG, Y. Consuming geopolitics and feeling maritime territoriality: The case of China’s patriotic tourism in the South China Sea. **Political Geography**, v. 98, p. 1-13, 2022.
- IORA. **About IORA**. Disponível em: <https://www.iora.int/en/about/about-iora>. Acesso em: dezembro de 2023.
- KATSANEVAKIS et al. Marine conservation challenges in an era of economic crisis and geopolitical instability: The case of the Mediterranean Sea. **Marine Policy**, v. 51, p. 31-39, 2015.

KEARSLEY, H. Rethinking Maritime Power Theory. **Comparative Strategy**, v. 2, p. 195-211, 1992.

KEYUAN, Z. Maritime Boundary Delimitation in the Gulf of Tonkin. **Ocean Development and International Law**, v. 30, n. 3, p. 235-254, 1999.

KUPRIYANOV, A. Geopolitics of the Sea: The Idea of Ocean Control in the Political Discourse of Independent India. **Vestnik RUDN International Relations**, v. 19, n. 2, p. 234-246, 2019.

KUSHNIR, O. Russian Geopolitical Advancements in the Black Sea Region: the Annexation of Crimea. **Athenaeum**, v. 56, p. 111-135, 2017.

LACOSTE, P. Stratégie navale: Guerre ou dissuasion? **Armées d'aujourd'hui**, v. 81, n. 61, p. 1-10, 1981.

LASSERRE, J. Les Rôles Géopolitiques du Saint-Laurent. **Cahiers de Géographie du Québec**, v. 24, n. 61, p. 135-144, 1980.

LEITE, C. A projeção anfíbia no apoio à política externa: construindo parcerias no Atlântico Sul. **Revista Marítima Brasileira**, v. 135, n. 3, p. 79-85, 2015.

LI, X.; LYNCH, A. New insights into projected Arctic sea road: operational risks, economic values, and policy implications. **Climate Change**, v. 176, n. 30, p. 1-16, 2023.

LIDAREV, I.; PANT, H. India and maritime governance in the Indian ocean: the impact of geopolitics on India's involvement in maritime governance. **Contemporary South Asia**, v. 30, n. 2, p. 269-286, 2022.

LONGO, A. Os interesses marítimos brasileiros e a terceira conferência sobre o direito do mar. **Revista Marítima Brasileira**, v. 105, n. 2, p. 41-85, 1985.

LUO, S. China-South Korea Disputes in the Yellow Sea: Why a More Conciliatory Chinese Posture. **Journal of Contemporary China**, v. 31, n. 138, p. 913-930, 2022.

MAHAN, A. **Influence of sea power upon history, 1660-1783**. Boston: Little, Brown and Company, 1891.

MARCONDES, V.; BRISOLA, A. Análise por triangulação de métodos: Um Referencial para pesquisas qualitativas. **Revista Univap**, v. 20, n. 35, p. 201-208, 2014.

MARREIRO, M. **As representações espaciais e a geopolítica popular no Brasil: o Atlântico Sul como uma geografia imaginativa**. Dissertação (Mestrado em Segurança Internacional e Defesa) - Programa de Pós-Graduação em Segurança Internacional e Defesa, Escola Superior de Defesa, 2021.

MARRONI, E.; ASMUS, M. Geopolitical Strategy for the Territorialism of Oceans and Seas. **International Journal of Geosciences**, v. 4, n. 7, p. 1051-1054, 2013.

MAWYER, A. Floating islands, frontiers, and other boundary objects on the edge of Oceania's futurity. **Pacific Affairs**, v. 94, n. 1, p. 123-144, 2021.

MOHAMADI, H.; ZARGHAMI, E.; VALIZADEH, H. Analysis of the reasons for focusing the US strategy towards Asia-Pacific. **Geopolitics Quarterly**, v. 15, n. 54, p. 173-195, 2019.

NOORALI, H; AHMADI, S. Highlighting the Geopolitical Challenges Facing the China One Belt One Road Initiative. **Geopolitics Quarterly**, v. 18, n. 66, p. 1-34, 2022.

OPESKIN, B. Australia's territorial sea: International and federal implications of its extension. **Ocean Development and International Law**, v. 22, n. 4, p. 395-431, 1991.

PENHA, E. **Relações Brasil-África e geopolítica do Atlântico Sul**. Salvador: EDUFBA, 2010.

PIZZOLO, P. The legacy of Admiral von Tirpitz: a geopolitical understanding of China's naval buildup through sea-denial strategies. **Italian Political Science Review**, v. 52, n. 3, p. 297-312, 2022.

REIS, R. Atlântico Sul e Amazônia Azul: Um desafio geopolítico para a sociedade brasileira? **Revista Marítima Brasileira**, v. 134, n. 2, p. 29-45, 2014.

ROWAN, J. The U.S.-Japan Security Alliance, ASEAN, and the South China Sea Dispute. **Asian Survey**, v. 45, n. 3, p. 414-436, 2005.

SADDINGTON, L.; HILLS, T. Geopolitics and humiliation: The 'sinking islands' of Tuvalu. **Political Geography**, v. 105, p. 1-18, 2023.

SCHOTTLI, J. **Power, Politics and Maritime Governance in the Indian Ocean**. Abingdon: Routledge, 2015.

SCOTT, D. Small Island Strategies in the Indo-Pacific by Large Powers. **Journal of Territorial and Maritime Studies**, v. 8, n. 1, p. 66-85, 2021.

SHINTAKU, M.; BRITO, R.; NETO, S. A avaliação dos portais de revistas brasileiros implementados com o SEER/OJS por meio do levantamento da indexação pelo Latindex e SciELO. **Informação & Sociedade: Estudos**, v. 24, n. 2, p. 139-148, 2014.

SLOAN, G. **Geopolitics, geography and strategic history**. Abingdon: Routledge, 2017.

SILVA, A. O Atlântico Sul na perspectiva da segurança e da defesa. **Revista Marítima Brasileira**, v. 134, n. 3, p. 41-55, 2014.

SINGH, K. The Changing Paradigm of India's Maritime Security. **International Studies**, v. 40, n. 3, p. 229-245, 2003.

SONG, Y. The PRC's Peacetime Military Activities in Taiwan's EEZ: A Question of Legality. **The International Journal of Marine and Coastal Law**, v. 16, n. 4, p. 625-643, 2001.

STERGIOU, A. Eastern Mediterranean Energy Geopolitics Revisited: Green Economy Instead of Conflict. **Journal of Balkan and Near Eastern Studies**, v. 25, n. 4, p. 604-625, 2023.

VAZ, C.; MIGON, E. O Brasil e as alternativas para o incremento da cooperação em segurança & defesa na zona de paz e cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS). **Revista da Escola Superior de Guerra**, v. 28, n. 56, p. 110-131, 2013.

VIANNA FILHO, A. Geopolítica e fronteiras. **Revista Marítima Brasileira**, v. 100, n. 1, p. 81-103, 1980.

VIANNA FILHO, A. Geopolítica na Venezuela. **Revista Marítima Brasileira**, v. 101, n. 3, p. 135-148, 1981.

VOROZHEINA, Y.; KURGANSKII, A. Genesis and Evolution of the Polish Geopolitical Concept of Intermarium. **Sovremennaya Evropa**, v. 2023, n. 1, p. 127-138, 2023.

WU, X.; VELASCO, J. Examining the Philippines' China policy: great powers and domestic politics. **Australian Journal of International Affairs**, v. 76, n. 6, p. 672-693, 2022.

Recebido em: 24 jan. 2024. Aceito em: 16 maio 2025.



# Crise brasileira durante os governos Dilma e a nova onda migratória para os Estados Unidos

## *Brazilian crisis during Dilma's governments and the new wave of migration to the USA*

**RAÍSSA FERREIRA FIGUEIREDO<sup>1</sup>**

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Rio de Janeiro, Brasil

**LIRIAN MELCHIOR<sup>2</sup>**

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Rio de Janeiro, Brasil

**Resumo:** O presente artigo busca analisar a relação entre a crise econômica durante o governo da presidenta Dilma Rousseff e uma nova onda migratória de brasileiros para os Estados Unidos da América. Trata-se de um novo perfil socioeconômico de migrantes que se distingue dos movimentos migratórios anteriores de brasileiros para este país, em especial para o estado da Flórida, analisado neste artigo. A união entre setores das camadas dominantes e a mídia foi eficaz em disseminar a percepção de ameaça aos privilégios de uma classe média cada vez mais amedrontada, resultando no *impeachment* da então presidenta em 2016. Diante da crise instaurada e da intensa cobertura midiática que propagava o terror, integrantes destas camadas buscaram nos Estados Unidos uma oportunidade de manutenção dos padrões de vida semelhantes aos que possuíam no Brasil.

**Palavras-chave:** migrantes brasileiros; Estados Unidos; governo Dilma Rousseff; crise.

---

1 - Graduada em Geografia pela UFRRJ. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2040-5390> E-mail: [rais-saffigueiredo@hotmail.com](mailto:rais-saffigueiredo@hotmail.com)

2 - Doutora em Geografia pela UNESP. Professora Associada do Departamento de Geografia da UFRRJ. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8571-2538> E-mail: [lirianmelchior@ufrrj.br](mailto:lirianmelchior@ufrrj.br)



**Abstract:** This article seeks to analyze how the economic crisis during President Dilma Rousseff's administration propelled a new wave of Brazilian migrants to the United States. This wave is characterized by a distinct socioeconomic profile of migrants, different from previous flows in the history of Brazilian migration to the United States, with particular attention to the state of Florida. The alliance between sectors of the ruling class and the media was effective in disseminating the perception of a threat to the privileges of an increasingly fearful middle class, culminating in the impeachment of the then-president in 2016. Faced with the established crisis and the intense media coverage propagating fear, the middle class sought an opportunity in the United States to maintain a standard of living similar to what they had in their home country.

**Keywords:** brazilian migrants; United States; Dilma Rousseff government; crisis.

## INTRODUÇÃO

As relações entre as conjunturas econômicas e políticas com as migrações internas ou internacionais são bastante estreitas e fornecem elementos para a compreensão dos fluxos migratórios, de suas características sociais e das territorialidades envolvidas. Assim, a crise econômica e política instaurada durante os dois governos da presidenta Dilma Vana Rousseff<sup>3</sup> agravou instabilidades políticas que culminaram com as manifestações de junho de 2013. Destaque-se que, entre outras razões, as manifestações evoluíram diante da forte oposição enfrentada no Congresso Nacional, chegando ao processo de *impeachment* em 2016.

Dessa forma, abordaremos neste artigo os desdobramentos deste período de crise para analisar os movimentos migratórios subsequentes para os Estados Unidos da América, em grande parte, de emigrantes provenientes de camadas do que poderíamos chamar de “classe média”. Assim, nosso objetivo é debater as relações entre a crise econômica e política e o fluxo migratório para os Estados Unidos, analisando os discursos e as alegações utilizadas pelos migrantes, com recorte para o estado da Flórida. Para tanto, realizamos pesquisa bibliográfica, em fontes secundárias e em publicações de grande acesso – jornais e revistas da época.

O artigo encontra-se organizado em quatro partes, quais sejam: 1. Um resumo dos primeiros passos do Lulismo; 2. Governo Dilma: crise e queda; 3. O descontentamento da classe média e a motivação de migrar e 4. Análise das migrações para a Flórida.

---

3 - De 1 de janeiro de 2011 a 31 de agosto de 2016. Ressalte-se que estes governos sucederam os dois governos do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que deixou a presidência em 2010 com índices de aprovação excelentes.

## 1. UM RESUMO DOS PRIMEIROS PASSOS DO LULISMO

Com a eleição de Lula à presidência em 2002, o Brasil teve um fôlego de esperança quanto a políticas voltadas para o âmbito social e para os mais pobres. O Partido dos Trabalhadores (PT) ter chegado ao cargo mais importante do país era algo significativo para uma parte da esquerda, mas alguns setores já haviam rompido em função de acordos que vinha fazendo com alas da direita.

Ricardo Antunes (2020) destaca um caráter de continuidade do neoliberalismo no governo Lula, e não de rompimento, preservando a formação social burguesa. Ele ressalta que a hegemonia do capital financeiro não foi contestada e o país permaneceu submetido à cartilha do Fundo Monetário Internacional (FMI). Ainda de acordo com Antunes (2020), no segundo governo, em 2006, diante do enfrentamento de dificuldades por conta dos escândalos, como os do “mensalão”, foram ampliadas políticas assistencialistas como o programa Bolsa Família e o aumento real do salário-mínimo, estimulando o apoio das parcelas paupérrimas da sociedade.

Singer (2012), nesse sentido, explica que esse é o *modus operandi* do lulismo. Trata-se de “combater a pobreza [...] por meio da ativação do mercado interno, melhorando o padrão de consumo da metade mais pobre da sociedade [...] sem confrontar os interesses do capital.” (SINGER, 2012)

Fazendo um recorte para o debate da migração, os governos de Lula (2003 a 2010) tomaram decisões mais inclusivas tanto para os brasileiros que partiram do Brasil, quanto para estrangeiros que vieram ao país. Reis (2011) ressalva que apesar das críticas recebidas com relação aos direitos humanos em âmbito nacional e internacional, as políticas migratórias tiveram uma gestão positiva (REIS, 2011). O governo promoveu, em 2009, anistia aos imigrantes indocumentados no Brasil, viabilizou a reforma da lei dos estrangeiros e pontuava em eventos, como o Terceiro Fórum Mundial da Aliança das Civilizações, em 2010, a perseguição sofrida pelos latino-americanos nos países centrais, principalmente nos EUA.

Entretanto, a atividade emigratória durante esse governo não era um problema no Brasil, uma vez que não havia impactos econômicos estruturais significativos. Teresa Sales (2009), em texto para a I Conferência sobre a Comunidade Brasileira no Exterior, descreve como a economia brasileira cresceu, principalmente entre os anos de 2006 e 2007, quando o país acumulou reserva excedente significativa de dólar, além de ter atingido uma redução significativa na taxa de desemprego. A questão emigratória entrou para a agenda política, segundo Reis (2011), por conta do ativismo dos grupos migrantes e pela compreensão do fator estratégico das migrações internacionais nas relações globais.

Quanto ao fluxo de brasileiros para os EUA durante o governo Lula, Álvaro Lima e Alanni de Castro (2017) apontam, em publicação do Ministério das Relações Exteriores, que, em 2002, o número de brasileiros documentados no país era de 279.996 pessoas, segundo dados coletados pelos autores no American Community Survey (ACS). Em 2006 esse número alcançou 342.555, aproximadamente 22,3% de aumento, no entanto, em 2000 eram 212.428 brasileiros. É importante destacar aqui que o ACS acaba por desconsiderar os imigrantes indocumentados, caso contrário, esse número de brasileiros cresceria. Em outro livro publicado pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE) com trabalhos da I Conferência “Brasileiros no Mundo” de 2007, Maia (2009) nos mostra alguns dados, estimados pelo MRE, de imigrantes documentados e indocumentados, sendo 3.135.000 brasileiros fora do país e 1.245.000 vivendo nos Estados Unidos no ano de 2007.

Com a crise econômica que atingiu os Estados Unidos entre 2007 e 2008, o dólar se desvalorizou e as políticas de migração ficaram mais rígidas no país. Segundo levantamentos no American Community Survey de 2011, feitos por Pannosso (2019), a população brasileira diminuiu em 8% entre 2007 e 2011. Já o Ministério das Relações Exteriores aponta para 20% dos brasileiros retornados, também segundo dados levantados pela autora. Oportunidades de emprego cada vez mais escassas e precárias, índices de desemprego altíssimos no país, aumento da inflação e desvalorização do dólar foram fatores que influenciaram o retorno. Em contrapartida, os índices econômicos do Brasil eram mais atrativos na época.

Alguns estudiosos apontavam para o fim da “era de ouro da emigração”. Fernandes, Nunan e Carvalho (2011) afirmam que:

A era de ouro da emigração chegou ao fim. Vários fatores contribuíram para isso, como a “construção” da fortaleza Europa com os alicerces fundados na xenofobia, as leis restritivas aos imigrantes nos Estados Unidos que criminalizam a migração irregular, antes um problema puramente administrativo. A crise econômica extinguiu postos de trabalho e reduziu a capacidade produtiva de países que tinham na mão de obra imigrante a força de trabalho para a manutenção do crescimento econômico. Do lado brasileiro, como um fator de atração, a resposta da nossa economia à crise econômica e os esforços que conduziram o país a uma posição invejável no cenário internacional têm colocado, para aqueles que vivem no exterior, o dilema de tudo deixar e enfrentar o retorno. Ao mesmo tempo, a busca por profissionais qualificados no mercado nacional norteadas pela agenda de investimentos em futuros projetos, não deixa sombra de dúvidas que o nosso país está entrando em uma nova fase migratória (FERNANDES; NUNAN; CARVALHO, 2011, p.93-94).

Lula terminou seu mandato com mais de 80% de aprovação, segundo pesquisa do Ibope. Os índices indicavam um país em crescimento. No final de 2010, o crescimento do PIB alcançou 7,5%, o salário-mínimo aumentou 6% acima da inflação, junto com as possibilidades de crédito, que se estenderam de 25% para 45% do PIB. O desemprego caiu para 5,3% (próximo ao pleno emprego) e, tratando-se de desigualdade, o índice de Gini chegou a 0,5304 (SINGER, 2012). Vindo de dois mandatos consecutivos, era hora de pensar num candidato para transferir seus votos e continuar seu projeto político. A ex-ministra da Casa Civil, Dilma Rousseff, foi nomeada pré-candidata à presidência e, no final de 2010, foi eleita ao cargo.

## 2. GOVERNO DILMA: CRISE E QUEDA

Aqui se dá início a uma nova fase do lulismo. Dilma foi escolhida para o cargo para que mantivesse o legado dos governos anteriores do PT, mas decidiu, ao longo de sua caminhada, tomar algumas decisões independentes do projeto anterior. Para Singer (2015), numa visão geral, a diferença de Lula e Dilma era que o primeiro evitava confronto, enquanto Dilma entrava em combate. Para Antunes (2020), a ex-presidenta foi uma “criatura política de Lula” e nela faltava densidade social e política.

Com o novo governo vieram novas propostas. Singer (2015) aponta o “sonho rooseveltiano” da criação de uma nova classe média, através da ascensão da classe mais pobre com um maior poder de compra. Isso seria possível a partir de políticas que promovessem o pleno emprego e o desenvolvimento do mercado interno. Seria mais uma vez uma aliança de classes, mas Dilma parecia mais disposta a enfrentar alguns setores do capital para construir um Estado mais presente no desenvolvimento do país.

A presidenta, então, criou inimigos sem ter uma base que lhe desse respaldo nas suas ações. Mesmo com o apoio do agronegócio, industriais, mercado financeiro e setores da esquerda, como vinha equilibrando Lula, todos esses setores ruíram um por um. A conciliação de classes tinha chegado ao seu estopim.

Em seu primeiro mandato, iniciado em janeiro de 2011, Dilma anunciou a nova matriz econômica que seria uma maior presença do Estado no planejamento e industrialização do país. A ideia era construir uma nação de classe média consistente. Incentivou a expansão do mercado interno com a produção de *commodities* e a redução de tributos, praticou políticas mantenedoras de juros altos, entre outros. Com a intensificação da crise mundial, Dilma tentou movimentar políticas para diminuição dos juros, rompendo, assim, com a ala rentista, pois afetava o que mais interessava para o capital: o lucro. Mesmo essa política não tendo seguido em frente, a desconfiança já havia sido instaurada.

Durante seu mandato, alguns escândalos de corrupção envolvendo o PT e seus aliados foram surgindo. Os megaeventos da Copa das Confederações e dos Jogos Olímpicos, e alguns dos projetos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) como o Minha Casa Minha Vida foram acusados de serem utilizados como estratégia de corrupção. Isso causou indignação na população pelo elevado investimento, enquanto setores da saúde e educação sofriam com a falta de recursos. Singer (2018) complementa:

O crescimento de 3% do PIB em 2013, talvez por conta dos investimentos realizados para a Copa do Mundo de 2014, ajudou a manter o nível de emprego e os ganhos salariais dos trabalhadores. Entretanto, com o contínuo aumento dos juros, as perspectivas de manter o ritmo em 2014 estavam praticamente anuladas. A nova matriz tinha perdido momentum, e a estridência dos ataques ao ativismo estatal por parte dos bancos estrangeiros, das agências de risco, de instituições internacionais de controle econômico, de corporações multinacionais e de múltiplas vozes nos meios de comunicação de massa brasileira criava o clima necessário para forçar um ajuste recessivo [...]. (SINGER, 2018, p.54).

A mídia bombardeava diariamente com notícias desfavoráveis ao governo, o que contribuía para instabilidades políticas e econômicas no país. Embora os problemas do governo fossem evidentes, com o crescente desemprego, a redução do poder de compra da classe média e o declínio do mito da nova classe média, as redes de televisão culpabilizavam a corrupção do governo pelas políticas sociais.

Junho de 2013 foi o marco de um processo de mobilização política que levou diversos setores da sociedade civil às ruas, dentre eles a classe média, os movimentos de esquerda e a classe trabalhadora. Foi anunciado o aumento da passagem do transporte público em várias cidades do país. Essa ação, somada às insatisfações anteriores, foi capaz de incitar várias mobilizações pelo país, principalmente articuladas pelo Movimento Passe Livre através da internet. Para Antunes (2020) era claro o descontentamento da população com a forma de governo e que a conciliação de classe tinha chegado ao fim. Mauro Iasi complementa ao dizer:

A forma da explosão é compreensível. O caminho escolhido pelo ciclo do PT e sua estratégia desarmou a classe trabalhadora e sacrificou sua independência pela escolha de uma governabilidade de cúpula na qual a ação política organizada da classe jamais foi convocada. O resultado do governo de coalizão de classes promovido pelos governos petistas não foi o esperado, isto é, um acúmulo de forças que diante da impossibilidade de uma

alternativa socialista, deveria gerar uma democratização que prepararia terreno para futuros avanços. O acordo com a burguesia na cúpula produziu na base social uma reversão na consciência de classe e uma inflexão conservadora no senso comum (IASI, 2013, p.46).

As manifestações iniciadas em 2013 tinham como motivação original o descontentamento com o aumento das passagens de ônibus na cidade de São Paulo, atrelado às pautas da esquerda como as reivindicações pela saúde e educação. No entanto, este ímpeto foi gradativamente perdendo espaço para pautas políticas que denotavam maior proximidade com o espectro político da direita e/ou extrema direita, assim como os atores políticos que galgaram proeminência ao promover novas reivindicações e protestos. Grupos de direita e extrema direita como o Movimento Brasil Livre (MBL) e Vem pra Rua (VPR), além de instituições que também financiavam esses movimentos como a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) geraram atores que se tornaram expoentes no cenário político brasileiro subsequente.<sup>4</sup>

Em março de 2014 tiveram início as investigações da “Operação Lava Jato”, cujo objetivo era apurar desvios de dinheiro da Petrobras. Singer (2015) aponta dois pontos de vista que explicariam a motivação dessa operação. O primeiro diz respeito à opinião de alguns estudiosos como Wanderley Guilherme dos Santos que consideram a situação como uma tentativa, junto à imprensa, de deslegitimar o Partido dos Trabalhadores. O segundo é baseado em opiniões como as de Marcus André Melo, que consideram ter sido um esforço exemplar da Polícia Federal, da Justiça Federal e do Ministério Público para melhorar o Brasil.

O que ficou evidente foi a extrema judicialização da política e o aparato midiático por trás de cada movimento da operação, além de ações arbitrárias como prisões sem provas a partir de delações premiadas (SINGER, 2018).

Ao final do ano de 2014, Dilma sagrou-se vencedora para o segundo mandato presidencial contra Aécio Neves. No entanto, com a grande insatisfação contra o PT e o solo fértil propagado pela mídia, o PSDB, juntamente com o seu candidato, viram a oportunidade de iniciar um golpe, visto que as vitórias eleitorais consecutivas do lulismo indicavam que por meios democráticos seria difícil derrotá-los (SINGER, 2018). Logo após as eleições, Aécio recorreu ao TSE solicitando uma auditoria, contestando a confiabilidade das urnas eletrônicas. Com os processos correndo, tanto os da Lava Jato, quanto o do TSE, Singer entende: “[...] dois projetos paralelos para derrubar Dilma competiam para ver qual chegaria antes.” (SINGER, 2015, p. 170).

---

4 - Deve, ainda, inserir o papel dos integrantes do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), sob a liderança do então Senador e candidato derrotado nas eleições presidenciais de 2014, Aécio Neves.

Somam-se a isso as ações tomadas por Dilma que Singer (2018) chama de “ensaio republicano” que seria, nas palavras dele “[...] a limitação do esquema clientelista predatório incrustado no aparelho estatal brasileiro.” (SINGER, 2018). Ou seja, foi a tentativa de limpar a corrupção dentro da esfera pública, rompendo com o clientelismo e, por consequência, com o PMDB (partido de articulação fundamental para a governabilidade desde os governos Lula).

Eduardo Cunha, deputado federal pelo PMDB e presidente da Câmara dos Deputados<sup>5</sup>, que em 2011 havia sido exonerado da presidência de Furnas, abespinhado com a sua relação com o então governo PT, articulou, junto com o seu partido e outros partidos, também descontentes, incluindo o então vice-presidente Michel Temer, o processo de criminalização do governo Dilma e seu impeachment. Singer (2018) elucida:

Em resumo, à medida que Dilma cutucava as onças clientelistas, formava-se no Congresso uma sólida frente antirrepublicana, equivalente ao anti-desenvolvimentismo na economia [...]. Os deputados reunidos no bloco elegeriam Cunha presidente da Câmara em 2015 e, somados à vertente liderada pelo PSDB, derrubariam Dilma em 2016. O grupo de Temer, que começara aliado do PSDB dentro do pemedebismo, voltava às origens. “A cada dia que passa me convenço mais que temos de repensar esta aliança, porque não somos respeitados pelo PT”, afirmava Cunha no começo de 2014. A convenção do PMDB, em junho de 2014, teve 40% dos votos contra a renovação da aliança em torno de Dilma (SINGER, 2018, p.192).

Dilma ainda tentou algumas estratégias neoliberais como o ajuste recessivo em 2014 e algumas indicações para ministérios, como Joaquim Levy, na Fazenda. Da mesma forma, tentou pela esquerda, nomear Lula ministro da Casa Civil<sup>6</sup>. Estas medidas não foram exitosas, agravando a crise econômica e produzindo maiores instabilidades políticas.

Descrédibilizada, Rousseff teve seu mandato cassado no dia 31 de agosto de 2016 pelos crimes de pedaladas fiscais praticadas pelo Tesouro Nacional referentes à edição de créditos suplementares e atrasos no repasse para os bancos públicos. Devido a polêmicas sobre as razões legais encontradas para iniciar o processo de impeachment, grupos políticos diversos se manifestaram de forma desfavorável ao processo, denunciando-o como golpe.

---

5 - De 1 fevereiro de 2015 a 7 de julho de 2016.

6 - Impedido por determinação liminar do Ministro do Supremo Tribunal Federal Gilmar Mendes.

### 3. O DESCONTENTAMENTO DA CLASSE MÉDIA E A MOTIVAÇÃO DE MIGRAR

Durante os governos do PT, uma das principais bandeiras foi o aumento das camadas de poder aquisitivo mediano no Brasil, ou seja, a ascensão dos mais pobres ao “*status* de classe média” através do maior poder de consumo. Para melhor entendermos, os dados oficiais sobre classes são fornecidos pelo Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), que classifica a sociedade em estratos, as classes A, B, C, D e E, tendo como critérios o nível de renda, a propriedades de bens móveis e imóveis, a escolaridade e a ocupação ou profissão exercida. Marilena Chauí, em texto para a coletânea “Por que gritamos golpe?” traz os dados alcançados durante os governos petistas com base nessa classificação:

Por esse critério, chegou-se à conclusão de que, entre 2003 e 2011, as classes D e E diminuíram consideravelmente, passando de 96,2 milhões de pessoas para 63,5 milhões. No topo da pirâmide, houve crescimento das classes A e B, que passaram de 13,3 milhões de pessoas para 22,5 milhões. Mas a expansão verdadeiramente espetacular ocorreu na classe C, que passou de 65,8 milhões de pessoas para 105,4 milhões. Essa expansão levou a afirmação de que a classe média brasileira cresceu, ou melhor: de que teria surgido uma nova classe média (CHAUÍ, 2016, p.18 e 19).

Percebe-se, então, que houve a ascensão de uma parcela da sociedade por meio do consumo, beneficiados com as políticas do então governo, mas, em se tratando do comparativo entre a classe média e a classe trabalhadora (CHAUÍ, 2016), a segunda foi a que mais se beneficiou com as políticas econômicas. Todavia, entendemos que os governos do PT não foram de fato governos dos trabalhadores, pois o projeto neodesenvolvimentista privilegiava as empresas nacionais e a grande burguesia interna (BOITO JR, 2016).

Chauí (2016) diz que a classe média possui um lugar ideológico contraditório: não faz parte das classes dominantes, embora tente o tempo todo se afirmar como tal através do comportamento e do consumo; também não faz parte da classe trabalhadora e tenta a todo momento se afirmar como diferente. “Ela não detém o poder do Estado (que pertence à classe dominante) nem o poder social da classe trabalhadora organizada” (CHAUÍ, 2016). E, por esse motivo, tende a ser fragmentada, partida entre os que seguem um viés mais à direita ou mais à esquerda.

No entanto, o que se observa na trajetória da insatisfação pelos governos petistas, principalmente os de Rouseff, foi movida por uma classe média totalmente reacionária e conservadora, ou seja, cumprindo com o seu papel de garantir a hegemonia da classe dominante e assim se distinguir da classe



trabalhadora. Chauí (2016) ainda levanta a importância de caracterizar a classe média brasileira:

Cabe ainda particularizar a classe média brasileira, que, além dos traços anteriores, é também determinada pela estrutura autoritária da sociedade brasileira, marcada pelo predomínio do espaço privado sobre o público e fortemente hierarquizada em todos os aspectos: nela, as relações sociais e intersubjetivas são sempre realizadas como relação entre um superior, que manda, e um inferior, que obedece; as diferenças e assimetrias são sempre transformadas em desigualdade que reforçam a relação mando-obediência, e as desigualdades são naturalizadas. As relações entre os que julgam iguais são de “parentescos”, isto é, de cumplicidade; e com os que são vistos como desiguais, o relacionamento toma a forma do favor, da clientela, da tutela ou da cooptação; quando a desigualdade é muito marcada, assume a forma da opressão, de sorte que a divisão social das classes é determinada pela polarização entre a carência (das classes populares) e o privilégio (da classe dominante) (CHAUÍ, 2016, p. 25).

Boito Jr (2016) reforça o descontentamento da classe média e acrescenta que até certa parte das classes mais pobres foram cooptadas por esse discurso liberal:

O capital internacional e a fração da burguesia brasileira a ele associada contavam com o apoio eleitoral da alta classe média. Essa fração de classe sempre deixou entrever sua posição às políticas sociais dos governos do PT, percebidas como medidas indesejáveis por custarem caro ao Estado e por ameaçarem a posição econômica e social da classe média abastada. É verdade que também uma parte das classes populares – parte do movimento sindical e parte dos trabalhadores da massa marginal – foi, por razões que não são óbvias, atraída pelo discurso neoliberal (BOITO JR, 2016, p.35).

Nessa escalada, observa-se uma certa dificuldade da classe média de se distinguir das classes mais baixas, uma vez que o poder de compra desse último estrato aumentou, sendo possível usufruir de bens e serviços dos quais não podiam antes. Andar de avião, comprar carro e frequentar universidades públicas passaram a ser atividades não mais restritas às classes médias.

**Figura 1 - Brasileiros viajando de avião**



Fonte: G1 <https://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2010/08/brasileiros-estao-viando-mais-de-aviao-que-de-onibus.html>>. Acesso: 4 de ago. de 2023.

Outro exemplo de como as políticas petistas voltadas às classes mais pobres incomodavam os mais ricos é a regularização do trabalho das domésticas, garantindo seus direitos como os demais trabalhadores através da PEC Nº 72 de 2013, conhecida como PEC das domésticas. A formalização desse trabalho gerou indignação para a parcela da sociedade que se beneficiava da irregularidade, uma vez que pagariam muito mais por esse serviço.

**Figura 2 - PEC das domésticas**



Fonte: VEJA (<https://veja.abril.com.br/economia/a-legislacao-que-vai-mudar-a-vida-da-familia-brasileira#:~:text=O%20texto%20em%20tramita%C3%A7%C3%A3o%20no,Garantia%20do%20Tempo%20de%20Servi%C3%A7o>>). Acesso: 2 de ago. de 2023)

É importante comentar que a oposição aos governos do PT por parte das classes mais abastadas sempre existiu, no entanto, a crise política e econômica que se agravava no governo Dilma foi capaz de unir “todas as tribos”. Para Jessé de Souza

(2016) os anos entre 2013 e 2015 foram importantes para as alianças que engendraram o golpe em 2016. Para ele, a aliança entre o aparelho jurídico-policial do Estado foi “descortinada” com a operação Lava Jato, enquanto a aliança entre a classe média e a mídia foi “consolidada” com a tentativa de derrubar a PEC 37 (SOUZA, 2016).

As manifestações de junho de 2013 foram importantes para dar voz aos ideários reacionários da classe média. As reivindicações do Movimento Passe Livre e de outras centrais sindicais ligadas às queixas da classe trabalhadora e mais pobre da sociedade em relação ao governo vigente foram aos poucos sendo cooptadas pela grande mídia que se dedicava a dar voz à grande burguesia neoliberal do país. Singer (2018) salienta:

Na face direita, junho foi o início da mobilização da classe média, que acabaria por ter papel decisivo na queda de Dilma [...]. Apesar de a ebulição ter sido detonada por uma fração da esquerda de São Paulo, articulada pelo Movimento Passe Livre (MPL), com o objetivo de revogar o aumento das passagens de ônibus, metrô e trens, no meio do caminho as ruas foram ocupadas por gente que nadava na direção oposta: críticos, mais ou menos conscientes, da suposta corrupção estatista produzida pelos políticos lulistas. No lugar do autonomista MPL, surgiu o liberal MBL (Movimento Brasil Livre). No lugar dos estudantes universitários e secundaristas, os profissionais do Vem Pra Rua. No lugar dos black blocs anarquistas, vestidos de preto, os Anonymous com máscara de Guy Fawkes e uma multidão trajando verde e amarelo (SINGER, 2018, p.103).

**Tabela 1 – Brasil. Renda dos manifestantes dos atos de 2013 (em salários-mínimos<sup>7</sup>)**

Faixa	Rio de Janeiro 20/06	Oito Capitais 20/06	Belo Horizonte 20/06
Mais baixa	34% (até 1 SM)	16% (até 2 SM)	20% (até 2 SM)
Intermediária 1	54% (de 2 a 5 SM)	32% (de 2 a 5 SM)	35% (2 a 5 SM)
Intermediária 2	1% (de 6 a 10 SM)	27% (de 5 a 10 SM)	24% (de 3 a 10 SM)
Alta	11% (mais de 11 SM)	25% (mais de 10 SM)	21% (mais de 10 SM)
Total	100%	100%	100%

Fonte: Singer (2018, p. 60). Reorganizada pelas autoras.

7 - O salário-mínimo em 2013 era de R\$678,00. Segundo a calculadora do cidadão, produzida pelo Banco Central do Brasil, que realiza cálculo deflacionário pelo IGP-M (FGV), este valor em junho de 2025 seria equivalente a R\$1.607,04 ou 290,11 dólares americanos.

É possível perceber que, de modo geral, somando as duas frações de rendimento mais alto, quase 50% dos manifestantes recebiam mais de 5 salários-mínimos. A classe trabalhadora estava em peso protestando contra o governo vigente, mas as classes mais altas também eram significativas e, ao longo da escalada de insatisfação com o governo, vão sendo cooptados pela grande mídia a adotar ideais cada vez mais reacionários. Os grupos de direita e de extrema direita crescem na onda de oportunidades vigentes.

A notoriedade da operação Lava Jato e seu lema de combate à corrupção tomou conta dos programas jornalísticos na TV, virou uma novela nas principais emissoras. Boito Jr (2016) salienta que a Lava Jato opera como um partido político da alta classe média, uma vez que é essa que integra o corpo jurídico e da polícia civil que trabalham na operação. Adiciona a isso a convergência dos interesses do capital internacional e da burguesia brasileira.

Assim, toda a moral do combate à corrupção existente na formação da classe média (BOITO JR, 2016) foi incessantemente instigada de forma demasiada pela mídia contra os governos petistas, principalmente a partir de 2013, com o alinhamento das forças burguesas nacionais e internacionais que levou ao impeachment da presidente Dilma, em 2016.

A cooptação e o direcionamento da insatisfação da classe média para ideais contra os trabalhadores e a favor dos mais ricos foram exitosos. Em cada manifestação a favor do golpe evidenciavam-se os ideais neoliberais e até mesmo fascistas estampados em cartazes e bandeiras. Os manifestantes da classe trabalhadora não apareciam mais em peso, mas sim, a classe média ressentida.

### **Figura 3 - Multidão protesta contra o Governo Dilma**



Fonte: El País ([https://brasil.elpais.com/brasil/2015/03/15/politica/1426458992\\_617989.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2015/03/15/politica/1426458992_617989.html), Acesso: 2 de ago. de 2023).

As manifestações contra o governo brasileiro também eram articuladas em nível internacional. Brasileiros que viviam em outros países foram às ruas para manifestar sua insatisfação, exercendo a função de redes de seus parceiros ideológicos que buscavam na imigração uma forma de se desvencilhar dos governos petistas.

**Figura 4 - Brasileiros protestam contra governo no exterior (2015)**



Fonte: G1(<<https://g1.globo.com/mundo/noticia/2015/03/brasileiros-protestam-contr-governo-no-exterior.html>>. Acesso: 30 de nov. de 2023)

A partir desse descontentamento, percebemos um aumento do deslocamento de brasileiros para outros países, principalmente os EUA. Com a desvalorização do real perante o dólar, esse fluxo migratório passou a valer a pena, pois o poder de consumo de um habitante dos Estados Unidos passou a ser maior do que um habitante do Brasil. Contudo, migrar é dispendioso, o que ressalta a característica do perfil do migrante brasileiro para os Estados Unidos neste período, distinguindo-se de outros países latino-americanos. Assim, acreditamos que o perfil desse fluxo para os EUA é da classe média ressentida com os rumos políticos e econômicos do Brasil, como veremos no próximo item.

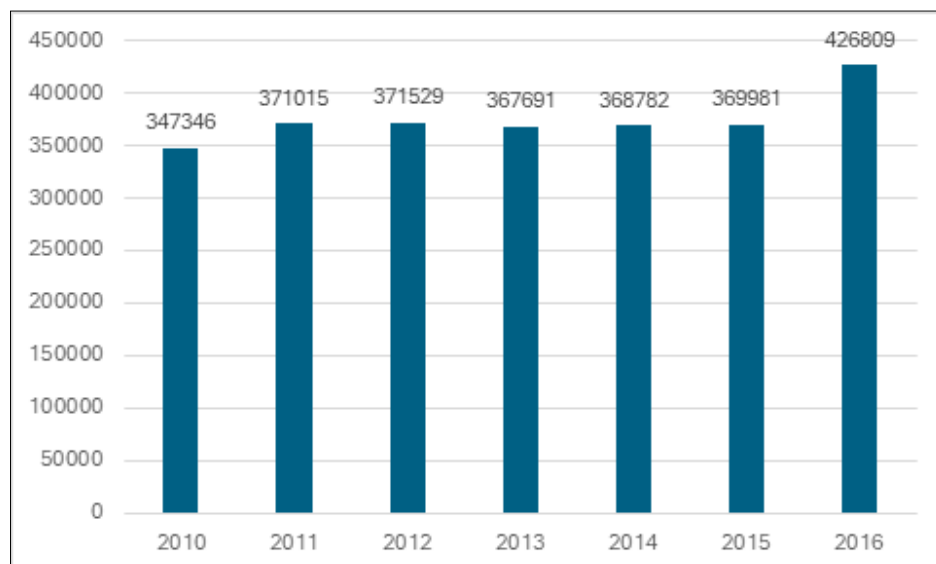
#### 4. ANÁLISE DAS MIGRAÇÕES PARA A FLÓRIDA

Acreditamos que a partir desse gradativo descontentamento de parcela da população brasileira com o governo brasileiro, conforme demonstrado nas sessões anteriores, foi impulsionado um movimento emigratório, principalmente de parcela das camadas de médio rendimento da sociedade brasileira. Nosso recorte é o estado da Flórida, nos Estados Unidos.

A Flórida é um dos estados com a maior população de brasileiros nos EUA. Segundo dados do Ministério das Relações Exteriores de 2014, viviam no país mais de 1,3 milhão de brasileiros, dos quais, estima-se que 350 mil vivam na Flórida (BRUM, 2018). Entre os motivos que historicamente corroboraram para a migração brasileira para esse estado, sobretudo a partir dos anos 1980, estão atrativos como: o clima semelhante ao do Brasil; a presença significativa de missionários evangélicos; as empresas brasileiras que se instalaram e levaram seus funcionários; a tolerância em relação à orientação sexual, entre outros (MAGALHÃES, 2003), dando início a uma rede de imigração que perdura até os dias de hoje.

Quanto aos dados oficiais dos EUA, segundo o *United States Census Bureau*, em 2014, havia 368.782 brasileiros documentados nos EUA. Em 2015, esse número era de 369.981. Em 2016, ano do golpe contra a presidente Dilma, esse número alcançou 426.809 (Gráfico 1).

**Gráfico 1 - População brasileira nos Estados Unidos (2010-2016)**

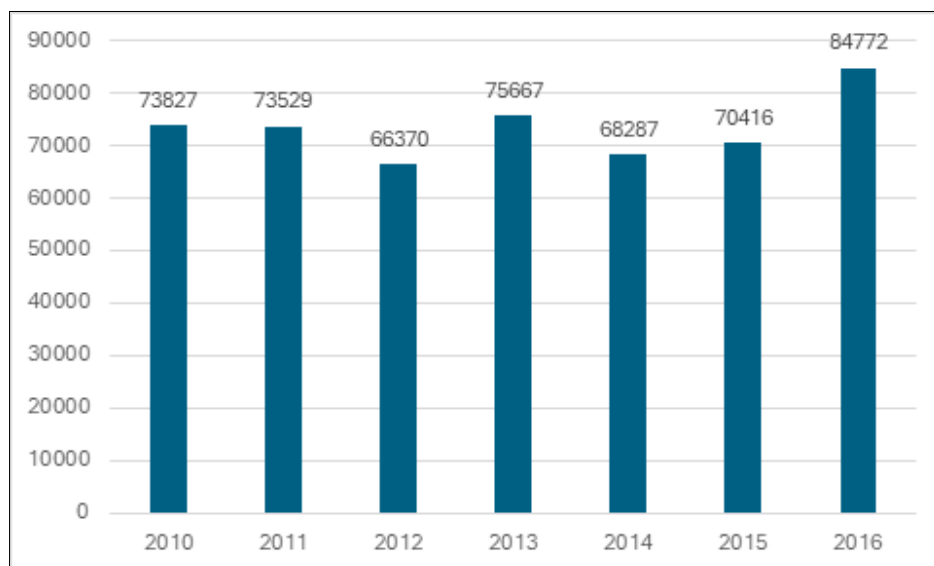


Fonte: Census Bureau (2023).

Levando em conta a burocracia de morar legalmente nos Estados Unidos, o que não é a realidade da maioria dos brasileiros, o aumento de 15,3% de 2016 em relação a 2015 é significativo se comparado aos anos anteriores, em que o crescimento da população não chegou a 1%, à exceção do ano de 2011, que teve um aumento de 6,8% em relação a 2010.

Agora comparemos a população brasileira dentro do recorte desse estudo: a Flórida, Estado localizado no extremo sudeste dos Estados Unidos. Em 2014 eram 68.287 brasileiros, em 2015 esse número aumentou para 70.416 e em 2016 esse contingente atingiu 84.712. Um aumento de aproximadamente 20,4% em 2016 em relação ao ano de 2015. Aqui fica mais claro a escalada do movimento de migração dos brasileiros. Mesmo com o então governo de Donald Trump dificultando a entrada de migrantes no país, restringindo cada vez mais as leis migratórias, os brasileiros arriscaram largar sua estabilidade e tentar se desassociar dos governos petistas (Gráfico 2).

**Gráfico 2 - População brasileira na Flórida (2010-2016)**



Fonte: Census Bureau (2023)

Ainda segundo o *Census Bureau* de 2015, os condados que mais possuem brasileiros são os de Broward, com 19.739; Miami-Dade, com 14.012; Palm Beach, com 8.837 e Orange, com 8.650. Quanto às cidades com mais habitantes brasileiros, temos a Deerfield Beach, com 5.008, localizada no condado de Broward; Orlando, com 4.181, localizada no condado de Orange e Pompano Beach, com 2.649, também localizada em Broward.

Esses dados nos dão uma ideia de onde os brasileiros estão, mas podem ter grandes modificações quando somados ao número dos ilegais. No entanto, o Estado da Flórida é o que mais possui brasileiros legalizados (BRUM, 2018).

A quantidade de comércios voltados para brasileiros nesses condados nos mostra a formação da territorialidade construída ao longo da história dessa imigração. Estabelecimentos como mercados, padarias, bares e igrejas são exemplos de como essa população se manifesta na Flórida. São esses espaços que dão apoio e a vivência cotidiana que muitas vezes fazem falta.

Foi através de grupos de brasileiros que vivem na Flórida na plataforma Facebook que tomamos conhecimento de vários estabelecimentos formados por brasileiros e para brasileiros. Uma das integrantes do grupo comenta que a cidade de Deerfield é conhecida como “Deerfield de Janeiro” fazendo alusão à cidade do Rio de Janeiro, por conta da presença massiva de seus nativos.

Os indivíduos se mobilizam e transformam o espaço para construir representações do seu país de origem, reafirmando laços simbólicos e materiais da cultura. Com isso, fica evidente que há uma territorialização que permite o reforço de laços, afirmação da identidade, ampliação da rede migratória, além do aumento da visibilidade deste grupo e suas demandas (FIGUEIREDO E CELESTINO, 2019).

Quanto ao perfil desses brasileiros e à motivação da partida do Brasil, é importante destacar a linha cronológica do fluxo de brasileiros para a Flórida com o intuito de ressaltar a tese que carregamos até aqui. Esse deslocamento começou recentemente, por volta de 1980, e é conhecido como a primeira onda migratória, quando empresas brasileiras passaram a atuar em Miami, levando seus funcionários. Eram famílias de classe média, que acabavam por levar outros funcionários, como babás. A segunda onda tem início entre o final dos anos 1990 e o começo dos anos 2000, e perdura até 2008, devido à crise econômica mundial. Esse fluxo de brasileiros possui características diferentes da anterior. É uma população com menor poder aquisitivo, de classe mais baixa, trabalhadores comuns que vão tentar a vida nos EUA exercendo subempregos.

A terceira onda tem início ainda em 2008, mas em 2010 há uma importante guinada: seu perfil predominante é de brasileiros ricos, da alta sociedade brasileira, que veem os problemas de segurança pública e econômica como fator decisivo para migrar para os EUA, principalmente para a Flórida.

Em matéria da BBC de agosto de 2015, brasileiros relataram as circunstâncias do seu processo de migração. Todos apontam a violência como um fator importante de motivação. Um dos entrevistados diz que deixou uma casa com sete suítes no Brasil, com vários empregados, para viver nos EUA com o auxílio de apenas dois faxineiros uma vez por mês. Em outra reportagem no jornal O Globo



de julho de 2015, uma engenheira brasileira relata sua indignação e de sua família com o governo do Partido dos Trabalhadores diante da crise:

– Foi a gota d’água – diz Silvia. – Estávamos cansados da corrupção, da violência, do espírito do cada-um-por-si. A gente odeia o PT, o Lula, a Dilma. Vimos que o país estava afundando num buraco e que não havia luz no fim do túnel. Cada escândalo de corrupção que surgia solidificava nossa decisão. Então nos inscrevemos no programa canadense e passamos por um processo trabalhoso. Não digo que foi difícil. Só burocrático (<https://oglobo.globo.com/politica/crise-economica-eleva-em-67-exodo-de-brasileiros-16836569>).

**Figura 5 - A vida da elite brasileira na Flórida**



Fonte: BBC Brasil

Percebe-se a saída de uma elite cultural e financeira (Figura 5), pessoas graduadas, com bens como casa própria, carros luxuosos e empresas, que partem do Brasil com suas famílias, fugindo da falta de segurança física e econômica. Na matéria acima mencionada, a advogada Renata Castro, que atende imigrantes brasileiros na Flórida, relata o crescimento de pessoas que buscam fazer o processo migratório legalmente. Castro conta que “existe uma clara mudança no perfil. Muitos brasileiros com recursos têm nos procurado para saber como podem migrar legalmente, interessados nas vantagens que a legislação migratória americana oferece ao grupo”.

Vistos emitidos pelos Departamento de Estado Americano, como os de investidores e empreendedores em negócios próprios, são possibilidades para esse perfil de imigrante. A matéria cita uma família que investiu US\$ 500 mil (R\$ 1,8 milhão), valor mínimo na época (atualmente US\$ 800 mil) para conseguir o visto EB-5 para investidores estrangeiros. Esse tipo de visto abrange o casal e seus filhos. Entretanto, ainda na reportagem, dois entrevistados falam sobre o receio de um investimento tão alto. Vinícius Liberato e Leandro Maia estavam passando pelo processo de abrir uma creche e comentam: “Já tomamos dois baldes de água fria. Às vezes nos perguntamos: ‘Será? Vale a pena?’ Mas acredito que, com o trabalho feito de forma séria, você consegue”, diz Liberato. Ou seja, existe o medo de que o processo migratório e todo o investimento demandado seja em vão.

Brum (2018) apresentou em sua pesquisa levantamentos de dados, como a média salarial dos brasileiros e que tipo de empregos exercem, feitos através de um projeto de mapeamento realizado pelo Conselho de Cidadãos da Flórida em 2014.

Segundo o Country Economy a média salarial anual de um norte americano, em 2014, era de aproximadamente \$15,080,4. Levando em conta que, segundo a pesquisa, mais de 50% dos brasileiros ganham mais de \$21,000 por ano, o perfil da maioria dos brasileiros na Flórida está acima da média dos americanos. A maior parte da população brasileira é autônoma (37%), seguida por empregados (35%), empresários (18%) e desempregados (8%). Junto a isso, é importante analisarmos o nível educacional dessa população: 32% dos brasileiros declararam ter o nível secundário completo, 30% declararam possuir o superior completo, 26% não completaram o ensino superior, 10% são formados em pós-graduação e apenas 2% têm o ensino fundamental completo. Em relação ao status de legalidade dessa população, 38% são cidadãos americanos, 29% possuem o *green card*, documentação necessária para morar em definitivo nos EUA legalmente, 23% não possuem documentação, ou seja, estão ilegalmente e 10% possuem algum tipo de visto. Entretanto, apenas 11% dessa amostragem viviam nos EUA há menos de 5 anos, como podemos observar no gráfico a seguir.

Apesar disso, essa pesquisa nos apresenta uma ideia do perfil dos brasileiros na Flórida. Os gráficos, somados às matérias jornalísticas citadas, nos mostram que essa população é diferenciada do restante dos Estados Unidos e que a nova onda migratória surge ainda no governo Lula, mas se agrava durante as crises enfrentadas por Dilma. Possuem um alto poder aquisitivo e grau avançado em relação à escolaridade. A remuneração pode não ser tão alta para o custo de vida norte americano, mas movimenta uma parcela de indivíduos em busca de um maior conforto e status.

Além desse levantamento, fizemos duas entrevistas com brasileiras que moram na Flórida. Os relatos reforçam o que foi constatado até aqui. Ambas são empresárias. G. mora em Aventura, uma cidade localizada no condado de Miami-Dade, onde possui uma pequena agência de viagem. Ela reside nos EUA há mais de 20 anos, dos quais 7 na Flórida. S. também reside nos EUA há mais de 20 anos, sendo nove deles na Flórida, na cidade de Smyrna Beach, localizada no condado de Volusia. Ambas relatam haver uma grande quantidade de brasileiros na Flórida, mesmo a S. não morando numa região com forte presença dessa comunidade. Mencionam a baixa presença de ilegais no Estado, pois o norte do país é mais vantajoso para essa parcela dos imigrantes por ser mais fácil de conseguir trabalho. A S. percebe os anos de 2014 e 2015 como anos de aumento de imigrantes brasileiros, mas as duas relatam o momento atual como um período de saída, por conta das políticas implementadas pelo governador da Flórida, Ron DeSantis.

O atual governador tem adotado políticas cada vez mais restritivas com relação as imigrações. Segundo reportagem da BBC, uma das leis, que entrou em vigor no dia 1º de julho de 2023, restringe o acesso dos indocumentados a empregos, carteira de identidade, serviços de saúde e transporte. Por conta disso, pessoas que vivem ilegalmente, no geral, estão saindo da Flórida e buscando empregos em outras regiões dos Estados Unidos, ou até mesmo retornando. DeSantis diz que vai “[...] adotar um sistema mais parecido com o do Canadá ou da Austrália. Vamos focar em habilidades, e não em coisas como migração em cadeia”. Ou seja, a intenção é facilitar a entrada apenas de pessoas qualificadas profissional e economicamente.

Desta forma, fica evidente que a Flórida possui um perfil diferenciado de imigrantes brasileiros, um novo fluxo que começa no final dos anos 2000 e início dos anos 2010. São indivíduos da alta classe brasileira que vão buscar nos EUA uma alternativa de vida, escapando dos governos petistas e da violência. Passam pelo processo migratório, na maioria das vezes, da forma documentada, através de vistos de empreendedores e investidores para os quais se fazem necessárias aplicações altíssimas em dólares. São pessoas com alto nível de escolaridade e que já ultrapassam a média salarial dos próprios estadunidenses. É importante destacar também a grande quantidade de indivíduos documentados, outro fator que revela uma certa estabilidade na hora de migrar, pois não existe o medo da deportação. Apesar disso, ainda existe o receio em relação aos investimentos por não haver a garantia do sucesso e os custos serem muito elevados.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A emigração de brasileiros para os Estados Unidos é consideravelmente recente e emerge em um cenário de crise econômica nos anos de 1970. Com a ascensão do governo Lula em 2003, a adoção de políticas públicas voltadas para o social, a economia crescente e as taxas de desemprego em queda, percebeu-se uma diminuição da saída de brasileiros rumo a outros países. As reflexões de Santos (2021) abordam questões sobre as migrações e as relacionam às questões das crises e à configuração de redes que alavancam os movimentos.

Os fluxos migratórios tendem a sair de países em crises das mais variadas, com tendência a seguir para os países centrais, principalmente por conta de melhores condições de vida, melhores oportunidades de emprego, ou até melhores oportunidades de estudos. Com a retomada do desenvolvimento econômico e social do Brasil, os países centrais tenderiam a diminuir seus poderes de atração, não fossem outras questões de ordem política ou ideológica.

Neste sentido, os movimentos migratórios se relacionam com as questões cíclicas da economia, com as suas variações políticas e/ou de conjunturas econômicas de escalas diversas e com rebatimentos significativos para o fortalecimento da sensação do início do processo migratório. Ressalte-se que a migração é um movimento que causa sofrimento ao indivíduo migrante, com adaptações complexas pela língua, pela cultura, pela busca de moradia, pelo acolhimento etc. (Martins, 1986 e Melchior, 2008). Assim, uma parcela da população que poderia ser identificada como de classe média, com privilégios seculares obtidos no Brasil, se sujeita a passar por dificuldades em outros países, com padrão de vida aparentemente reduzido, mas com objetivos de ganhos financeiros ou de busca por segurança, ainda que seja apenas uma sensação.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A legislação que vai mudar a vida da família brasileira. **Veja**, São Paulo, 24 mar. 2013. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/economia/a-legislacao-que-vai-mudar-a-vida-da-familia-brasileira>. Acesso em: 2 ago. 2023.

ANTUNES, R. Fenomenologia da crise brasileira. **Lutas Sociais**, São Paulo, v. 19, n. 35, p. 9-26, dez. 2015.

BOITO JR., A. Os atores e o enredo da crise política. In: JINKINGS, I.; DORIA, K.; CLETO, M. **Por que gritamos golpe?: para entender o impeachment e a crise**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2016. p. 29-38.

BRASILEIROS estão viajando mais de avião que de ônibus. **G1**, Rio de Janeiro, 15 ago. 2010. Disponível em: <https://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2010/08/brasileiros-estao-viajando-mais-de-aviao-que-de-onibus.html>. Acesso em: 4 ago. 2023.

BRASILEIROS protestam contra governo no exterior. **G1**, Rio de Janeiro, 15 mar. 2015. Disponível em: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2015/03/brasileiros-protestam-contr-governo-no-exterior.html>. Acesso em: 30 nov. 2023.

BRUM, A. G. **Brasileiros no exterior: o caso da Flórida**. Rio de Janeiro: Editora Multifoco, 2018.

CHAUÍ, M. A nova classe trabalhadora brasileira e a ascensão do conservadorismo. In: JINKINGS, I.; DORIA, K.; CLETO, M. **Por que gritamos golpe? Para entender o impeachment e a crise**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2016. p. 18-28.

COUNTRY ECONOMY. **Country Economy**. [Site dinâmico, sem data de publicação fixa]. Disponível em: <https://countryeconomy.com/>. Acesso em: 27 nov. 2023.

EL PAÍS. Uma multidão protesta contra o Governo Dilma. **El País**, 15 mar. 2015. Disponível em: [https://brasil.elpais.com/brasil/2015/03/15/politica/1426458992\\_617989.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2015/03/15/politica/1426458992_617989.html). Acesso em: 30 nov. 2023.

FERNANDES, D. M.; NUNCAN, C. S.; CARVALHO, M. A. O fenômeno da migração internacional de retorno como consequência da Crise Mundial. **Revista de Estudos Demográficos**, Lisboa, n. 49, p. 69-98, jun. 2011.

FIGUEIREDO, R. F.; CELESTINO, M. C. L. Migrantes brasileiros nos Estados Unidos: as novas tendências migratórias pensadas através da mobilidade do trabalho e produção e reprodução do espaço urbano. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 16., 2019, Vitória. **Anais [...]**. Vitória: Editora UFES, 2019. p. 1449-1467.

IASI, M. A rebelião do desejo. In: HARVEY, D. et al. **Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2013. p. 45-52.

JINKINGS, I.; DORIA, K.; CLETO, M. Por que gritamos golpe? Para entender o impeachment e a crise. In: JINKINGS, I.; DORIA, K.; CLETO, M. (Org.). **Por que gritamos golpe? para entender o impeachment e a crise**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2016. p. 12-16.

KURZ, R. Barbárie, migração e guerras de ordenamento mundial: para uma caracterização da situação contemporânea da sociedade mundial. In: SERVIÇO PASTORAL DOS MIGRANTES (Org.). **Travessias na desordem global**. São Paulo: Paulinas, 2005. P25-36.

LIMA, Á. E. de C. e; CASTRO, A. de L. B. de. **Brasileiros nos Estados Unidos: meio século (re)fazendo a América (1960-2010)**. Brasília: FUNAG - Fundação Alexandre de Gusmão, 2017.

MAIA, O. A. Brasileiros no mundo: o ambiente mundial das migrações e a ação governamental brasileira de assistência a seus nacionais no exterior. In: Ministério das Relações exteriores (MRE). **I Conferência “Brasileiros no Mundo”**. MRE: Brasília, 2009.

MARTINS, J. S. **Não há terra para plantar neste verão**. Petrópolis: Vozes, 1986.

MELCHIOR, L. **Redes sociais e migrações laborais: múltiplas territorialidades : a constituição da rede nipo-brasileira em Ourinhos (SP) e no Japão**. 2008. 225 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (Unesp), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente.

PANOSSO, M. T. O retorno de brasileiros em tempos de crise: motivações, obstáculos e desafios. **R. METAXY**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 1, p. 56-77, out. 2019.

REIS, R. R. A política do Brasil para as migrações internacionais. **Contexto Internacional**, São Paulo, v. 33, n. 1, p. 47-69, jan./jun. 2011.

SALES, T. Brasileiros nos Estados Unidos. In: BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **I Conferência sobre as Comunidades Brasileiras no Exterior – Brasileiros no Mundo**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009. p. 383-398.

SANTOS, G. A. Redes e Território: reflexões sobre a migração. In: DIAS, L. C.; SILVEIRA, L. R. (Org.). **Redes, Sociedades e Território**. 3. ed. Santa Cruz do Sul: Editora Unisc, 2021. p. 7-364.

SINGER, A. **Os sentidos do Lulismo: reforma gradual e pacto conservador**. São Paulo: Companhia Das Letras, 2012.

SINGER, A. Cutucando onças com varas curtas: o ensaio desenvolvimentista no primeiro mandato de Dilma Rousseff (2011-2014). São Paulo: **Centro de Estudos dos Direitos da Cidadania**, 2015.

SINGER, A. **O Lulismo em crise**. 1ª Ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2018. 392 p.

SINGER, P. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Contexto, 1998.

SOUZA, J. **A radiografia do golpe. Entenda como e por que você foi enganado.** Rio de Janeiro: Leya, 2016.

U.S. CENSUS BUREAU. **Explore Census Data.** Disponível em: <https://data.census.gov/>. Acesso em: 1 nov. 2023.

Recebido em: 08 maio 2025. Aceito em: 30 jun. 2025.

# A multiplicação das fronteiras nos trânsitos migratórios: experiência de uma travessia a barco

## *The multiplication of borders in migratory transits: an experience of a boat crossing*

CAIO FERNANDES<sup>1</sup>

Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP)

São Paulo, Brasil

**Resumo:** Nos estudos migratórios, o trânsito é considerado um dos aspectos cruciais para compreender a complexidade e os múltiplos efeitos que a fronteira pode produzir, culminando em desigualdades profundas nas formas e experiências de mobilidade. O objetivo do texto é mostrar que, ao contrário de um simples deslocamento de um ponto a outro, esses trânsitos desvelam diversas variações situacionais dos regimes de controle migratório e evidenciam como a fronteira e seus efeitos se fazem sentir muito além dos limites dos Estados Nacionais. Metodologicamente, parto de uma entrevista semiestruturada de um migrante guineense que relata sua experiência de trânsito no porão de um barco com o objetivo de chegar à Europa. Seu relato detalha os preparativos da travessia e os acontecimentos no trânsito, demonstrando como se deparou com aspectos inimagináveis das fronteiras que tornaram a jornada uma constante batalha entre a vida e a morte.

**Palavras-chave:** fronteira; migrações internacionais; trânsitos migratórios; mobilidade.

**Abstract:** In migration studies, transit is a crucial aspect for understanding the complexity and multiple border effects, occurring in profound inequalities in forms and experiences of mobility. The aim of this article is to show that, as opposed to simply moving from one point to another, these transits reveal many situational variations in migration control regimes and show how the border and its effects are felt far beyond the boundaries of states. Methodologically, I use a

---

<sup>1</sup> - Doutor em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Pesquisador de Pós doutorado no Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8188-2302> E-mail: [caio\\_fernandes1986@hotmail.com](mailto:caio_fernandes1986@hotmail.com)



semi-structured interview with a Guinean migrant who recounts his experience of transit in the hold of a boat with the goal of reaching Europe. His account details the preparations for the crossing and the events in transit, showing how he encountered unimaginable aspects of the borders that made the journey a constant battle between life and death.

**Keywords:** border; international migration; transit migration; mobility.

## INTRODUÇÃO

Conheci François, guineense então com 19 anos, em 2019, durante uma festa realizada em um Centro Cultural na cidade de São Paulo. Ele estava discotecando em uma mesa de som onde se destacavam duas bandeiras: a do Brasil e a de Guiné Conacri, parcialmente sobrepostas. Entre um set e outro, conversamos um pouco, junto aos demais presentes, e um dos assuntos iniciados por ele foi a maneira como havia chegado à América do Sul. François relatou ter se escondido com alguns amigos em um barco que saía da Guiné na expectativa de chegar à França. Porém, o destino da embarcação era outro: a Argentina. Assim, a viagem que em seus cálculos prévios demoraria sete dias levou quatorze. Ele relatou brevemente alguns dos horrores vividos em seu trânsito migratório, jornada esta que será apresentada neste artigo.

O principal objetivo do artigo é colocar em destaque as experiências corporificadas do trânsito migratório no intuito de compreender as desigualdades e tensões presentes na (i)mobilidade e as formas e efeitos que as fronteiras assumem nesse movimento. A ênfase no trânsito migratório se justifica pelo fato de que cada vez mais a mobilidade dos migrantes tem sido vigiada e controlada, tornando o movimento entre dois pontos mais complexo, arriscado e fragmentado. O argumento do artigo é que a fronteira opera como elemento crucial na mediação desses trânsitos, articulando lugares, atores e práticas de controle que se materializam em distintos objetos, lugares, imagens, tempos e sujeitos. As fronteiras não operam somente como uma metáfora de um muro que exclui, mas também que inclui seletivamente, ampliam e diminuem riscos nos trânsitos mesmo distantes de seus limites físicos. Portanto, a fronteira torna-se um componente fundamental na problematização da mobilidade e na compreensão das formas de controle sobre a circulação, produzindo experiências desiguais a partir dos efeitos que exercem sobre os migrantes.

O artigo está dividido em três seções, além da introdução e das considerações finais: a primeira apresenta a perspectiva metodológica do artigo, centrada nas narrativas das trajetórias dos migrantes. A segunda aprofunda os pressupos-

tos críticos acerca da fronteira a partir de alguns marcos teóricos da mobilidade e da evolução do controle de fronteiras europeu, que tem como um dos efeitos a incerteza e a precarização na mobilidade migratória, por vezes redirecionando pessoas a outros lugares do mundo. E a terceira traz a narrativa de François sobre sua experiência em trânsito e a relação com alguns dos conceitos debatidos anteriormente no artigo.

## **METODOLOGIA**

O plano metodológico proposto dialoga com perspectivas orientadas pela chamada virada das mobilidades (Urry, 2007; Adey, 2010; Telles, 2010; Cresswell, 2010; Freire-Medeiros, Telles, Allis, 2018; Freire-Medeiros e Lages, 2020), junto a perspectivas que tomam o trânsito migratório (Collyer, 2007; Hess, 2012; Hess e Kaspareck, 2017; Álvarez-Velasco, 2016; 2023 Miranda, 2021) como recurso central para problematizar a produção desigual do espaço através do movimento. Sob essa perspectiva, o argumento é que a mobilidade dos migrantes e suas trajetórias informam sobre múltiplos pontos de entradas e saídas, bloqueios, pontos de conexão, subjetividades, relações de poder, desigualdades e estratégias de deslocamento que interconectam lugares e escalas variadas. Mais especificamente, para o artigo, estar em trânsito entre países permite identificar os efeitos das fronteiras muito além dos limites de um espaço físico que delimita dois ou mais territórios nacionais. Assim, a ênfase nos trânsitos permite captar: 1) como as fronteiras influenciam, diversificam e tornam desiguais as formas de mobilidade; 2) como a multiplicação das fronteiras pode se materializar em objetos, pessoas, imagens, no corpo e na natureza, atingindo aspectos inimagináveis da mobilidade migrante.

Para além de uma experiência única ou de saída de um ponto A para um ponto B, esse recurso metodológico tem por objetivo partir das narrativas migrantes para reconstruir experiências diversas do que pode significar estar em trânsito (Hess, 2012). Essas experiências compõem versões que, embora específicas e situadas, permitem rastrear o poder, a política dos discursos e práticas constitutivas da tensão entre mobilidade e imobilidade pela qual transitam muitos migrantes ao redor do mundo (Sheller, 2018).

Devido às peculiaridades desses trânsitos, que são comumente situações já vivenciadas pelos migrantes, optou-se pelo recurso de entrevista semiestruturada na forma de narrativa (Hess, 2012). Assim, através desses relatos é possível identificar as infraestruturas, atores, meios de transporte e, sobretudo, a experiência corporificada da mobilidade que envolve não somente os lugares que o migrante atravessou, mas as sensações, pensamentos, receios, dores e medos. O intuito

dessas narrativas, portanto, é desvelar fragmentos da tessitura das migrações internacionais em relação a seus regimes normativos. Assim, como argumentam Glick Schiller e Çağlar (2001) e Çağlar e Glick Schiller (2018), essas narrativas do trânsito permitem alternativas ao nacionalismo metodológico, que toma como ponto de partida a escala do Estado como a mais relevante na análise, além de tomar como certas de que as dimensões da migração estão encapsuladas em seus limites territoriais e na identidade nacional. Ao contrário, a metodologia proposta está centrada nas mobilidades e nas trajetórias dos migrantes para cartografar as múltiplas relações que produzem o espaço de forma relacional, a depender da posição dos sujeitos nas “geometrias de poder” (MASSEY, 1993), das práticas de mobilidade e das ações de controle vinculadas a esses regimes normativos nos Estados e além dos seus limites.

A única entrevista realizada com François foi feita em sua casa, até então situada no centro da cidade de São Paulo. Ela foi gravada com seu consentimento e realizada em espanhol. O idioma não é comum entre os guineenses, porém, como ele havia vivido na Argentina por muitos anos, se sentia à vontade para se expressar dessa maneira. A alternativa seria o francês, idioma que não domino. O tempo da entrevista foi de aproximadamente 1 hora e 30 minutos.

## MULTIPLICAÇÃO DAS FRONTEIRAS

No dia 10 de julho de 2023, uma notícia teve grande repercussão em parte da mídia brasileira: a chegada, no porto de Vitória (ES), de quatro migrantes nigerianos embarcados no transatlântico *Ken Wave*, em Lagos, capital da Nigéria, que fizeram toda a viagem no leme do navio, próximo à hélice. Após cerca de duas semanas de viagem, eles foram resgatados pela Polícia Federal e estavam há dias sem comida e sem água, pois os suprimentos haviam acabado ao longo do percurso. Dois deles solicitaram refúgio e ficaram no Brasil, enquanto os outros dois manifestaram o desejo de retornar à Nigéria.<sup>2</sup>

Longe de ser um caso isolado ou ligado ao passado, a migração em barcos, navios e botes é muito significativa atualmente, sendo inclusive alguns dos ca-

---

2 - Para mais informações, consultar matéria da Folha de São Paulo disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mundo/2023/07/pf-resgata-quatro-nigerianos-que-viajaram-por-13-dias-em-leme-de-navio-ate-o-brasil.shtml>. Acesso em 18/05/2024.

sos relacionados ao Brasil<sup>3</sup>. Os trajetos mais comuns dessas arriscadas travessias envolvem a migração a partir de países africanos e da Turquia rumo à Europa via Mar Mediterrâneo, e são conhecidas por serem as rotas mais mortais do mundo. Segundo dados da Organização Internacional para as Migrações (OIM) (2024), de 2014 a meados de 2024, foram contabilizadas 29.671 mortes ou desaparecimentos no local, número superior a qualquer outra rota migratória. Porém, apesar dos trajetos no Mediterrâneo serem mais emblemáticos e ganharem os holofotes midiáticos por conta do seu volume, precariedade e cenas chocantes, as travessias por barcos, seja por rios ou mares, compõem, junto a deslocamentos aéreos e por terra, grande parte das rotas migratórias atuais.

Em seu artigo “A mente geográfica”, Massey (2017) alerta para o poder que as imaginações geográficas possuem nas ações sobre o mundo. Compreender o espaço a partir de lugares e territórios fechados e exclusivos ou como espaços de fluxos, envolve dimensões cruciais sobre formas de conceber como o mundo está e deveria estar organizado. Tais imaginários guiam práticas normativas que variam entre abertura e restrições, pavimentando o caminho para a produção do espaço a partir da tensão entre controle e mobilidade. Uma dessas poderosas imaginações geográficas é a fronteiras dos Estados Nacionais.

O poder imaginário de compreender o espaço dividido em países e, concomitantemente, naturalizar suas fronteiras como delimitadores de um dentro e um fora, está ancorado em uma visão de espaço exclusivo e fechado, cuja soberania é a responsável por regular os fluxos que atravessam seus limites ao determinar fluxos desejados e indesejados. Sob essa concepção, o privilégio e a legitimidade do pertencimento são centrados aos nacionais, produzindo um território no qual

---

3 - No Brasil houve mais casos de destaque relacionados a migrantes que chegaram em barcos recentemente: Em 2011, 9 nigerianos escondidos em um navio de bandeira turca chegaram ao porto de Paranaguá (PR) e só foram liberados depois de muitas negociações com a Polícia Federal. <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/nigerianos-clandestinos-sao-mantidos-presos-em-navio-em-paranagua-7e7fnywsjz8z9y7srloi3dqoe/>

Em 2012, 19 membros da tripulação de um navio de carga ficaram detidos para investigação no porto de Paranaguá (PR), sob suspeita de terem jogado ao mar um jovem camarônês que viajava escondido no navio e se apresentou à tripulação por não ter mais suprimentos. <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2012/07/26/acusados-de-atirar-clandestino-ao-mar-tripulantes-de-navio-estao-retidos-em-paranagua-pr.htm>.

Em 2019, 3 migrantes de Guiné Conacri, embarcados nesse país, desembarcaram no porto de Paranaguá (PR), após avisarem a tripulação que estavam a bordo. <https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2019/09/20/africanos-clandestinos-sao-resgatados-de-navio-em-paranagua-apos-tripulantes-ouvirem-barulho-no-casco-da-embarcacao.ghml>.

Em 2023, também no porto de Paranaguá (PR), 8 migrantes marfinenses foram autuados pela Polícia Federal ao chegaram no Brasil depois de terem embarcado no navio em Abidjan, capital da Costa do Marfim. <https://www.bandab.com.br/seguranca/estrangeiros-tentando-entrar-brasil-detidos-porto-paranagua/>.

se compartilha a ideia de “comunidades imaginadas” (ANDERSON, [1983] 2005). A influência dessa lógica tende a representar a mobilidade migratória como anomalia, ameaça e problema, evocando medidas de contenção, controle e vigilância. Como argumenta Cresswell (2010), a representação sobre o espaço e a mobilidade é fundamental para guiar escolhas acerca de quais políticas serão edificadas para as migrações, pois podem legitimar ações que, a depender da figuração do migrante nesse plano de referência político, pode variar desde práticas humanitárias até práticas de controle e de violência, acionando a fronteira como dispositivo crucial para mediar essas relações.

A história migratória de François e de muitos outros migrantes que tentam chegar à Europa via embarcações está diretamente relacionada a essas representações e medidas que tornam o trânsito migratório uma questão cada vez mais de vida ou morte (WALTERS, 2011). Nesse sentido, Collyer (2007) e Khosravi (2010) chamam a atenção para o processo de recrudescimento das fronteiras europeias, sobretudo a partir dos anos 1980. Se até esse período não havia muita distinção entre a migração documentada e indocumentada no que diz respeito aos seus trânsitos migratórios rumo a Europa, a partir dos anos 1990 esse cenário se transforma profundamente. A produção de um imaginário espacial de uma “Europa fortaleza” (MEZZADRA, 2015), voltada ao usufruto dos recursos políticos de cidadania e livre circulação aos nacionais dos Estados que compõem o Acordo de Schengen,<sup>4</sup> tem no seu contraponto as migrações de países do sul global. Os rótulos de indesejáveis sobre os migrantes, associados a uma imaginação geográfica que reivindica exclusividade territorial, são justificados em léxicos que anunciam descontrole, invasão, ameaça e crise, demandando constantes intervenções. A proliferação desses discursos, por sua vez, vem acompanhada de diversas práticas de “contenção territorial” (HAESBAERT, 2014) fomentadas por uma sempre crescente sensação de insegurança e emergência.

São exemplos dessa crescente tensão entre controle e mobilidade a implementação de sofisticados controles de sistemas remotos ao longo de algumas fronteiras europeias (ZOLBERG, 1999), em especial a espanhola. A ampliação dos lugares de controle para além dos postos de fronteira e aeroportos europeus através de acordos com terceiros países, como Marrocos, para que o controle migratório seja exercido além da Europa. São desenvolvidas formas de controle migratório naval ao longo do Mar Mediterrâneo entre Espanha e Marrocos e Espanha e Mauritânia (COLLYER, 2007). Em 2004 cria-se a FRONTEX, agência euro-

---

4 - O acordo de Schengen tem por objetivo criar um espaço dentro da Europa em que as fronteiras internas fossem abolidas, favorecendo a livre circulação e deslocando o controle das fronteiras para as fronteiras externas. Atualmente o acordo abrange 27 países do continente.

peia de guarda de fronteiras, que logo inicia operações de controle migratório no leste do mediterrâneo, no entorno de Malta, no Senegal e nas Ilhas Canárias. Garelli, Scirba e Tazzioli (2018) ressaltam as diversas táticas implementadas em terra e no mar, dentro e fora da Europa, que reconfiguram os territórios de migração e fundem mecanismos de controle militarizados e humanitários. Todo esse aparato de contenção e controle faz com que as jornadas migratórias se tornem cada vez mais arriscadas e fragmentadas, posicionando o trânsito migratório como uma importante referência para compreender as desigualdades na mobilidade migratória.

O imaginário geográfico que representa certas migrações como problema não é colocado em prática apenas por atores estatais. A idealização de um espaço exclusivo e restrito a poucos se capilariza no corpo social para transforma-se em “Pensamento de Estado” (SAYAD, 1998), ou seja, a reafirmação social cotidiana do imaginário da invasão, do intruso e da ameaça, transformando a migração em falta e transgressão (DE GENOVA, 2015). Sob essa perspectiva, não somente as fronteiras são internalizadas para a vivência cotidiana, mas o próprio corpo migrante é transformado em fronteira (GILMARTIN e ARPONEN, 2019) além de legitimar todo o leque de intervenções securitárias que resultam em uma mobilidade cada vez mais fragmentada, incerta e precária.

Essa forma de representação sobre determinadas mobilidades, vinculada a práticas e discursos voltados a uma lógica de combate ao inimigo, materializa-se em infraestruturas como muros e cercas, postos de controle e vigilância, prisões, campos e abrigos militarizados. Expande a distribuição de mecanismos e recursos de vigilância para diversos lugares a partir de patrulhas de fronteira e todo seu aparato tecnológico na terra e no mar. Amplia restrições burocráticas por meio de requerimentos cada vez mais complexos para obtenção de vistos, seja no país de origem ou em países de trânsito, assim como em fronteiras secas, portos e aeroportos. Externaliza o controle de suas fronteiras para terceiros países e transforma desertos, selvas, mares, chuvas e sol escaldante em técnicas de controle e dissuasão que ampliam exponencialmente os riscos de morte para migrantes, transformando espaços como o Mediterrâneo em verdadeiros sumidouros territoriais. Em outras palavras, as fronteiras multiplicam-se (HESS, 2012; MEZZADRA e NEILSON, 2017; MEZZADRA, 2015; HESS e KASPARECK, 2017) e passam a operar como dispositivos articulados às dinâmicas de poder e de controle das migrações. Elas se materializam em objetos, atores, infraestruturas, na natureza, tornando-se um recurso central nessas disputas espaciais (ÁLVAREZ-VELASCO, PEDONE e MIRANDA, 2021) fundadas na tensão entre controle e mobilidade, produzindo efeitos que vão muito além dos seus limites territoriais.

Por outro lado, longe de ser uma prática unilateral dos Estados, essas ações desencadeiam reconfigurações também nas estratégias feitas pelos migrantes, levadas a cabo em conjunto com uma série de atores, redes, e dispositivos técnicos (COLLYER, 2007; WISSINK, DUVELL e EERDEWIJK, 2013; COLLINS e MINCA, 2024), buscando contornar essas formas de controle. Desse modo, os trânsitos migratórios informam acerca das variações situacionais inerentes a essa tensão, da qual participam inúmeros atores, redes formais e informais de apoio, obstáculos fronteiriços, securitários e militarizados. Esse “fazer fronteira” (HESS, 2012) envolve uma constante reelaboração do controle e da mobilidade, conformando-se na proliferação das “lutas de fronteira” (MEZZADRA, 2014; 2015; DE GENOVA, 2013; 2015).

Os riscos desiguais dos sujeitos envolvidos nessas mobilidades não estão dissociados das relações de poder, mas são constitutivos desses deslocamentos. Transitar por mares e oceanos em diversos “corredores migratórios” (ÁLVAREZ-VELASCO, 2016) implica em muitas dimensões contidas nos rumos e nas maneiras pelos quais esses movimentos ocorrem e nas experiências que proporcionam. Como argumenta Sheller (2018), os termos das justiças de mobilidade conformam-se em experiências corporificadas desiguais não somente pelo meio de transporte utilizado, pelas rotas possíveis de serem percorridas, pelas sensações, sentimentos e violências experienciadas, pelas negociações que se estabelecem para os acessos, pelos perigos contidos ao mover-se e pelas infraestruturas de controle. Assim, é fundamental compreender a posição desses migrantes nas “geometrias de poder” (MASSEY, 1993) operantes dessa governança e como seus efeitos materializam os desequilíbrios do estar em trânsito.

Na seção seguinte do artigo é apresentada a narrativa de François, guineense que, assim como muitos outros migrantes africanos, lançou mão de uma travessia arriscada, na esperança de chegar à Europa. A sua trajetória explicita os efeitos múltiplos da securitização das fronteiras europeias e de práticas de mobilidade construídas coletivamente, além de expressar as sensações das experiências do mover em seus aspectos físicos e psicológicos. Em resumo, seu relato informa sobre a experiência corporificada do trânsito.

## **O TRÂNSITO MIGRATÓRIO E AS FRONTEIRAS ESPERADAS E INESPERADAS**

A decisão de migrar foi tomada por François após diversos acontecimentos que culminaram na perda da casa onde morava, uma depressão severa que acometeu sua mãe e a inexistência de outra rede de apoio para sustentá-lo. As tentativas de seguir a vida como era antes desses eventos era narrada por ele como impossível.

Não conseguia mais ir à escola e no esforço de ganhar algum dinheiro vendendo coisas no “bairro de turistas”<sup>5</sup> diz que foi preso injustamente e teve que contar com a ajuda da irmã e de um militar próximo a ela para ser liberto.

Sua narrativa descrevia um cenário que o empurrava para fora da Guiné e aos poucos ele passou a considerar a migração como alternativa. Na época, François tinha quatorze anos e relata que começou a ouvir rumores na vizinhança sobre “meninos que tomaram um barco e foram para a Europa”, além de notícias na rádio local sobre “...guineenses que tomaram o barco com a roupa do corpo e alguns haviam morrido”. Ele então passou a procurar mais informações com “outros meninos” e foi edificando um saber fazer: os melhores horários para a travessia, como transportar alimentos e quais as habilidades requeridas. “Então, eu comecei a me interessar em como as pessoas foram para a América, para a Europa”. Após um período de coleta de informações e elaboração da estratégia de saída, François conta que reuniu alguns amigos que também estavam dispostos a seguir o mesmo caminho e juntos decidiram migrar como alternativa para acabar com o “sofrimento” que vinham passando. Foi a partir de então que colocaram o plano em ação:

No porto têm muitos seguranças, vigilância, entende? Então, um dia nós tomamos a decisão e eu e uns amigos conseguimos água, comida, entende? Para sobreviver à viagem. Então fomos um dia à noite. E fomos pela água e vimos um barco e subimos. Tem um lugar ali... Tivemos que nos esconder no porto e tem que saber nadar com sua comida. Porque a comida tem que amarrar bem com plástico para a água não entrar. E você vai flutuando, flutuando e quando subimos havia outras pessoas lá. Existem muitas maneiras, muitas maneiras. Há pessoas que conseguem se esconder dentro de um quarto. Outros vão...há muito lugar onde pode se esconder, entende? Mas onde estava a hélice, ninguém imagina que pode existir uma pessoa, um ser humano que entra ali. Porque é um grande risco de morte. (François, 2019)

François iniciou sua luta de fronteira ainda em Guiné, distante das bordas continentais europeias. Em seus cálculos preparativos, antes de adentrar no barco, havia pensado em como levar e embalar os mantimentos necessários para a viagem. Tinha que saber nadar e se esconder de seguranças e vigilantes que corporificavam as fronteiras no porto. Se esconder onde jamais alguém imaginaria e consentir com a possibilidade real de morte na travessia. A equação era:

---

5 - As frases entre aspas nessa seção representam termos literais utilizados por François, assim como as citações longas encontradas em destaque.



quanto mais arriscado o local do barco, maiores as chances de êxito. François e seus amigos foram adquirindo, pouco a pouco, a identidade política de “migrante africano” e todos os efeitos de fronteira vinculados a essa figuração. A Europa e seu controle migratório já se fazia sentir na Guiné. Qualquer obstáculo imediato operava como um elemento da fronteira a ser superada e produzia diversas “fricções” no movimento (Freire-Medeiros e Lages, 2020). Ele conta que não chegou nem a avisar a família que faria isso, senão iriam falar: “Se você fizer isso você vai morrer”. Os planos, as possibilidades, o risco de morte eram pensados em relação a como superar as fronteiras que surgiram no caminho.

Ao chegarem no compartimento do barco escolhido, se depararam com mais quatro rapazes, formando um total de sete pessoas. Houve mal-estar e discussão sobre poderem ficar ali ou não, pois o compartimento, segundo François, era muito pequeno. A entrada somente foi aceita quando disseram ter comida e água para a viagem, um recurso valioso para a jornada que estava por vir. O acesso para a entrada e para a saída era o mesmo, e “tinha que ficar agarrado no ferro do meio para não cair ou encostar na parede com as costas e colocar o pé no ferro do meio e ficar ali, entende?”.

Acomodados no barco, o próximo passo era aguardar a partida, e nesse momento iniciou-se o efeito da dimensão temporal das fronteiras. Na manhã do dia seguinte, o barco ainda não tinha partido e não havia qualquer sinal de que partiria ou não. A espera prolongou-se por mais dois dias e todos cogitaram desistir. Dois dos rapazes saíram do barco sob a justificativa de buscar mais comida e não retornaram. Como mostram Silva e Miranda (2020); Cárdenas e Miranda (2022) e Miranda, Gundelach e Rodríguez (2023) a espera é um dos efeitos mais potentes da fronteira. Muitas vezes, esperar opera como atraso e lentidão. Outras, como pausa obrigatória no trânsito ou mesmo como mecanismo de dissuasão. A depender onde, como e sob quais condições a espera acontece, seus efeitos podem ser o de revisão do projeto migratório. No caso de François e seus amigos, a espera funcionava não somente como desgaste, mas como pausa, desestímulo e oportunidade de refletir se essa era mesmo a melhor saída. Dois de seus amigos desistiram.

Naquela mesma tarde, o barco finalmente saiu com cinco deles. Segundo François, todos celebraram o momento da partida orando a Deus e dizendo “Vamos todos para a Europa, vamos sair”. O clima era de euforia e de esperança em um recomeço que seria muito diferente da realidade em que se encontravam na Guiné. Lá poderiam retornar à escola, contou. Restava agora aguardar os três ou quatro dias naquelas condições para, enfim, gozarem de outras oportunidades. “Não achamos que teria qualquer problema”. Porém, pouco a pouco os imprevi-

tos do trânsito migratório começaram a acontecer. Suas estratégias não previam tal variação temporal dos efeitos das fronteiras. O plano inicial já começara com problemas, pois a água e a comida haviam sido calculadas para durar cinco dias no máximo. Com o atraso de dois dias na saída, o cálculo dos mantimentos precisava ser repensado. Ele conta que levou biscoito e comia um ou no máximo dois por dia para não acabarem. Apesar das condições, François dizia que os três primeiros dias estavam indo bem. Entretanto:

Com quatro dias, tínhamos certeza de que estávamos chegando. Então o quarto dia passou e não estávamos chegando. A água subia às vezes bem alto por conta da onda e quando ela entra tem que ficar como por 2 ou 3 segundos sem respirar. Porque fecha e a água tinha que baixar, baixar, para começar a respirar. E em um momento tinham muitas ondas...uhhh (expressão de sufoco). (François, 2019).

Depois de quatro dias, a alegria da partida transformou-se em sofrimento. O barco estava demorando demais, a comida estava se esgotando e a água doce também. Somado a isso, François deparava-se com momentos de sufoco, com a água invadindo o compartimento em que estavam. A vida parecia estar mais próxima do fim. O tempo e até mesmo a natureza operavam como lembranças implacáveis das fronteiras. O risco de morrer crescia aceleradamente. Esconder-se em um local perigoso trazia percalços que não havia previsto. “Não podia dormir, porque onde estava não podia dormir. Se eu dormisse iria cair na água”.

Depois de sete dias sob essas condições, François conta que um de seus amigos começou a se sentir mal devido à falta de comida e de água. Estava muito fraco. Àquela altura ele já convivia com um sentimento contraditório entre o arrependimento e a lembrança da situação precária que estava na Guiné para tentar se convencer de que a decisão tomada fora a correta. “Eu pensava que tinha tomado minha própria decisão para conseguir ou morrer. Então tínhamos fé que iríamos chegar, que iríamos conseguir”. O cenário narrado era de horror. Não conseguiam ver nada quando era noite e, ao amanhecer, naquele dia, viu que um dos amigos havia desaparecido e o barco não estava parado. “...nós começamos a chorar, chorar. Oramos para ele e oramos para nós, para que Deus ajudasse a nós para chegar na terra. Então, nós pensávamos que todos nós iríamos morrer. Isso é o que pensávamos”.

A narrativa de François passou a contar com expressões de desespero. O tempo, o barco, o cansaço, a sede, a fome, a tristeza e o mar constituíam-se como multiplicações intermináveis das fronteiras (MEZZADRA, 2015). “Imagina, a gente

tomava isso (água salgada)<sup>6</sup> de manhã e à tarde te dava mais vontade de tomar água. E você estava obrigado a tomar essa água, entende?”. Seguiam orando e a estratégia dali em diante não era mais ficar escondido, mas tentar ser visto na esperança de um resgate. Ele conta que batiam na parede do barco e ninguém ouvia. A escolha de um lugar tão estratégico para chegarem ao destino sem serem descobertos transformou-se em um enorme obstáculo. O capitão estava muito longe, não ouviu os barulhos, e nada aconteceu. No nono dia, o barco parou e logo pensaram em descer para nadar até a frente do barco e gritar. François conta que assumiu a tarefa e quando já estava com um pé na água o barco começou a fazer um barulho para sair novamente. Escapou por pouco.

A estratégia assumida a seguir foi pegarem todas as roupas, amarrarem umas às outras e soltarem no mar na esperança de que alguém visse. Deixaram as roupas boiando por dois dias e nada aconteceu. François já se confundia na contagem e não sabia se estavam há 11 ou 12 dias no barco. A esperança tinha se esgotado e ele relata uma fraqueza física muito forte, uma sede insuportável. “Estávamos muito debilitados, muito debilitados. Sem força, com o lábio todo seco, dor na perna, não... muito triste”.

Quatorze dias haviam se passado, o dobro do previsto inicialmente, e estavam exaustos. Ele conta que não tinham forças para aguentar nem mais um dia. “Estávamos por morrer. Se não chegássemos nesse dia e nesse momento, nós iríamos morrer. Iríamos morrer”. Foi quando de repente começou a perceber a cor da água mudar. Se animaram novamente e depois de um tempo experimentaram a água e não era mais salgada. Era água doce. Os sinais davam conta de que estavam para chegar em algum lugar, finalmente.

Quando nós chegamos, porque quando o barco estava chegando no porto, havia um barco da prefeitura, gente que vai guardar o barco bem no porto, então, quando vieram para colocar o barco no porto, nós começamos a acenar. Para que as pessoas soubessem que estávamos lá. Então ali começamos a acenar para que as pessoas soubessem. Gritamos eh hh... eh hh...ehhh...E a prefeitura nos viu, percebeu que havia pessoas ali. Então estacionaram bem o barco e nos desceram um a um. Estava frio, muito frio, então colocaram a gente no carro, nos deram roupa de frio. Estávamos sem roupa, entende? Porque tiramos tudo. Comida também, e esperamos ali umas duas horas. Quando o capitão do barco viu, disse que não escutou nada. (François, 2019)

---

6 - Grifo nosso.

François conta que após serem resgatados ele foi internado por duas ou três semanas no hospital. Foi aí que se deu conta que não estava na Europa, mas na Argentina, e passou a entender o tempo muito mais longo que o previsto para chegar. Contava que algumas pessoas iam visitá-lo, levar comida, roupa, porque o fato tinha sido muito noticiado. Nesse momento, ele fez questão de pegar um recorte de jornal com uma matéria sobre o caso. Mostrava o pedaço de papel em um tom e expressão que variava entre o heroísmo e uma forma de comprovação do relato. Ele conta que saiu na televisão do país inteiro, porque além de toda a travessia, o fato de serem menores de idade chamou muito a atenção.

A chegada, no entanto, não garantiu que François e seus amigos se livrassem dos efeitos burocráticos das fronteiras, dessa vez sul-americanas. Conta que não entendia o idioma e que o separaram de todos os seus amigos. Eles acabaram se recuperando mais rápido que François e logo foram encaminhados de volta para a Guiné. Ainda sem saber, seus amigos estavam sendo deportados no mesmo barco que vieram. O mesmo aconteceria com François quando se recuperasse, conforme ficou sabendo nos dias que seguiram. “...algumas pessoas diziam que deportaram meus amigos, que quando eu ficasse bem, iriam me devolver também”

A situação era confusa, segundo François. Ele disse que “três pessoas da prefeitura” cuidavam dele, mas não sabia se estavam cuidando por motivos de saúde ou vigiando para que não fugisse. Tinha também um segurança para “...eu não conseguir escapar ou proteger-me, não sei”. Foi então que recebeu a visita de Marly, uma professora argentina que se articulou para evitar a deportação de todos eles. Ela “escreveu aos direitos humanos, escreveu muitas coisas, porque nós não sabíamos o que estava acontecendo, entende? Então ela começou a ver todo o direito humano, não sei. Defensoria de não sei o quê, do povo...pá...pá... pá...entende?” Ao final, François acabou sendo adotado por Marly e morou por alguns anos na Argentina antes de vir ao Brasil. A vinda para São Paulo, segundo ele, se deu por situações de racismo que vivenciou em muitos momentos no país vizinho. “Caminhava na rua, te discriminavam, me chamavam de negro...eu era o único negro. Nem todo mundo te aceita, sabe? Alguns te discriminam na sua frente e você se sente muito mal!”. François, então, ficou sabendo de guineenses que viviam no Brasil e decidiu migrar novamente. Segundo ele, a composição da seleção brasileira de futebol masculino, com jogadores brancos e negros juntos, produziu uma representação de um país que o aceitasse como africano e negro, impressão, essa, logo desfeita em poucos dias vivendo no Brasil. Ao chegar, encontrou com contrerrôneos e passou a viver na casa de Abdalah, no centro da cidade, onde o conheci.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O artigo teve como principal objetivo colocar em debate o imaginário geográfico de fronteira e seus efeitos para além de seus limites territoriais. Distante de uma faixa ou metáfora de um muro somente, quando observadas através dos trânsitos migratórios, constata-se sua multiplicação. As lentes voltadas às mobilidades e a problematização do movimento possibilitam, assim, verificar variações situacionais desses deslocamentos em relação aos mecanismos de controle migratório. No caso apresentado, os efeitos das fronteiras se fazem sentir antes mesmo do contato com as patrulhas e controles dos locais de destino, mas influenciam desde a própria elaboração dos projetos migratórios, inclusive nas relações familiares. Além disso, tornar o trânsito em uma condição de vida e de morte não necessariamente desestimula e freia a migração, mas desencadeia uma maior complexidade, e a participação de diversos sujeitos na composição desse deslocamento. Saber onde se esconder, os horários, o montante de alimento, compõem estratégias de mobilidade edificadas coletivamente, em um compartilhar de experiências bem e malsucedidas. Isso não significa que o risco significativo de morte não tenha peso na decisão de migrar ou não migrar, ou na decisão de migrar para os lugares possíveis e não os desejados (BAENINGER, 2018). Mas para aqueles milhares que estão dispostos a enfrentar esses perigos, cada passo na elaboração desse planejamento torna-se decisivo, incerto, fragmentado. Para onde, como e quando ir, envolve uma série de cálculos que perpassam desde redes de facilitadores, custos para a compra de equipamentos e mantimentos, onde e de quem se esconder, até evitar contar os planos para algumas pessoas. As fronteiras, portanto, entram nos miúdos dessa preparação.

A urgência da partida, muitas vezes contrasta com o atraso imposto pela necessidade de uma organização cuidadosa e infalível. Na narrativa de trânsito de François não é possível precisar o tempo que levou para planejar a sua saída, mas, pela forma como relata, foi algo que se construiu lentamente e com todo conhecimento dos riscos, sem cogitar outras possibilidades senão a Europa. O controle das fronteiras não se faz sentir da mesma maneira em todos os lugares. Seus efeitos implicam em uma “diferenciação socioespacial do controle migratório” (RUSEISHVILI e FERNANDES, 2022). Se na Guiné era o cuidado com os preparativos que importava, em trânsito foram outros elementos que entraram em ação. As distintas temporalidades, a fraqueza física e as hostilidades da natureza, transformadas em recursos de batalha nessa luta de fronteira. François não chegou a enfrentar outras faces desse controle migratório diferencial europeu que, à medida que se aproxima do continente, se materializa na figura de navios de patrulha, drones, muros e cercas que interceptaram cerca de 560.000

pessoas entre 2014 e 2024 (OIM, 2024) para seguir, em sua maioria, com a deportação.

Durante o trabalho de campo realizado entre 2019 e 2022 em um centro de atendimento a migrantes no centro de São Paulo, era comum o relato de algumas pessoas que haviam tentado chegar a Europa em barcos que foram interceptados. Após a deportação, retornavam à estaca zero, inclusive com a perda do dinheiro acumulado por meses ou anos para realizar o trânsito. A divisão de famílias que se tornaram transnacionais, a impossibilidade de ver pessoas por anos e a esperança de um dia, quem sabe, conseguirem chegar ao destino final, alimentava muitas das narrativas dos migrantes que estavam no Brasil na expectativa de que fosse uma passagem temporária, transformando o país não somente em lugar de chegadas e partidas da migração, mas também de trânsito.

Os destinos finais diversificavam-se. Para alguns, o desejo era ir à Europa. Para outros, aos EUA, destino mais comum de quem parte do Brasil, o que vem se traduzindo em números cada vez mais crescentes nos últimos anos. O trânsito migratório até o norte do continente é igualmente caro, arriscado e exaustivo, composto por muitos pontos perigosos, gerando muitos traumas e muitos mortos. O imaginário geográfico de fronteira é o mesmo, assim como os cálculos minuciosos dos migrantes para enfrentarem essa outra disputa espacial.

No final da entrevista com François, ele me dizia que agora estava bem, pois encontrou conterrâneos guineenses em São Paulo, estava trabalhando, e não pretendia sair do Brasil. Alguns meses depois desse relato, o irradiar da pandemia impediu nosso contato que, apesar de esporádico, tinha certa frequência. Me tornei muito próximo do dono da casa onde François morava e, durante uma ligação feita no mês de março, em plena pandemia, perguntei por ele, e obtive a seguinte resposta: “Você não acredita. Ele saiu daqui e foi com um amigo para os EUA. O cara não para, né? Rsrtrs. Depois de tudo o que passou...”. François havia atravessado todo o continente americano e já estava no México, esperando para cruzar a fronteira. Meses depois, recebi a notícia de que estava morando em Nova Iorque.

## **FINANCIAMENTO**

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Processo número: 2023/07114-3.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço os comentários e sugestões feitas ao texto pelas pessoas que integram o grupo: Mobilidades, Teorias, Temas e Métodos (MTTM-USP).

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADEY, P. **Mobility**. London; New York: Routledge, 2010.

ÁLVAREZ-VELASCO, S. Crisis migratoria contemporánea? Complejizando dos corredores migratorios globales. **Revista Ecuador Debate**. n. 97, p. 155-171, 2016.

ÁLVAREZ-VELASCO, S. “En búsqueda de un lugar: tránsitos irregularizados y la producción de corredores migratorios en las Américas”. In: RIVERA-SÁNCHEZ, Liliana., HERRERA, Gioconda., y DOMENECH, Eduardo. (Orgs.). **Movilidades, control fronterizo y luchas migrantes**. Buenos Aires; Ciudad: CLACSO/Siglo XXI, 2023. p. 77-125.

ÁLVAREZ VELASCO, S.; PEDONE, C.; MIRANDA, B. Mobilidade, controle e disputa espacial: a formação e transformação dos corredores migratórios nas Américas. **Périplos**. v.5, n.1, p. 4-27, 2021.

ANDERSON, B. **Comunidades imaginadas**: reflexões sobre a origem e difusão do nacionalismo. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

BAENINGER, R. Introdução. In: **Migrações Sul-Sul**. Campinas: NEPO, 2018. p. 13-16.

ÇAGLAR, A.; GLICK-SCHILLER, N. Introducing Three Cities: Similarities despite Difference. In: **Migrants and City-making**: Dispossession, Displacement, and Urban Regeneration. Durham: Duke University Press, 2018. p. 1-32.

CÁRDENAS, I.; MIRANDA, B. **La espera como técnica de gobierno de las Migraciones en las Américas**, 2022. Disponível em: <https://revistacomun.com/blog/la-espera-como-tecnica-de-gobierno-de-las-migraciones-en-las-americas/>. Acesso em: 23/05/2022.

COLLINS, J; MINCA, C. The Belgrade ‘Campscape’: Refugee Spatialities, Mobilities and Migration Corridor Geographies. **Geopolitics**, v. 24, n. 5, 1757-1781, 2024.

COLLYER, M. In-Between Places: Trans-Saharan Transit Migrants in Morocco and the Fragmented Journey to Europe. **Antipode**, v.39, n.4, p. 668-690, 2007.

CRESSWELL, T. Towards a Politics of Mobility. **Environment and Planning D: Society and Space**, v. 28, n.1, p. 17-31, 2010.

FREIRE-MEDEIROS, B.; TELLES, V.; ALLIS, T. Por uma teoria social on the move. **Tempo Social**, v.30, n. 2, p. 1-16, 2018.

FREIRE-MEDEIROS, B.; LAGES, M. **A virada das mobilidades**: fluxos, fixos e fricções. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, 123, p. 121-142, 2020.

GARELLI, G.; SCIURBA, A; TAZZIOLI, M. Mediterranean Movements and Constituent Political Spaces: An Interview with Sandro Mezzadra and Toni Negri. **Antipode**, v. 50, n. 3, p. 673-684, 2018.

GENOVA, N. de. Spectacles of Migrant Illegality: the scene of exclusion, the obscene of inclusion. **Ethnic and Racial Studies**, v. 36, n.7, p. 1180-1198, 2013.

GENOVA, N. de. Border Struggles in the migrant metropolis. **Nordic Journal of Migrant Research**, v.5, n.1. p. 3-10, 2015.

GILMARTIN, M. e ARPONEN, A. Borders and bodies: sitting critical geographies of migration. In: MITCHELL, K; JONES, R.; FLURI, J. **Handbook on Critical geographies of migration**. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2019, p. 18-29.

GLICK-SCHILLER, N. e ÇAGLAR, A. Introduction: Migrants and Cities. In: GLICK-SCHILLER, N. e ÇAGLAR, A. (orgs). **Locating migration: rescaling migrants and cities**. New York: Cornell University Press, 2001, p. 1-22.

HAESBAERT, R. **Viver no Limite: corpo, espaço, identidades**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.

HESS, S. De-Naturalising Transit Migration. Theory and Methods of a Ethnographic Regime Analysis. **Population, Space and Place**, v.18, n. 4, p. 428-440, 2012.

HESS, S.; KASPAREK, B. Under control? Or border (as) conflict: Reflections on the European border regime, **Social Inclusion**, v.5, n.3, p. 58-68, 2017.

KHOSRAVI, S. **Illegal Traveler: an auto-ethnography of borders**. Londres: Palgrave Macmillan, 2010.

MASSEY, D. Power Geometry and a progressive sense of place. In: BIRT, J. (et. al. orgs.) **Mapping the futures: local cultures, global change**. New York: Routledge, 1993, p. 60-70.

MASSEY, D. A mente geográfica. **Geographia**, vol. 19, n. 40, p. 36-40, 2017.

MEZZADRA, S. Fronteras de inclusión diferencial: subjetividad y luchas en el umbral de los excesos de justicia. **Papeles del CEIC**, v. 113, n. 2, p.1-30, 2014.

MEZZADRA, S. Multiplicação das fronteiras e práticas de mobilidade. **REMHU: Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana**, Brasília, v. 23, n. 44, p. 11-30, jan./jun. 2015.

MEZZADRA, S.; NIELSON, B. **La frontera como método: o la multiplicación del trabajo**. Madrid: Traficantes de sueños, 2017.



MIRANDA, B. Movilidades haitianas en el corredor Brasil- México: Efectos del control migratorio y de la securitización fronteriza. **Périplos**, v.5, n.1, p. 108-130, 2021.

MIRANDA, B.; GUNDELACH, J.S.; RODRÍGUEZ, D.F. Diferencia y Espera: migrantes africanos y asiáticos en Tapachula, frontera sur de México. **Diarios de Terruño**, n.15, p. 144-167, 2023.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL PARA AS MIGRAÇÕES (OIM). **Missing Migrants Project**. [S.l.]: OIM, 2024. Disponível em: <https://missingmigrants.iom.int/data>. Acesso em: 18/05/2024.

RUSEISHVILI, S.; FERNANDES, C. Brazilian Migration Regime and Differential control of international mobility during Covid-19 pandemic. **Revue européenne des migrations internationales (REMI)**, v. 38, n. 1-2, p. 89-114, 2022.

SAYAD, A. **Imigração ou os paradoxos da alteridade**. São Paulo: Edusp, 1998.

SHELLER, M. **Mobility Justice**. The Politics of Movement in an Age of Extremes. Londres: Verso, 2018.

SILVA, A.; MIRANDA, B. **La espera como mecanismo de disuasión de la política de asilo de Estados Unidos**. **Migración Nexos**, 2020. Disponível em: <https://migracion.nexos.com.mx/2020/07/la-espera-como-mecanismo-de-disuasion-de-la-politica-de-asilo-de-estados-unidos/>. Acesso em: 02/02/2024.

TELLES, V. da S. **A cidade nas fronteiras do legal e ilegal**. Belo Horizonte: Argummentum, 2010.

URRY, J. **Mobilities**. Cambridge: Polity, 2007.

WALTERS, W. Foucault and Frontiers: Notes on the birth of the humanitarian border. In: BRÖCKLING, U; KRASMANN, S.; LEMKE, T. (orgs.). **Governmentality: Current Issues and Future Challenges**. New York: Routledge, 2011. p.138 -164.

WISSINK, M.; DUVELL, F.; EERDEWIJK, A. Dynamic Migration Intentions and the Impact of Socio-Institutional Environments: A Transit Migration Hub in Turkey. **Journal of Ethnic and Migration Studies**, v.39. n.7, p. 1087-1105, 2013.

ZOLBERG, A. Matters of State: Theorizing Immigration Policy. In: HIRSCHMAN, C.; KASINITZ, P.; DEWIND, J. **Handbook of International Migration: The American experience**. New York: Russel Sage Foundation., 1999. p. 71-93.

Recebido em: 17 jan 2025. Aceito em: 30 abr. 2025.

# Integração entre a metrópole do Rio de Janeiro e a Aglomeração Urbana de Macaé

## *Integration between the metropolis of Rio de Janeiro and the Urban Agglomeration of Macaé*

**OSÉIAS TEIXEIRA DA SILVA<sup>1</sup>**

Instituto Federal Fluminense  
Macaé, Brasil

**Resumo:** O objetivo do presente artigo é compreender as diferentes formas de integração entre os espaços urbanos e como essas diferentes formas produzem unidades diferenciadas. A primeira modalidade de integração está relacionada aos deslocamentos cotidianos. Outra forma de integração está relacionada à formação de uma rede urbana na qual temos bens e serviços dispostos hierarquicamente, sendo que, para encontrar certos bens, moradores de cidades de menor hierarquia precisam se deslocar para cidades de maior nível hierárquico. A terceira forma de integração está relacionada a fluxos de dimensão regional, principalmente ao deslocamento de mercadorias e fluxos de pessoas que se configuram em ritmos diferenciados. Depois disso, discutimos como se dá a integração entre a metrópole do Rio de Janeiro e a aglomeração urbana de Macaé, como forma de demonstrar a maneira como o processo de integração urbana se manifesta.

**Palavras-chave:** integração urbana; metrópole; aglomeração urbana; Rio de Janeiro; Macaé.

**Abstract:** The aim of this article is to understand the different forms of integration between urban spaces and how these different forms of integration produce differentiated units. The first form of integration is related to everyday commuting. Another form of urban integration is related to the formation of an urban network in which goods and services are arranged hierarchically, and how, to find certain goods, residents of lower-ranking cities need to travel to higher-ranking cities. The third form of integration is related to regional flows, mostly the movement of goods and flows of people that take place at different times. We then

---

<sup>1</sup> - Doutor em Geografia Humana pela USP. Professor do IFF, Campus Macaé. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4182-827X> Email: [oseiasgeografo@gmail.com](mailto:oseiasgeografo@gmail.com)

discuss how the integration between the metropolis of Rio de Janeiro and the urban agglomeration of Macaé takes place to demonstrate how the process of urban integration manifests itself.

**Keywords:** urban integration; metropolis; urban agglomeration; Rio de Janeiro; Macaé.

## INTRODUÇÃO

O processo de globalização está diretamente associado à intensificação da integração entre espaços urbanos. Muitos são os autores que, como Soja (2013), falam sobre a iminência de uma urbanização regional, na qual metrópoles e outros espaços se juntam na configuração de uma realidade que funciona como urbana, embora tenha uma escala regional. Outros autores falam em cidade difusa (DEMATTEIS, 1996) ou em urbanização extensiva (MONTE-MOR, 1994). Não é a ambição deste trabalho retomar e discutir cada uma dessas definições que representam uma verdadeira profusão de conceitos relacionados a um esforço de compreensão das transformações urbanas na atualidade. De forma geral, podemos afirmar que se trata de processos semelhantes que configuram particularidades e singularidades em cada lugar. Porém, enquanto em alguns casos é ressaltada a morfologia dispersa das aglomerações urbanas, em outros, como se dá com a ideia de urbanização regional, o que se resalta é o fato de que temos aglomerações de dimensão regional, mas integradas como áreas urbanas. Quando falamos em urbanização regional (SOJA, 2013), megaregiões (SASSEN, 2007) ou cidades regiões globais (SCOTT *et al.*, 2001) estamos nos referindo a esse aspecto do processo de transformações urbanas contemporâneas: aglomerações urbano-regionais, complexas e heterogêneas, mas que encontram sua unidade a partir da ideia de integração. Ou seja, uma aglomeração só pode ser vista como uma unidade a partir do fato de que existe uma dinâmica integradora nessa aglomeração, geralmente ligada a diferentes tipos de fluxos que percorrem a aglomeração produzindo solidariedade e um tempo único entre suas diferentes partes.

O objetivo do presente artigo é compreender as várias formas de integração entre os espaços urbanos. Em outras palavras, queremos analisar como essas diversas formas de integração produzem unidades diferenciadas, segundo critérios e escalas distintas. De forma geral, identificamos três modalidades de integração urbana. Nosso objetivo é analisar essas modalidades, as modificações contemporâneas e como elas se diferenciam uma das outras. A primeira modalidade de integração está relacionada aos deslocamentos cotidianos, que se desenvolvem em aglomerações metropolitanas ou não metropolitanas, condicionadas pela re-

lação entre a divisão territorial do trabalho, a estrutura fundiária e os valores da terra nas diferentes áreas urbanas integradas. Um caso bastante comum é aquele no qual uma determinada cidade concentra atividades econômicas e imóveis de alto padrão, o que obriga a população de menor renda a morar em cidades vizinhas e se deslocar para essa cidade para trabalhar. Denominaremos a área formada por essa modalidade de integração como aglomeração urbana.

Outra forma de integração urbana está relacionada à formação de uma rede urbana na qual temos bens e serviços dispostos hierarquicamente, sendo que, para encontrar certos bens, moradores de cidades de menor hierarquia precisam se deslocar para cidades de maior nível hierárquico. Alguns tipos de bens e serviços só são encontrados na metrópole. Essa forma de integração está relacionada também à distribuição desigual dos centros de gestão do capital, em que se configura uma diferenciação entre espaços nos quais as decisões são tomadas e nos quais as decisões são cumpridas. Denominaremos a área formada a partir desses processos de “rede urbana”.

A terceira forma de integração está relacionada a fluxos de dimensão regional, que se relacionam principalmente ao deslocamento de mercadorias e de pessoas que se configuram em ritmos diferenciados, com repetição semanal, mensal ou sazonal. Esta forma de integração tem recebido grande atenção na Geografia, e recentemente há um renovado interesse sobre as regiões dentro da Geografia e áreas afins. Denominaremos a área formada a partir desses processos de integração de região.

Na primeira parte do trabalho discutiremos a integração relacionada à estruturação da vida cotidiana a partir de fluxos de pessoas a trabalho, estudo ou lazer. Buscamos demonstrar como essa forma de integração permite articular diferentes espaços urbanos e como pode ser compreendida a partir da relação com a divisão territorial do trabalho, ou seja, a forma como as diferentes atividades econômicas são distribuídas no espaço e os padrões de valorização da terra urbana. Na segunda parte discutimos a integração relacionada à formação da rede urbana e mostramos como tais redes podem ser mais ou menos densas e revelarem relações hierárquicas que envolvem o comando das operações relacionadas à gestão do capital. Também apontamos as mudanças recentes na dinâmica das redes urbanas com possibilidade de relações diretas entre metrópoles de diferentes países. No entanto, ressaltamos o fato de que as relações subjacentes ao funcionamento da rede urbana permanecem hierárquicas, uma vez que as diferenças entre centros em uma rede urbana estão relacionadas à acumulação histórica de investimentos, atividades econômicas e população em algumas cidades em detrimento de outras. Na terceira parte buscamos discutir a integração

a partir da dinâmica regional, mostrando como ela se difere tanto da integração relacionada à estruturação da vida cotidiana quanto da integração relacionada à formação da rede urbana.

Na quarta parte discutimos a integração entre a metrópole do Rio de Janeiro e a aglomeração urbana de Macaé como um exemplo de integração característica da urbanização contemporânea por ser, ao mesmo tempo, cotidiana, funcional e regional. A análise dessa integração é feita a partir de dados relacionados ao deslocamento de pessoas no transporte rodoviário e aeroviário de passageiros. A partir destes dados buscamos mostrar as diferentes facetas da integração entre essas duas áreas distintas, mas que se tornam cada vez mais articuladas no contexto da formação da megarregião Rio de Janeiro - São Paulo (LENCIONI, 2015).

## **FORMAÇÃO E FUNCIONAMENTO DAS AGLOMERAÇÕES URBANAS**

Um elemento central para a integração cotidiana são os deslocamentos de pessoas. Boa parte desses fluxos está relacionada ao trabalho ou ao estudo e, em menor intensidade, a compras ou ao lazer. A intensidade desse tipo de deslocamento permite delimitar a formação de aglomerações urbanas. A delimitação de regiões ou áreas metropolitanas, por exemplo, depende basicamente desse elemento, uma vez que é a intensidade desse tipo de deslocamento que dá a ideia de coesão pressuposta na denominação de região metropolitana. Sobre o tema dos deslocamentos pendulares, Moura, Castelo Branco e Firkowsky (2005 p. 3) afirmam:

É importante ressaltar que, dentre os autores citados, não há uma denominação única a essa ordem de deslocamentos, na medida em que ora se referem à “migração” ora a “movimento”. Neste texto, optou-se pelo uso dos termos “movimento” ou “deslocamento” pendular, por se entender que tal dinâmica envolve um deslocamento diário e que, portanto, não implica transferência para ou fixação definitiva em outro lugar. Assim, enquanto a migração envolve mudança de residência, os deslocamentos pendulares caracterizam-se por deslocamentos entre o município de residência e outros municípios, com finalidade específica – nesta pesquisa, com base nas informações da amostra do Censo Demográfico 2000, foram consideradas as finalidades de trabalho e estudo.

Portanto, embora não exista uma padronização em relação à nomenclatura utilizada para tratar desse fenômeno, é comum o uso de termos como migração pendular, movimento ou deslocamento pendular, utilizados por diferentes autores para tratar desse fenômeno. Concordamos com as autoras na afirmação de

que o termo deslocamento ou movimento pendular é mais correto do ponto de vista teórico, já que o termo migração está fortemente ligado à ideia de mudança de residência, ou seja, um deslocamento definitivo. Em nossa compreensão, movimento e deslocamento pendular não seriam exatamente sinônimos, pois movimento seria uma visão mais geral dos deslocamentos, envolvendo múltiplas trajetórias, enquanto deslocamento se refere a uma trajetória específica, normalmente envolvendo um trajeto entre um ponto A e um ponto B pré-determinado.

Os movimentos pendulares seriam, portanto, o conjunto de deslocamentos realizados por uma determinada população, em caráter cotidiano, com diferentes motivações, embora relacionadas principalmente a trabalho ou a estudo. Esses movimentos envolvem, assim, o deslocamento entre pontos distintos no espaço geográfico. Como o espaço geográfico não é o espaço isotrópico dos economistas, esses movimentos estão sujeitos a todo tipo de restrição e contingenciamentos ligados à forma como a cidade foi historicamente produzida, os níveis de renda das pessoas que realizam o deslocamento e a sua disponibilidade para utilizar diferentes meios de transporte. Assim, a estrutura da cidade, ou de qualquer espaço urbano considerado, cria possibilidades desiguais de deslocamento, tanto em termos de tempo, quanto de custo envolvido, sendo esse diferencial também decisivo para a reprodução das desigualdades da remuneração da força de trabalho (SILVA, 2019). No entanto, no caso das aglomerações urbanas, existe outro fator essencial para a compreensão do processo de integração: a estrutura fundiária e os padrões relacionados aos preços dos terrenos e dos imóveis. Sobre o preço da terra, Ribeiro (1997, p. 39) afirma que:

(...) o fato de que a terra é um bem não produzido que, portanto, não tem valor, mas que adquire um preço. Ora, um bem não produzido não pode ter seu preço regulado pela lei da oferta, pois não há lei regulando sua oferta. É a procura que suscita o preço da terra e não o encontro no mercado de 'produtores' e 'compradores' de solo.

Portanto, o preço da terra deriva do controle exercido sobre os terrenos urbanos a partir da instituição da propriedade privada. Este controle produz a necessidade de se pagar pelo uso da terra, mesmo no caso em que os terrenos possuem uma pior localização em termos de acesso à infraestrutura, de amenidades ou de oportunidades de emprego. Assim, toda parcela urbana, mesmo em uma área de ocupação informal, adquire um preço, que reflete, de um lado, a demanda dos diferentes agentes sociais capitalistas e não capitalistas pela terra e, de outro, a disponibilidade dessas áreas. A terra urbana, em si, já é fruto do trabalho relacionado à preparação do terreno, assim como a moradia. Assim,

podemos afirmar que o preço da terra se forma no entrecruzamento do valor relacionado ao preço da terra já urbanizada e das moradias e da renda da terra. Como aponta Silva (2022) o diferencial de renda, a diferença entre renda capitalizada atual e potencial, seria o elemento central de rentabilização do capital investido no imobiliário. Dessa maneira a transformação de usos e de conteúdo social das áreas urbanas é fundamental para a atuação do capital neste setor, pois, como aponta o autor, é apenas quando se transformam os usos e os conteúdos sociais de uma área que se ampliam as possibilidades de rentabilidade do capital no ramo imobiliário.

Qual a importância desse aspecto para a forma como a integração cotidiana se manifesta? Se levarmos em conta que o preço da terra depende da demanda por ela, especialmente da demanda dos capitalistas, que têm maior capacidade de arcar com os custos de aquisição de terrenos, e, por outro lado, que a localização possui também um valor de troca, podemos concluir que dentro de uma aglomeração conformada pela integração cotidiana os preços da terra serão extremamente díspares, dependendo da forma como essa aglomeração foi produzida. Berry, Simmons e Tennant (1963) apontam que em cidades americanas naquele período, o ponto mais elevado do preço encontra-se nas zonas mais centrais, denominado de Central Business District (CBD), locais em que se concentram os edifícios corporativos e as sedes de grandes empresas. Neste sentido, o preço da terra atinge o seu máximo na porção de zona central na qual se concentram as sedes corporativas, e a partir daí temos um decréscimo do preço da terra em direção à zona periférica do centro, tendo um novo aumento quando se aproxima dos subúrbios, mas sem chegar aos níveis encontrados no CBD.

Assim, reencontramos o papel da divisão territorial do trabalho em conjunto com o preço da terra no processo de integração cotidiana, que levam à formação de uma aglomeração urbana. A divisão territorial do trabalho decorre de padrões históricos de produção social do espaço. Assim, as atividades econômicas estão distribuídas desigualmente, o que condiciona a existência de espaços mais valorizados, tanto para instalação de atividades econômicas, quanto para instalação de residências. Isto força o aumento do preço da terra nesses locais e faz com que parte dos trabalhadores que buscam emprego nessas áreas privilegiadas não consiga pagar por uma moradia nessas mesmas áreas, tendo que, portanto, morar em cidades próximas e se deslocar cotidianamente para outras cidades em busca de trabalho e de emprego. Este tipo de relação se evidencia, por exemplo, no caso da aglomeração urbana de Macaé, na qual temos a cidade de Rio das Ostras, onde mais de 85% das pessoas que se deslocam pendularmente o fazem para a cidade de Macaé, conforme demonstra Silva (2019).

Assim, esses deslocamentos estão diretamente relacionados ao processo de divisão territorial do trabalho e à conformação de um mercado de terras no âmbito da aglomeração em formação, em que os preços dos imóveis das diferentes cidades passam a estar relacionados diretamente, tendo como referência as áreas mais valorizadas. O fato de uma aglomeração ser monocêntrica ou policêntrica – em que temos duas ou mais cidades que concentram oportunidades de emprego ou estudo –, não modifica sensivelmente a dinâmica de formação de aglomeração, embora influencie o padrão dos fluxos, que é sempre mais multifacetado e complexo no caso de aglomerações urbanas policêntricas (CLARK, 2003).

Importante dizer que, quando falamos de aglomerações urbanas formadas por uma integração cotidiana, nos referimos tanto a aglomerações metropolitanas quanto a não metropolitanas. Em ambos os casos, são espaços marcados pela intensidade de fluxos de deslocamentos pendulares, o que significa que as pessoas com frequência moram em uma cidade, mas trabalham, estudam e realizam práticas de lazer em outras. A divisão territorial do trabalho, a estrutura fundiária e o preço da terra são fundamentais para compreender a formação e o funcionamento dessas aglomerações. No entanto, as aglomerações metropolitanas, além de maior dimensão populacional e complexidade funcional, possuem papéis relacionados à gestão do capital não presentes em aglomerações não metropolitanas. Papéis esses que serão mais bem discutidos no tópico seguinte, em que trataremos sobre a integração funcional relacionada à conformação de uma rede urbana.

## **FORMAÇÃO E FUNCIONAMENTO DAS REDES URBANAS**

Diferente do que ocorre na integração cotidiana, na integração funcional temos a formação de uma rede e não propriamente de uma aglomeração, mesmo que com forma descontínua. Na conformação da rede urbana é construído um conjunto de relações entre pessoas e empresas e entre empresas, em que a distância física ou mesmo o tempo de deslocamento não são tão importantes. A conformação da rede urbana, portanto, está também ligada a divisão territorial do trabalho, porém em uma escala mais ampla, que envolve a forma como a oferta de bens e serviços se distribui entre os centros urbanos de forma hierarquizada, devido principalmente às diferenças de tamanho demográfico e à importância econômica entre as cidades. Christaller (1966) foi um dos primeiros autores a estabelecer uma teoria para a compreensão da organização da rede urbana. Segundo Christaller (1966, p. 17):



Aqueles lugares que têm funções centrais que se estendem por uma região maior, nos quais existem outros lugares centrais de menor importância, são chamados de lugares centrais de uma ordem superior. Aqueles que têm apenas importância central local para a vizinhança imediata são chamados, correspondentemente, de lugares centrais de ordem superior e de ordem inferior. Lugares menores, que geralmente não têm importância central e que exercem menos funções centrais, são chamados de lugares centrais auxiliares.

O que a teoria dos lugares centrais apresenta é uma hierarquia encaixada de centros de maior e menor grau de centralidade. Todo centro de nível hierárquico superior também funciona como centro de nível hierárquico inferior para pessoas que vivem nesse centro urbano. O que define a centralidade de um centro são as funções centrais que abrangem uma maior área, ou seja, bens de uso menos frequente, cuja oferta atende a pessoas dentro de um amplo raio espacial, que se deslocam para o centro de maior nível hierárquico para obter bens que só são encontrados ali. Corrêa (1995) exemplifica a configuração de uma rede urbana no quadro 1.

**Quadro 1: exemplo hipotético de hierarquia urbana e funções centrais**

CENTROS	FUNÇÕES CENTRAIS				
metrópole regional	abcd	efgh	ijkl	mnop	qrst
capital regional		efgh	ijkl	mnop	qrst
centro sub-regional			ijkl	mnop	qrst
centro de zona				mnop	qrst
centro local					qrst

Fonte: Corrêa, 1995.

No quadro acima, temos uma hierarquia de centros em que a metrópole regional é a única que possui as funções centrais abcd, que, portanto, identificam o seu grau de centralidade, sendo funções voltadas a toda a população regional. Em cada nível hierárquico encontramos uma diversidade menor de funções centrais até o centro local, que possui funções presentes em todos os demais centros. Vejamos dois exemplos para clarificar essa questão: panificação é uma atividade que fornece um bem de consumo constante e, como tal, está presente em todos os lugares, inclusive em uma metrópole nacional, tendo sempre um alcance

espacial limitado, ou seja, cada panificação vende seu produto para os moradores do entorno. Já um hospital privado especializado em tratamento de câncer fornece um bem de uso menos frequente e maior complexidade e que, portanto, precisa de uma área espacial maior para que nela haja a quantidade de consumidores suficiente para viabilizar a existência desse serviço. Nesse último caso, o hospital de tratamento do câncer pode se localizar em uma metrópole nacional, uma vez que seu público corresponde a pessoas de todo o país, que terão mais facilidade de se deslocar à metrópole nacional devido à sua maior acessibilidade. Ou seja, uma metrópole nacional possui tanto panificações quanto hospitais de tratamento do câncer, mas é apenas esta última função central que caracteriza a centralidade de uma metrópole nacional, ou seja, uma metrópole nacional é considerada como tal apenas porque oferta alguns bens e serviços para pessoas de todo o país.

A rede urbana é um arranjo espacial com características muito específicas. Não se pode dizer que se trata propriamente de uma região ou de uma aglomeração, mas de uma rede cujo fundamento tem uma lógica topológica e não topográfica, embora esta última também possa estar presente. Lencioni (2011, p. 143) explicita as diferenças entre as lógicas topológica e topográfica no trecho a seguir:

A lógica topográfica, que permite perceber a densidade territorial dos lugares, está relacionada à distância territorial entre os lugares e tem como referência a rede de infraestrutura de circulação. A distância, nesse caso, corresponde a um intervalo de espaço e de tempo entre dois lugares e dois instantes, medido em termos de superfície do terreno e de tempo de percurso. Entre dois lugares, A e B, por exemplo, a distância é de 5 quilômetros e de 10 minutos. A lógica topológica, por outro lado, insere a distância numa lógica virtual possibilitada pela revolução da informática e das comunicações. Nesse caso, a distância entre A e B é medida apenas em intervalo de tempo dos fluxos imateriais e, no seu limite, pode chegar à instantaneidade, anulando-se o intervalo e, consequentemente, a própria distância.

Neste trabalho, utilizamos os conceitos de lógica topográfica e topológica num sentido levemente diferente da utilizada pela autora acima citada. A lógica topográfica está relacionada a um conjunto de processos que têm a distância e o tempo para percorrê-los como um elemento crucial para a tomada de decisão dos agentes e para a configuração dos resultados globais da ação desses agentes. A integração cotidiana está diretamente ligada à lógica topográfica, pois as decisões relativas à moradia estão diretamente ligadas à proximidade do emprego. De forma geral, as pessoas sempre buscarão morar próximo ao emprego, mas, caso

o custo da moradia seja muito elevado, o trabalhador será obrigado a morar em outro bairro, ou mesmo em outra cidade, e neste caso cria-se a necessidade dos deslocamentos.

Por outro lado, a lógica topológica se refere à relação virtual entre as cidades. Nesse caso, a distância física não é tão importante quanto à densidade das relações estabelecidas através de sistemas de comunicação que permitem o contato em tempo real. Ambas as integrações, cotidiana e funcional, são formadas tanto pela lógica topográfica quanto pela topológica, mas esta última é muito mais importante na formação da rede urbana. A densidade de relações virtuais entre as cidades é extremamente importante para compreendermos o papel de um centro urbano em uma rede urbana, porém, a rede urbana é também constituída de fluxos materiais, relacionados ao transporte, bem como aqueles relacionados à aquisição de bens e serviços em cidades de maior nível hierárquico. Portanto, para a definição da rede urbana dependemos fortemente da compreensão da lógica topológica, enquanto para o entendimento da aglomeração urbana dependemos fundamentalmente da compreensão da lógica topográfica.

Como a distância física não é tão importante para a formação da rede urbana, e como se trata de uma rede e não de uma região, as relações de contiguidade territorial não são tão importantes para sua formação. Isto significa que, dentro de uma rede urbana, a relação entre uma cidade A e uma cidade B, que fica a 300 km de distância, pode ser mais intensa que a relação entre A e C, cidade que fica a apenas 20 km. Isto pode se dar, por exemplo, pelo fato de A e B serem duas grandes metrópoles nacionais, fortemente ligadas aos fluxos da economia global, enquanto B é uma pequena cidade com forte produção rural destinada à cidade A.

## **INTEGRAÇÃO RELACIONADA À ESTRUTURAÇÃO DE FLUXOS REGIONAIS**

A última forma de integração é aquela que denominamos integração regional. Essa forma de integração não se confunde com a integração cotidiana e com a integração funcional, embora esteja estreitamente ligada a elas. Enquanto a integração cotidiana se dá principalmente a partir de fluxos de pessoas que se deslocam em um espaço desigualmente integrado, em uma única divisão territorial do trabalho, a integração regional se dá tanto pelos fluxos de pessoas quanto de mercadorias, mas esses fluxos ocorrem em um ritmo diferenciado dos que integram uma aglomeração urbana. Villaça (1998, p. 20) aponta essa diferenciação no trecho a seguir:

A estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral – eventualmente até da mercadoria força-de-trabalho. O espaço intra-urbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa-trabalho –, seja enquanto consumidor.

O que o autor denomina de espaço regional corresponde, grosso modo, àquilo que neste trabalho denominamos de integração regional, ou seja, uma integração entre um conjunto de territórios a partir de diferentes tipos de fluxos, principalmente fluxos de mercadorias, informações, mas também de pessoas, embora não necessariamente com um ritmo de repetição diário, que conformam uma região, ou seja, um espaço econômico e socialmente integrado, composto por diferentes espaços rurais e urbanos. Um exemplo que poderíamos citar é de uma região agrícola que produz para exportação. Essa produção, que é sempre dispersa territorialmente, se liga diretamente a um conjunto de cidades que fornecem os insumos e mesmo parte da mão de obra para as atividades agrícolas.

A região seria, portanto, um conjunto heterogêneo de espaços rurais e urbanos com fortes vínculos forjados pela divisão territorial do trabalho que permitem que essa realidade espacial funcione como uma totalidade (HAESBAERT, 1999). Se a aglomeração urbana se relaciona principalmente ao impacto da divisão territorial no preço da terra das cidades que conformam a aglomeração, a região está ligada diretamente à divisão do trabalho relacionada à produção, enquanto a rede urbana está relacionada à divisão do trabalho conexa a atividades de comércio e serviços. Em uma área de agronegócio, por exemplo, o que conforma uma região são os vínculos entre as áreas de produção agrícola moderna e as cidades que dão suporte a essa produção (ELIAS, 2020).

Sabemos que o conceito de região é um conceito caro para a Geografia, embora polissêmico e visto inclusive em alguns momentos como um conceito-obstáculo (LACOSTE, 1994). Mediante o escopo do trabalho, não pretendemos retomar o debate sobre o conceito de região, mas apenas apontar para um aspecto desse conceito, fundamental para os objetivos do presente trabalho. Uma região só é denominada como tal uma vez que funciona como unidade, unidade na diversidade, poderíamos afirmar. Se não houvesse nada que determinasse a coesão de uma determinada região, se fosse apenas uma reunião arbitrária de um conjunto de áreas heterogêneas e independentes, não faria sentido algum chamá-la de região. Haesbaert (2010, p. 23) aponta duas concepções distintas de região: “pensar em região, assim, é pensar, antes de tudo, nos processos de regio-

nalização – seja focalizando-os como simples procedimento metodológico ou instrumento de análise proposto pelo pesquisador, seja como dinâmicas efetivamente vividas e produzidas pelos grupos sociais”.

A discussão realizada neste trabalho se refere à segunda tradição do pensamento regional, ou seja, aquela que pensa a região como um resultado, sempre provisório, de um processo socioeconômico de integração, fundado em um conjunto de atividades econômicas e no deslocamento populacional que conformam uma unidade, como no exemplo citado. Fundamental para a análise da região é, portanto, a compreensão de como se dá a integração, de como se conforma uma unidade na diversidade, ou seja, de que maneira, a partir de um emaranhado aparentemente desconexo de áreas diferenciadas, podemos compreender como se forma uma região e como se configuram seus limites sempre mutantes. Do ponto de vista da geografia crítica, a região está diretamente relacionada aos mecanismos de desenvolvimento desigual presentes na economia capitalista. Neste sentido, Paasi (2004, p. 540) aponta que:

Since the 1980s and 1990s, geographers have been using region/place interchangeably (PRED, 1984), distinguishing them in terms of scale (region being the larger unit) (ENTRIKIN, 1991) or theorizing on their relations (PAASI, 1991). It has become typical to understand regions as historically contingent social processes emerging as a constellation of institutionalized practices, power relations and discourse. Region formation is one moment in the regional transformation of social practices and social consciousness that occurs at various spatial scales and within various times pans/historical scales (PAASI, 1996). The emergence of ‘regions’ and scales are two sides of the process of spatial differentiation, but not inevitably the same thing.

Dentro desse enfoque, portanto, a região seria um processo, ou melhor, uma determinada forma espacial resultante de um processo social de produção do espaço, processo que é contingente e sempre em devir. A região não é uma forma acabada, definitiva, mas sempre algo em permanente processo de produção e de reprodução e cujas características, resultantes da ação de inúmeros agentes sociais, podem estar se modificando no momento mesmo em que a análise aponta um conjunto de características como definidoras dela (LENCIONI, 2008). A formação e a reprodução de uma região envolvem, como aponta o autor da citação acima, uma constelação de práticas institucionalizadas, ou seja, práticas localmente enraizadas junto às instituições públicas e privadas como empresas, sindicatos, universidades, etc., que em conjunto contribuem para a reprodução das características de uma região. A formação de uma região, portanto, está liga-

da à divisão territorial do trabalho da atividade produtiva bem como à existência de economias de aglomeração, mesmo que em escala muito limitada, relacionada à característica acumulativa e reforçadora dos investimentos no meio ambiente construído, bem como nas habilidades da força de trabalho.

Portanto, as regiões, mais do que simplesmente um conjunto formado por áreas urbanas e rurais e articulado por fluxos de transporte e comunicação e pelas infraestruturas que permitem os diversos tipos de deslocamento, seriam constituídas também pelo conhecimento e pelas relações que associam o conhecimento ao processo produtivo. Nesse sentido, para a configuração da região são importantes não apenas as relações comerciais, que desembocam em fluxos imateriais e materiais mediados pelo mercado, mas, também, o conjunto de relações não mercantis que permitem a difusão de conhecimentos tácitos e constroem relações de proximidade e de confiança entre os agentes sociais. Esse conhecimento especializado e local seria o grande trunfo que a região tem a oferecer às empresas multinacionais e aos investidores estrangeiros. Isto explicaria o interesse renovado do capital nas regiões e, em si, negaria o discurso sobre a homogeneização e a redução da relevância do espaço, pois o que ocorre é justamente o contrário: a diferenciação espacial se torna mais importante do que nunca com a globalização.

Apesar das críticas que possam ser feitas a essa vertente de análise, principalmente a sua tendência ao fetichismo espacial, tendendo a ver as regiões como um agente coeso, capaz de tomar decisões, Cumbers, Mackinon e McMaster (2003) colocam um elemento a mais para pensarmos a integração regional. Os autores defendem que em muitos casos o que define a integração regional não é apenas a existência de uma divisão territorial do trabalho, forjada entre diferentes áreas urbanas e rurais e viabilizada pela existência de infraestruturas de transporte e comunicação e de fluxos que articulam essas áreas, mas também pelo conjunto de conhecimentos e saberes especializados, materializado, por exemplo, nas instituições de ensino e na força de trabalho que existem na região e a tornam única do ponto de vista das possibilidades de reprodução do capital. Por outro lado, existem aquelas regiões que se caracterizam justamente pela ausência de condições para a reprodução do capital, sendo, portanto, excluídas da dinâmica capitalista, mas que continuam tendo uma dinâmica social própria como uma região.

Para tentar sintetizar a discussão até aqui realizada, podemos afirmar que todas as formas de integração discutidas nesse artigo estão relacionadas aos deslocamentos estruturados, aos fluxos. A integração cotidiana que conforma a aglomeração urbana se dá fundamentalmente a partir do deslocamento de pessoas

na condição de trabalhadores ou estudantes. A integração funcional que conforma a rede urbana se dá principalmente a partir do deslocamento de pessoas na condição de consumidores. Já a integração que conforma a região está ligada principalmente ao deslocamento de mercadorias e informações. No tópico seguinte, a partir de um caso exemplar, mostraremos como na atualidade o processo de urbanização que se dá em contexto de globalização unifica essas diferentes modalidades de integração urbana.

## **A INTEGRAÇÃO ENTRE A METRÓPOLE DO RIO DE JANEIRO E A AGLOMERAÇÃO URBANA DE MACAÉ**

Embora não possamos aprofundar a discussão neste artigo, existe uma ampla bibliografia que discute as novas formas de arranjos urbanos que se manifestam a partir da década de 1970 dentro do contexto de ampliação do processo de globalização (MOURA, 2009; SCOTT *et al.*, 2001; SOJA, 2013, entre outros). Uma das autoras que discutem a formação de novas tipologias de arranjos urbanos e seu significado é Sassen (2007, p. 11), a partir do conceito de megarregião. Segundo a autora:

Una tendencia principal evidente en todo el mundo es la formación de escalas urbanas crecientemente grandes, las cuales en cierto momento pueden ser descritas como mega-regiones. A menudo, ellas son simplemente vistas como más de lo mismo –más personas, más paisajes urbanos interminables–. En su aspecto más elemental, la mega-región resulta del crecimiento de la población en un contexto geográfico donde ciudades y áreas metropolitanas se mezclan entre sí. Y esto, en efecto, conduce a infraestructuras interregionales, notablemente transporte y electricidad, y varias formas de planificación y coordinación regional, como puede ser observado hoy.

Portanto, o que teríamos, segundo a autora, é a formação de escalas urbanas cada vez maiores, ou seja, áreas de cada vez maior dimensão, mas com um funcionamento integrado a partir dos inúmeros fluxos que percorrem esses arranjos urbanos. Formas urbanas em escala cada vez mais ampliada e que respondem a diferentes processos de integração urbana. Essas áreas urbanas maiores não significam mais do mesmo; mas significam, ao mesmo tempo, dispersão e uma enorme concentração de mão de obra, diversamente qualificada, mercado consumidor e infraestruturas de transporte e comunicação que permitem a conexão rápida entre os mais distantes pontos da aglomeração.

No sudeste do Brasil, ao longo da Costa Atlântica, as metrópoles do Rio de Janeiro e de São Paulo constituem as principais cidades de uma megarregião. Aí se

desenvolve a urbanização regional de maior expressão do Brasil e do hemisfério sul. Da região do entorno do Rio de Janeiro, ao longo da costa, indo em direção a Juiz de Fora, penetrando pelo Vale do Paraíba e chegando à Baixada Santista, a mancha urbana, quase contínua, avança para o interior paulista, indo além de Campinas e de Sorocaba. Esta região se integra, em escala global, por meio das atividades econômicas, dos eixos de circulação viária e aérea e das redes de informação e comunicação. Existem diversos aspectos relacionados a essa integração, entre eles podemos citar, com (TUNES, 2023, p. 2):

Na megaregião Rio de Janeiro-São Paulo, nova forma urbana resultante e pressuposto do processo de metropolização do espaço, a coesão regional se dá, entre outros, pela constituição de redes de inovação que colocam essa região em destaque no país em termos econômicos e projeta a economia da megaregião e a nacional para o mundo. Assim, por meio da análise das redes de inovação como um elemento integrador da megaregião, podemos vislumbrar a relação entre os processos de globalização e metropolização constituindo o objetivo específico desse texto.

Portanto, como aponta a autora, a formação de redes de inovação é um elemento da integração desta área que concentra os principais centros de pesquisa, tecnopolos e empresas inovadoras do país (TUNES, 2023). Essa imensa área é marcada, como sempre ocorre na escala megaregional, por uma grande concentração de população e de atividades econômicas e por uma forte integração das dinâmicas produtivas, com formação de cadeias de valor que articulam atividades que se dão dentro e fora do contexto megaregional. Outro elemento da integração que cria a coesão regional dessa imensa área urbana são os fluxos aéreos (PEREIRA, 2019). Como apontado pela autora, nos aeroportos da megaregião estão os “nós centrais de uma rede corporativa estratégica para o transporte aéreo” nos quais temos a maior quantidade de fluxos aéreos, conexões e escalas. Além disso, essa megaregião concentra a gestão do capital financeiro, especialmente no caso dos fundos de investimento (SILVA, 2023). Portanto, essa megaregião é amarrada e integrada por uma multiplicidade de fluxos, possibilitada por amplas redes de infraestrutura que ali existem, formando, sem dúvida, o espaço mais denso do país, do ponto de vista das redes técnicas de transporte e de telecomunicação, sendo, dessa forma, o núcleo da região concentrada, conforme apontada por Santos (2001). Dentro desse contexto, buscamos neste artigo discutir a integração de duas áreas que compõem a megaregião em formação: a metrópole do Rio de Janeiro e aglomeração urbana de Macaé. A aglomeração urbana de Macaé, de agora em diante denominada pela sigla AUM, foi delimitada por Silva (2019) e compreende os municípios de Ma-



caé, Campos dos Goytacazes, Carapebus, Cardoso Moreira, Conceição de Macabu, Quissamã, Casimiro de Abreu e Rio das Ostras. A metrópole do Rio de Janeiro corresponde à cidade de mesmo nome.

A aglomeração urbana foi delimitada a partir da integração cotidiana, levando em conta dados de deslocamentos pendulares disponíveis nos microdados do censo 2019. Em um primeiro momento, selecionamos o conjunto de municípios das duas regiões de governo no entorno da cidade de Macaé e nas baixadas litorâneas. Em um segundo momento, selecionamos apenas os municípios que têm pelo menos 10% da sua população se deslocando pendularmente. Dentro desse subgrupo, selecionamos os municípios que têm pelo menos 20% de sua população pendular se deslocando para a cidade de Macaé, correspondendo ao grupo A de cidades. Num terceiro momento, selecionamos os municípios que têm pelo menos 10% da sua população se deslocando para o conjunto dos municípios do grupo A, constituindo o grupo B. A aglomeração urbana de Macaé foi formada pelas cidades dos grupos A e B (SILVA, 2019). A tabela 1 mostra o número de viagens de ônibus operadas por empresas regulares entre os municípios que compõem a aglomeração urbana de Macaé e a metrópole do Rio de Janeiro. Para efeito de comparação, informamos também a distância em quilômetros entre cada cidade e a metrópole do Rio de Janeiro e o número de viagens entre Rio de Janeiro e São Paulo, para que tenhamos meios de verificar se os valores podem ser considerados relativamente grandes ou pequenos.

***Tabela 1: Número de viagens entre os municípios da AUM e o município do Rio de Janeiro***

MUNICÍPIOS	DISTÂNCIA (EM KM)	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SÁB	DOM
Campos dos Goytacazes	286	33	33	30	29	29	29	32
Carapebus	214	4	4	4	4	4	4	4
Cardoso Moreira	331	5	4	4	4	4	4	5
Casimiro de Abreu	137	19	18	18	20	22	16	12
Conceição de Macabu	222	1	1	1	1	1	1	1
Quissamã	243	4	4	4	4	4	5	4
Macaé	190	55	52	52	48	55	42	46
Rio das Ostras	169	21	19	19	20	21	19	28
Total	-	142	132	132	130	140	120	132
Rio–São Paulo	435	55	55	41	39	51	42	58

Fonte: pesquisa em site de compras de empresa de ônibus realizada em setembro de 2022.

O fato da distância entre Rio de Janeiro e São Paulo ser muito maior, geralmente o dobro da distância entre as cidades da aglomeração urbana de Macaé e a cidade do Rio de Janeiro, pode a princípio parecer invalidar a comparação. O nosso raciocínio, no entanto, é de que, como se trata de empresas privadas que fazem as linhas tanto entre Rio de Janeiro e São Paulo, quanto entre a AUM e o município do Rio de Janeiro, o número de horários estaria perfeitamente alinhado à demanda. À medida que a demanda diminui, uma empresa privada rapidamente irá diminuir o número de horários, aumentando o espaço entre um horário e o seguinte. À medida que a demanda aumenta, pelo contrário, a empresa tenderá a aumentar o número de horários, diminuindo o espaço entre um horário e o seguinte. Então podemos concluir que, apesar da diferença na distância mostrada na tabela, a demanda por deslocamentos rodoviários nos dois casos considerados é semelhante.

Apenas a título de comparação, para que tenhamos uma ordem de grandeza, colocamos o número de horários de ônibus entre as metrópoles do Rio de Janeiro e São Paulo. A relação entre Rio de Janeiro e São Paulo constitui, talvez, a mais importante na conformação da megarregião Rio de Janeiro–São Paulo. Assim sendo, o número de horários de ônibus entre as duas grandes metrópoles brasileiras é uma referência importante para termos a ideia da importância da relação entre as cidades da Aglomeração Urbana de Macaé e a metrópole do Rio de Janeiro.

Um primeiro aspecto que chama a atenção é o fato de que o número de horários entre Macaé e Rio de Janeiro é quase sempre igual ou superior ao número de horários entre Rio de Janeiro e São Paulo. Este é um dado que, por si só, revela a importância da relação entre a metrópole do Rio de Janeiro e Macaé, e que esta relação se insere, de fato, em um forte processo de integração que tem elementos de integração funcional e cotidiana. O grande número de horários indica um volume muito intenso de pessoas que se deslocam cotidianamente entre essas duas cidades, seja na condição de trabalhadores ou estudantes (integração cotidiana) ou na condição de consumidores (integração funcional), e que, portanto, apesar da distância que separa as cidades, elas são fortemente integradas dentro do contexto da formação da megarregião Rio de Janeiro–São Paulo. Quando falamos de integração urbana, estamos nos referindo justamente a situações em que a distância física se relativiza e em que acontece a integração mesmo entre aglomerações urbanas muito distantes.

Temos então um número elevado de ônibus realizando a integração entre a AUM e a metrópole do Rio de Janeiro, mas um número ainda maior de veículos particulares. Segundo um relatório da ANTT, em 2019, cerca de 30 milhões de veículos cruzaram os pedágios da rodovia BR-101 no trecho entre Campos dos Goytacazes e Rio de

Janeiro. Se considerarmos os horários entre o conjunto dos municípios da AUM e a cidade do Rio de Janeiro, podemos ver que eles são sempre mais que o dobro dos horários entre Rio de Janeiro e São Paulo, o que dá a importância das relações urbanas estabelecidas entre a aglomeração e a metrópole do Rio de Janeiro. Além das ligações rodoviárias, é importante considerar também as ligações aeroviárias em relação à movimentação de pessoas dentro do processo de integração funcional e cotidiana entre a metrópole do Rio de Janeiro e a AUM. A tabela 2 apresenta os dados referentes ao número de viagens aéreas entre a metrópole do Rio de Janeiro e a aglomeração urbana de Macaé. Para efeitos de comparação, na última linha apresentamos o total de voos entre a cidade do Rio de Janeiro e de São Paulo.

***Tabela 2: número de voos entre os municípios da AUM e o município do Rio de Janeiro***

MUNICÍPIOS	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SÁB	DOM
Campos dos Goytacazes	14	13	13	12	12	2	6
Macaé	13	15	16	12	11	1	1
Total	27	28	29	24	23	3	7
Rio de Janeiro— São Paulo	222	173	214	229	191	193	172

Fonte: pesquisa em site de compras de empresas aéreas realizada em setembro de 2022.

A diferença entre os dados de número de voos entre Rio de Janeiro e São Paulo e a AUM e a cidade de Rio de Janeiro pode ser explicada de duas formas distintas. Em primeiro lugar, pelo fato de que a distância entre Rio de Janeiro e São Paulo é muito maior que a distância entre as cidades da AUM e a cidade do Rio de Janeiro. Nesse sentido, como o tempo de deslocamento é maior no primeiro caso, a busca por um meio de transporte mais rápido se torna evidente. Por outro lado, a relação entre a grande metrópole nacional São Paulo e a metrópole nacional Rio de Janeiro (IBGE, 2018) é fundamental para a gestão do capital público e privado, por isso existe uma grande demanda para transporte rápido entre essas cidades por parte de gestores de empresas e altos funcionários. Assim, podemos concluir que as ligações aéreas entre Rio de Janeiro e São Paulo, e o consequente deslocamento cotidiano de grande número de pessoas, contribuem, inclusive, para uma integração cotidiana entre essas duas metrópoles.

Embora em escala menor, o número de voos indica a forte integração entre a AUM e a metrópole do Rio de Janeiro, levando em conta que se trata da relação entre duas cidades médias e uma metrópole, uma vez que a distância física entre essas duas áreas e as condições das rodovias coloca ainda como necessário o deslocamento por avião no caso da necessidade de deslocamentos mais rápidos. Por outro lado, as ligações estão relacionadas principalmente a trabalho e estudo, uma vez que o número de voos cai bastante no fim de semana, sendo menor o número de voos no sábado e aumentando novamente no domingo, possivelmente devido ao retorno ao trabalho. Assim, podemos apontar uma forte ligação entre a AUM e a metrópole do Rio de Janeiro, que se configura tanto por uma integração funcional, quanto pela integração regional. Para que uma integração cotidiana se efetive em mais ampla escala, no entanto, seria necessário o desenvolvimento de sistemas de transporte de maior velocidade e com custo inferior aos normalmente encontrados no modal aeroviário. No entanto, o número de voos diários não deixa de indicar uma possibilidade real de integração cotidiana, no caso de trabalhadores com maior renda.

## CONCLUSÃO

O presente trabalho buscou distinguir analiticamente as diferentes formas de integração urbana, que muitas vezes são tratadas de forma confusa e indistinta. Cada uma das formas de integração estudadas no trabalho possui princípios de integração distintos, o que significa que, para estudá-las, são necessários instrumentos metodológicos e teóricos distintos. Por outro lado, estas diferentes formas de integração se dão ao mesmo tempo e, especialmente no momento atual, de conformação de regiões urbanas cada vez mais amplas espacialmente, as megarregiões, podemos encontrar todas essas três formas de integração conformando uma determinada megarregião.

No caso específico da megarregião Rio de Janeiro–São Paulo, esta é conformada por múltiplos processos de integração urbana, sendo um destes aquele relacionado à integração entre a AUM e a metrópole do Rio de Janeiro. Podemos notar que tanto a integração cotidiana quanto a integração funcional estão fortemente presentes na conformação dessa subárea que compõe a megarregião. Os intensos fluxos rodoviários, sejam aqueles relacionados ao deslocamento de automóveis particulares, com mais de 30 milhões de veículos se deslocando por ano, o que dá uma média de 2,5 milhões de veículos por mês, sejam aqueles relacionados ao deslocamento por ônibus rodoviários, com um volume de horários superior àquele que liga Rio de Janeiro a São Paulo, dão uma ideia da intensidade da integração entre essas duas áreas. O deslocamento aeroviário, essencial

em situações em que existe a necessidade de um deslocamento mais rápido, também está presente nas duas mais importantes cidades da AUM, fazendo a integração constante entre a AUM e a metrópole do Rio de Janeiro. Assim, podemos constatar a força da integração urbana entre essas duas áreas por mais que ainda existam obstáculos a essa integração, especialmente relacionados à qualidade e ao preço dos meios de deslocamento.

Assim, a compreensão das diferentes formas de integração urbana atuais exige esforço analítico e, ao mesmo tempo, a capacidade de síntese para entender como essas diferentes formas de integração, longe de conformar áreas distintas, contribuem todas para a constituição da megarregião em formação. Desta maneira, precisamos avançar em estudos teóricos e empíricos que nos permitam compreender as diferentes formas de integração urbana e como estas se manifestam em uma determinada área urbana integrada. O objetivo deste trabalho foi justamente na direção de avançar na compreensão das formas de integração urbana e como estas auxiliam a compreender a formação da megarregião Rio de Janeiro–São Paulo, focando especialmente na integração entre a cidade do Rio de Janeiro e a AUM.

## REFERÊNCIAS

BERRY, B. J. L.; SIMMONS, J. W.; TENNANT, R. J. Urban Population Densities: Structure and Change. **Geographical Review**, v. 53, n. 3, p. 389-405, 1963.

CAMILO PEREIRA, A. P. Ponte-aérea Rio de Janeiro–São Paulo no Contexto da Megarregião: a dinâmica da fluidez aérea seletiva no território brasileiro. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 39, p. 1-21, 2019.

CHRISTALLER, W. **Central Places in Southern Germany**. New Jersey: Prentice Hall, 1966.

CLARK, W. A. V. Monocentric to Policentric: new urban forms and old paradigms. In: BRIDGE, Gary; WATSON, Sophie (org.). **A companion to the city**. Hoboken: John Wiley & Sons, 2003. p. 141-154.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

CRANE, R. Is There a Quiet Revolution in Women's Travel? Revisiting the Gender Gap in Commuting. **Journal of the American Planning Association**, v. 73. n. 3, 2007.

CUMBERS, A.; MACKINNON, D.; MCMASTER, R. Institutions, Power and Space: assessing the limits to institutionalism in economic geography. **European Urban and Regional Studies**, v. 10, n. 4, p. 325-342, 2003.

DEMATTEIS, G. Suburbanización y periurbanización: ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In: MONET, François-Joseph; HIERNAUX, Daniel (Org.). **La urbanización marginal**. Barcelona: Oikos-Tau, 1998. p. 109-133.

ELIAS, D. A Região Metropolitana como Recorte Espacial para Estudos sobre o Agronegócio: questões de método e metodologia. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 40, n. 1, p. 1-28, 2020.

HAESBAERT, R. Região, Diversidade Territorial e Globalização. **Geographia**, v. 1, n. 1, p. 53-70, 1999.

HAESBAERT, R. **Regional-Global**: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Regiões de Influência das Cidades (REGIC)**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Regiões de Influência das Cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 2018. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html>. Acesso em: 2 maio 2023.

LACOSTE, Y. **A Geografia, Isso Serve, em Primeiro Lugar para Fazer a Guerra**. São Paulo: Papirus, 1994.

LENCIONI, S. A Metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, n. 120, p. 133-148, jan. / jun., 2011.

LENCIONI, S. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar: reflexões a partir do caso de São Paulo. **Revista de Geografia Norte Grande**, n. 39, p. 7-22, maio 2008.

LENCIONI, S. Urbanização difusa e constituição de megarregiões: o caso de São Paulo-Rio de Janeiro. **E-metropolis: revista eletrônica de estudos urbanos e regionais**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 22, p. 9-18, 2015.

MONTE-MOR, R. L. M. Urbanização extensiva e lógicas de povoamento. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de; SILVEIRA, Maria Laura (Org.). **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec: ANPUR, 1994. p. 169-183.

- MOURA, R. **Arranjos Urbano-regionais no Brasil**: uma análise com foco em Curitiba. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, UFPR, Curitiba, 2009. Curitiba: UFPR, 2009.
- MOURA, R.; CASTELLO BRANCO, M. L. G.; FIRKOWSKI, O. L. de C. Movimento Pendular e Perspectivas de Pesquisas em Aglomerados Urbanos. **São Paulo em Perspectiva**, v. 19, n. 4, p. 121-133, out. /dez. 2005.
- PAASI, A. Place and Region: looking through the prism of the scale. **Progress in Human Geography**, v. 28, n. 4, p. 536-546, 2004.
- RIBEIRO, L. C. Q. **Dos Cortiços aos Condomínios Fechados**: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.
- SANTOS, M. **O Espaço Dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp, 2004.
- SASSEN, S. El Reposicionamiento de las Ciudades y Regions en una Economía Global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. **Revista Eure**, v. 33, n. 100, p. 5-26, 2007.
- SCOTT, A. J.; AGNEW, J.; SOJA, E. W.; STORPER, M. Cidades-regiões globais. **Espaço e debates**, v.23, n.41, p 11-25, 2001.
- SILVA, O. T. Financeirização e Concentração Espacial dos Fundos Financeiros na Megarregião Rio de Janeiro-São Paulo. **Ateliê Geográfico**, v. 17, n. 2, p. 324-342, 2023.
- SILVA, O. A. dos S. J. O processo de integração urbana em discussão: o papel dos deslocamentos pendulares na conformação de uma aglomeração urbana não metropolitana. **Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica**, Rio de Janeiro, n. 16, p. 1-27, 2019.
- SOJA, E. W. Para Além da Pós-metropolis. **Revista UFMG**, v. 20, n.1, jan. / jun., 2013.
- TUNES, R. Globalização e metropolização: uma análise das redes de inovação na formação da megarregião brasileira (Rio de Janeiro-São Paulo). **Ikara. Revista de Geografias iberoamericanas**, n. 3, p. 1-20, 2023.
- VILAÇA, F. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Editora Studio Nobel, 1998.

Recebido em: 13 jun. 2024. Aceito em: 29 abr. 2025.

# Presídios de segurança máxima e espaço urbano: um estudo para Argentina, Brasil e México

## *Maximum Security Prisons and Urban Space: A Study of Argentina, Brazil, and Mexico*

CLOVIS ULTRAMARI<sup>1</sup>

Pontifícia Universidade Católica do Paraná  
Curitiba, Brasil

ALTAIR ROSA<sup>2</sup>

Pontifícia Universidade Católica do Paraná  
Curitiba, Brasil

AGNES SILVA DE ARAUJO<sup>3</sup>

Pontifícia Universidade Católica do Paraná  
Curitiba, Brasil

MARIA TEREZA UILLE GOMES<sup>4</sup>

Universidade Positivo  
Curitiba, Brasil

**Resumo:** Este artigo analisa a inserção territorial de presídios de segurança máxima no contexto urbano de três países latino-americanos: Argentina, Brasil e México, destacando implicações operacionais e espaciais para o planejamento e a gestão urbana. A pesquisa adota uma abordagem qualitativa e comparati-

---

1 - Doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano pela UFPR. Professor titular do Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana da PUCPR. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6441-3547> E-mail: [clovis.ultramari@pucpr.br](mailto:clovis.ultramari@pucpr.br)

2 - Doutor em Engenharia Hidráulica e Saneamento pela USP. Professor Adjunto do Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana da PUCPR. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0036-5363> E-mail: [altair.rosa@pucpr.br](mailto:altair.rosa@pucpr.br)

3 - Doutora em Geografia Física pela USP. Professora adjunta do Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana da PUCPR. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1449-8984> E-mail: [agnes.araujo@grupomarista.org.br](mailto:agnes.araujo@grupomarista.org.br)

4 - Doutora em Sociologia pela UFPR. Professora titular do Mestrado em Direito da Universidade Positivo. ORCID <https://orcid.org/0000-0001-9358-9341> E-mail: [uille@me.com](mailto:uille@me.com)



va, fundamentada em revisão de literatura e análise locacional de onze unidades prisionais, com foco na relação entre as edificações e os compartimentos urbanos que as circundam. A discussão considera o grau de integração ou isolamento dessas estruturas no tecido urbano, assim como os efeitos espaciais associados à sua implantação. Os resultados indicam que, para além de padrões homogêneos de localização, os presídios de segurança máxima tendem a reforçar processos de desqualificação urbanística e fragmentação territorial, sobretudo na ausência de políticas públicas que orientem sua articulação com a malha urbana. Tais condições comprometem a valorização e o uso socialmente funcional do espaço, ampliando os contrastes socioespaciais nas áreas envolvidas.

**Palavras-chave:** presídios e espaço urbano; presídios na América Latina; presídios de segurança máxima; geografia carcerária.

**Abstract:** This article analyses the territorial insertion of maximum-security prisons in the urban context of three Latin American countries – Argentina, Brazil, and Mexico –, highlighting operational and spatial implications for urban planning and management. The research adopts a qualitative and comparative approach, based on literature review and locational analysis of eleven prison units, focusing on the relationship between the buildings and the urban compartments that surround them. The discussion considers the degree of integration or isolation of these structures within the urban fabric, as well as the spatial effects associated with their implementation. The results indicate that, beyond homogeneous location patterns, maximum-security prisons tend to reinforce processes of urban disqualification and territorial fragmentation, especially in the absence of public policies that guide their articulation with the urban grid. Such conditions compromise real estate values and the socially functional use of space, widening the socio-spatial contrasts in the areas involved.

**Keywords:** prison and urban space; prisons in Latin America; maximum security prisons; carceral geography.

## INTRODUÇÃO

Tal como recorrentemente afirmado pela literatura de estudos urbanos contemporâneos, os espaços construídos, usados e apropriados de nossas cidades persistem como lugares de interações e de diferenciações sociais. A segregação social presente nesses espaços se manifesta nas formas de ocupação do solo urbano, marcando fronteiras visíveis e invisíveis, delimitadas por compartimentos estigmatizados e, supostamente, isolados do restante, que os circundam e com os quais, inevitavelmente, interagem. Tais formas de demarcação, quando associadas a processos de estigmatização e segregação, tendem a produzir hostilidades e conflitos de uso, compondo cenários urbanos caracterizados por divergências territoriais evidentes (BARROS *et al.*, 2024).

Estabelecimentos penais, especialmente os de segurança máxima, constituem equipamentos urbanos que demarcam e reiteram conflitos socioespaciais, seja pela especificidade de seu uso, pelo isolamento que lhes é exigido, ou pela concentração dos fluxos que geram em seus entornos. De fato, a capacidade atrativa do estabelecimento penal o coloca na categoria de Polo Gerador de Tráfego (PGT), por atrair fluxos de funcionários para atendimento de apenados e de familiares em dias específicos de visita a esses presos; de veículos de transporte coletivo e/ou privados, de carga e descarga de mercadorias ou de produtos para a subsistência do estabelecimento; além das viaturas que levam e trazem os próprios presos. Esse tráfego exige vias pavimentadas ou, ao menos, de fácil acesso aos usuários, com pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo, e com dimensões adequadas para circulação de veículos de pequeno, médio e grande portes; exigências urbanas não disponibilizadas em áreas de expansão, conforme determinado pelas normas de segurança e funcionamento de presídios de segurança máxima (MINHOTO, 2020).

A localização de estruturas carcerárias é atributo importante para os propósitos da própria segurança pública e para a operacionalização de seus cotidianos e dos entornos urbanos imediatos e regionais que criam. Este artigo reconhece as críticas e dúvidas quanto aos resultados sociais dessas instalações, seus custos e condições humanas operativas. Entretanto, seu objetivo precípuo é o de discutir a relação dessas estruturas com seus contextos. Para tanto, fundamenta-se a discussão, e a revisão teórica, em estudo morfológico para o conjunto de presídios de segurança máxima de três países latino-americanos: Argentina, Brasil e México. Outros níveis de segurança implicam em outras relações espaciais. A opção deste artigo se justifica pelo exacerbatamento dos procedimentos construtivos, de implantação e de vizinhança que essa tipologia exige.

A localização de presídios, para além da atenção às legislações urbanísticas e ambientais, é importante segundo o nível de segurança e perfil a que se destina, considerando a categoria criminosa dos infratores, seu gênero (feminino ou masculino) e a tipologia funcional, que pode ser agrícola, industrial, de serviços, temporária ou para presos julgados. Salvo para o atendimento de diretrizes mais recentes de inclusão social, o presídio é instalado em áreas de baixa densidade demográfica e, preferencialmente, isoladas e afastadas de manchas urbanas. Custos de terreno sobrepõem-se a esses perfis. Smithe (1970), em estudo referencial sobre a arquitetura das estruturas presidiais na América Latina, recomenda a instalação de presídios, tanto no interior da malha urbana, quanto distante dela, a depender de certas características. Para presídios localizados no ambiente urbano, a justificativa reside em evitar fugas durante o traslado de presos aos tribunais, reduzir gastos com deslocamentos, facilitar a assistência jurídica ao detento e seu contato com seu círculo de relações pessoais. Já no caso de prisões distantes da malha urbana, a recomendação se baseia principalmente no interesse pelo isolamento e na facilitação do controle de fugas.

De modo geral, como foi possível confirmar durante a busca do referencial teórico para este artigo, há uma falta absoluta de informações e análises estratégicas urbanas para implantação de tais estruturas carcerárias em todos os casos selecionados. Moran e colegas (2022), ao se referirem ao contexto da Grã-Bretanha, atestam uma similar carência de estudos precedentes que possam determinar áreas para implantação de presídios, sejam eles de segurança máxima ou não. Os fatores determinantes demonstram a priorização do valor da terra, a facilidade de acesso e – parâmetro ainda a ser confirmado como válido – o estímulo à economia local. “Para além de uma preocupação com a adequabilidade construtiva, as características locais das prisões são raramente consideradas” (Moran *et al.*, 2022, p. 10)<sup>5</sup>. Cenário similar é confirmado para o recorte latino-americano aqui adotado, no qual ainda se pode observar a importância de negociações políticas entre as diferentes instâncias de poder, cada qual com suas especificidades locais, regionais ou nacionais.

A falta de diagnósticos estratégicos territoriais que acompanhem a decisão locacional de presídios – independentemente do grau de segurança necessário – é acompanhada pela falta de referências teóricas com igual propósito, em nível macro ou nacional. Ainda assim, nos parece necessário ampliar os entendimentos tradicionais da geografia carcerária, como os apresentados por Dominique Moran (2015). Para esse autor, a geografia carcerária é definida como um conjunto de referências 1) à natureza e experiências no interior dos espaços carcerários; 2) às

---

5 - Tradução nossa. Original em inglês.

características espaciais desses espaços; e 3) às relações entre o sistema carcerário, estruturas sociais e organização de um Estado punitivo. Uma quarta referência parece igualmente fundamental: a que inclui parâmetros territoriais, urbanos, intraurbanos e regionais.

Este artigo analisa presídios de segurança máxima em três países selecionados da América Latina, constatando que a instalação de tais complexos na região atende a razões específicas, por vezes distintas dos modelos globais, como os dos Estados Unidos e Europa. Entretanto, há uma generalização em termos históricos, remetendo ao final dos anos 1980, período marcado pela intensificação da violência política e de guerrilhas, incluindo a atuação de grupos armados e organizações criminosas, cujas ações ultrapassavam fronteiras nacionais, bem como colaborações entre regimes autoritários para reprimir opositores políticos.

Já na escala local, aquilo que em um primeiro momento pode parecer algo a ser evitado – como a convivência de presos em regime semiaberto – pode se transformar em aspecto positivo a ser buscado pela administração municipal. É o caso da cidade de Charqueadas (RS), conhecida como “a cidade dos presídios”, que concentra aproximadamente cinco mil presos frente a uma população de menos de 40 mil habitantes (IBGE, 2022). A oferta de terras urbanas para esse uso resulta de interesses explícitos das gestões municipais. Na defesa de tal opção, tem-se que as estatísticas para o caso do Rio Grande do Sul não confirmam incremento de crimes em municípios que receberam estruturas carcerárias (Secretaria de Justiça e Sistemas Penal e Socioeducativo, 2022). Ao mesmo tempo, reconhece-se que a implantação dessas estruturas dinamiza o mercado imobiliário, a economia local e a vinda de um contingente de concursados com salários acima da média local. Levantamento do Jornal Folha de São Paulo sobre o interesse de municípios paulistas em receber unidades carcerárias, conclui que:

[...] municípios paulistas apostam que receber uma unidade prisional pode trazer prosperidade, com geração de empregos e o aquecimento da economia local. Por isso, procuraram o Governo estadual interessados em ceder terrenos para abrigar penitenciárias, centros de ressocialização e de detenção provisória (Folha de São Paulo, 2003).

As conclusões, que oscilam entre valorizar os ganhos ou os prejuízos de abrigar unidades prisionais, são recorrentes nos debates. Enquanto a literatura científica reitera os prejuízos, os agentes envolvidos na proposição da implantação das penitenciárias reforçam os ganhos. Extenso trabalho de pesquisa desenvolvido por Jaakke (2019) na Holanda confirma que os valores de imóveis em um raio de até 300 m das estruturas de prisão induzem a perda de valor dos imóveis,

independentemente do perfil dos apenados ou do nível de segurança que elas detenham. De modo geral, a literatura tem afirmado que prisões são estruturas indesejáveis para a comunidade urbana de seus entornos (vide, por exemplo, Schively, 2007 e Takahashi, 1998), sem considerar a possibilidade de investigação de eventuais potencialidades territoriais.

A alegação de que a instalação de presídios impulsiona a economia local, defendida por seus proponentes, torna-se frágil pela constante reiteração de que sua presença ocasiona o risco de variadas formas de depreciação de seu entorno. Calderón (2022), por exemplo, relaciona essas mesmas estruturas com sintomas associados ao crescimento urbano, como por exemplo ocupações irregulares e degradações ambientais. Para este autor, a falta de políticas territoriais claras converte grandes compartimentos urbanos em espaços oportunos para a ocupação por população vulnerável, ofertando espaços mais baratos para moradia, mas ao mesmo tempo impondo níveis urbanísticos e paisagísticos de baixa qualidade.

Tenório Filho e Cordeiro de Lima (2018) também contrariam a justificativa de ganho econômico, quando investigam o caso do presídio da cidade de Arapiraca (AL) e descobrem que a população local considera os recursos financeiros obtidos pelo município com a instalação da unidade como sendo de importância mínima. O conflito em Arapiraca (AL) foi especificamente entre o Presídio Desembargador Luiz de Oliveira Souza e o campus da Universidade Estadual do Alagoas. A convivência, inicialmente considerada possível, foi revertida após uma série de eventos que incluíram motins e, de forma decisiva, a invasão do campus por presos fugidos. Esses acontecimentos mobilizaram a opinião pública e levaram ao fim da coexistência entre as duas instituições. A partir de demandas da comunidade local e universitária, o impasse foi “solucionado” com um conjunto de ações: a desativação da unidade carcerária; a construção de um novo presídio fora da mancha urbana do município; o empréstimo do terreno e da edificação do antigo presídio à universidade. Tenório Filho e Cordeiro de Lima (2018) tomam esse e outros exemplos para questionar se o isolamento no espaço urbano é a política pública mais adequada. Os autores argumentam que, na verdade, esses conflitos revelam que a gestão urbana ainda não está preparada para receber tais estruturas carcerárias. A não previsão de estudos de impacto específicos ou mesmo a inexistência de parâmetros mínimos na legislação e planos urbanos não contribuem para a solução, tampouco permitem que o município se aproprie dos eventuais potenciais positivos de internalizá-las.

A escolha dos terrenos e a posterior implantação de grandes unidades prisionais agrava a percepção de não-lugares (Augé, 1995), podendo adicionar ainda

mais fragilidade identitária às cidades ou aos seus compartimentos. Esses compartimentos seriam, pois, utilizados de modo não-urbano e limitados ao proposto em seu interior, sugerindo, conforme expressões comuns na obra de Koohas *et al* (1995), espaços fragmentados, dispersos, difusos, pulverizados, que, ao atraírem outras atividades e edificações com perfis similares, podem evoluir para *junked spaces*.

A perspectiva que identifica a prevalência de impactos negativos da implantação de estruturas prisionais nos municípios brasileiros pode também ser encontrada em estudo sobre o estado de São Paulo, elaborado por Ferreira (2017). Esta pesquisa confirma o dualismo entre a existência de um grande debate em nível municipal sobre a instalação de um presídio e a reduzida produção acadêmica sobre o mesmo fenômeno. Assim, para além daquilo que estudos de impacto ambiental tradicionalmente revelam, a pesquisa confirma a importância de se estudar, por exemplo, o difícil relacionamento entre municípios e familiares visitantes dos apenados, assim como a propagação de doenças que não eram comuns no município antes da instalação do presídio.

Combessi (2002) corrobora essa compreensão. Em seu estudo sobre a relação entre cidade e presídios, reconhece a existência de tensões entre ambos, porém, sugere que elas se instauram muito menos pela ambiguidade ali existente do que pela reduzida intenção de se buscar novas formas de convívio. O autor demarca o surgimento das prisões no espaço urbano como a confirmação explícita de uma convivência não desejada. Ao longo da história, de fato, são evidentes os sinais de que, com a complexificação urbana e o aburguesamento de algumas partes da cidade, o Estado se obriga a implantar prisões em áreas distantes daquelas mais valorizadas. Usando o caso de Paris como exemplo, o autor lembra que para a construção da Exposição Universal de 1900, a prefeitura da cidade exigiu a remoção da prisão para áreas distantes: “A implantação do programa [terá] a vantagem de prover os bairros vizinhos dos presídios desativados [...] de uma paisagem mais feliz” (Préfecture du département de la Seine, 1895, apud Combessi, 2002)<sup>6</sup>. Tal compreensão remete a outra, de que estruturas prisionais e cidades articulam-se intensamente. Para Moran (2011), a demarcação entre prisões e o mundo externo que as envolve pode transparecer que seus muros sejam impenetráveis, entretanto, configura diálogos verdadeiramente porosos. Referindo-se a Combessi (1998) mais uma vez, estaria aí, no encontro desse interno e externo, o que o autor chama de “perímetro sensível”, uma terra de ninguém, um perímetro material, mas também simbólico, que esconde a realidade prisional e as demandas de seus usuários.

---

6 - Tradução nossa. Original em francês.

Dentre um conjunto maior de possibilidades, Leonor (2019) discute duas perspectivas sobre as relações possíveis entre as estruturas prisionais e a cidade: a permeabilidade geográfica e a permeabilidade infraestrutural. A permeabilidade geográfica refere-se ao grau de isolamento de uma prisão em relação ao seu entorno, que interfere numa maior ou menor capacidade de atrair visitantes e mantenedores e possui distintos desenhos de acesso viário; a segunda resulta de estruturas mais ou menos singulares na paisagem, mais ou menos visíveis do seu exterior. Para a primeira permeabilidade é possível citar o trabalho de Marchetti e Combessi (1996), o qual já anunciava uma tendência de afastar cada vez mais as estruturas de presídio das manchas urbanas mais adensadas, impondo dificuldades de acesso a familiares e à operacionalização do sistema, elevando seus custos de manutenção, com efeitos negativos sobre a saúde mental dos presos e sobre seu transporte a tribunais.

Para a segunda permeabilidade é possível recorrer a Vessela (2017: 76), o qual propõe uma arquitetura prisional que “would recall the least possible a detention centre”, interagindo no seu contexto pela sua presença visual necessariamente discreta. Em uma outra relação de permeabilidade, fica claro que presídios não podem ser considerados instituições “totais”, elementos descontextualizados ou isolados de seu entorno urbano e da sociedade (Leonor, 2019). A mesma conclusão poderia ser referenciada em Foucault (2009), para quem as estruturas penitenciárias são objetos de disputas e de entendimentos múltiplos, envolvendo agentes sociais, definição de territórios, interesses institucionais, arcabouço legal, hábitos sociais e políticas públicas e governamentais.

Para o caso brasileiro, a década de 1990 parece ter sido uma inflexão importante na relação entre essas estruturas e seus espaços urbanos. A época se caracterizou por uma até então desconhecida onda de rebeliões e tentativas de fuga em massa, assim como pelo debate e pela aprovação da Lei Federal de Crimes Hediondos (nº 8.072 /1990), que agravaria a já reiterada superlotação das prisões (Redígolo, 2012), fazendo com que o Estado acabe optando por uma intensa política de descentralização.

Nesse contexto, cidades do interior brasileiro vivenciaram um processo ambíguo de atração e rejeição à instalação de presídios. A interiorização e a internalização impõem ao planejamento e à gestão urbana desafios pouco usuais e ainda carentes de um adequado referencial legal. O ideal seria que a prática das prefeituras do país incluísse a preocupação com o debate comunitário e com os impactos sociais, ambientais, urbanísticos e financeiros decorrentes de novos equipamentos públicos de grande ou médio porte em seus territórios.

Embora sejam preferencialmente instaladas em municípios de porte médio do interior para atender às suas próprias demandas, quando localizadas em áreas

rurais ou em cidades pequenas, as prisões funcionam como vetores de crescimento. Elas aceleram a urbanização e dinamizam a economia local com elevadas taxas percentuais, mas, em contrapartida, também geram desigualdades espaciais que antes não eram evidentes.

## **ARGENTINA, BRASIL E MÉXICO: PANORAMA DO SISTEMA PRISIONAL**

Em termos de população carcerária, Argentina, Brasil e México se destacam internacionalmente pelos números – e, também, pelas condições de suas populações internas, estando os três entre os países com as mais altas taxas de aprisionamento. Os Estados Unidos figuram em primeiro lugar, com 531 presos para cada 100 mil habitantes; o Brasil aparece em terceiro lugar, com 389/100 mil habitantes; a Argentina, em décimo, com 227/100 mil habitantes; e o México em décimo quinto, com 175/100 mil habitantes (Ministerio de Justicia y Derechos Humanos da Argentina, 2023).

No caso da Argentina, as estruturas daquilo que se considera segurança máxima pela legislação do país – com conceitos e referenciais distintos dos do Brasil – têm seu início em 1902, com a inauguração do Presídio de Ushuaia, com capacidade para 600 presos. Tal presídio é uma referência histórica importante, não só por sua localização no extremo sul do planeta e por seu clima hostil, mas também pela crueldade que caracterizou sua administração. A escolha dessa localização geográfica era estratégica, pois acreditava-se que, a despeito dos maus tratos, o frio extremo desestimularia tentativas de fuga, fazendo com que os presos preferissem continuar na reclusão.

Em 1947, essa estrutura foi encerrada, diante de críticas relativas ao descumprimento de direitos humanos e em função dos interesses de uma geopolítica peronista em estabelecer ali uma porta para a Antártica Argentina (Bohoslavsky y Casullo, 2003). Atualmente, o país conta com nove unidades federais, duas na chamada categoria A de segurança máxima: 1) Complejo Penitenciario Federal I, em Ezeiza, Província de Buenos Aires, com capacidade total (em diferentes categorias) de aproximadamente 2.000 presos; e 2) Complejo Penitenciario Federal II, em Marcos Paz, também na Província de Buenos Aires, com capacidade total (em diferentes categorias) de aproximadamente 2.000 detentos (Servicio Penitenciario Federal Argentino, 2023).

Já o Brasil conta com 1.392 estruturas prisionais, distribuídas por todos os estados, concentrando-se principalmente em Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul e Paraná (CNMP, 2021). Tais estruturas são classificadas pela Lei Federal de Execução Penal (nº 7.210/1984) como estabelecimentos penais que se destinam



ao condenado, ao submetido à medida de segurança, ao preso provisório e ao egresso. A lei também estabelece características arquitetônicas distintas aos estabelecimentos penais, que incluem a Cadeia Pública, para presos provisórios; a Casa do Albergado, para cumprimento de pena em regime aberto; a Colônia Agrícola, Industrial ou Similar, para cumprimento de pena em regime semiaberto; a penitenciária para cumprimento de pena em regime fechado; e os Hospitais de Custódia e Tratamento Psiquiátrico, para o tratamento de enfermos.

As penitenciárias destinam-se exclusivamente a presos condenados, mas em regime fechado. Conforme o Código Penal Brasileiro, podem ser de segurança máxima ou média, com celas individuais ou coletivas. No caso das unidades de segurança máxima, as celas são exclusivamente individuais e contam com estruturas e sistemas de segurança ampliados. Nessas unidades, estão detidos os membros de facções criminosas, os condenados por crimes hediondos ou aqueles cuja própria segurança esteja em risco.

A Lei 10.792 (Brasil, 2003) prevê que a União possa direcionar os condenados a presídios distantes dos locais onde ocorreram as condenações caso a medida se justifique pelo interesse da segurança pública ou do próprio condenado. Depreende-se, portanto, a primeira diretriz para a distribuição territorial dessas estruturas: longe dos grandes centros urbanos brasileiros, seja para garantir a distância dos principais locais de ocorrências criminais que importam à segurança nacional, seja por questões de operacionalização e segurança.

Em termos de grande distribuição no território nacional, parece haver uma estratégia de distanciamento dos maiores centros urbanos do país e uma tendência de interiorização regional. É fácil constatar a inexistência de tais estruturas nas grandes capitais, porém a interiorização ainda é incompleta, deixando grandes regiões descobertas. Sob a responsabilidade do Ministério da Justiça e da Segurança Pública, todas as unidades prisionais têm a missão de “Combater o crime organizado, isolando suas lideranças e presos de alta periculosidade, por meio de um rigoroso e eficaz regime de execução penal, salvaguardando a legalidade e contribuindo para a ordem e a segurança da sociedade” (Brasil, 2019). Tais unidades, todas projetadas com capacidade para aproximadamente 200 presos, podem ter seus propósitos revistos como resultado de mudanças operacionais e estratégicas. São elas: 1) Penitenciária Federal de Catanduvas (PR); 2) Penitenciária Federal de Campo Grande (MS); 3) Penitenciária Federal de Porto Velho (RO); 4) Mossoró (RN); 5) Penitenciária Federal de Brasília (DF) e 6) Penitenciária Federal de Charqueadas (RS).

Segundo Azaola e Hubert (2016), o México ocupa o sexto lugar do mundo em tamanho de população carcerária, com 245 mil internos distribuídos em 392

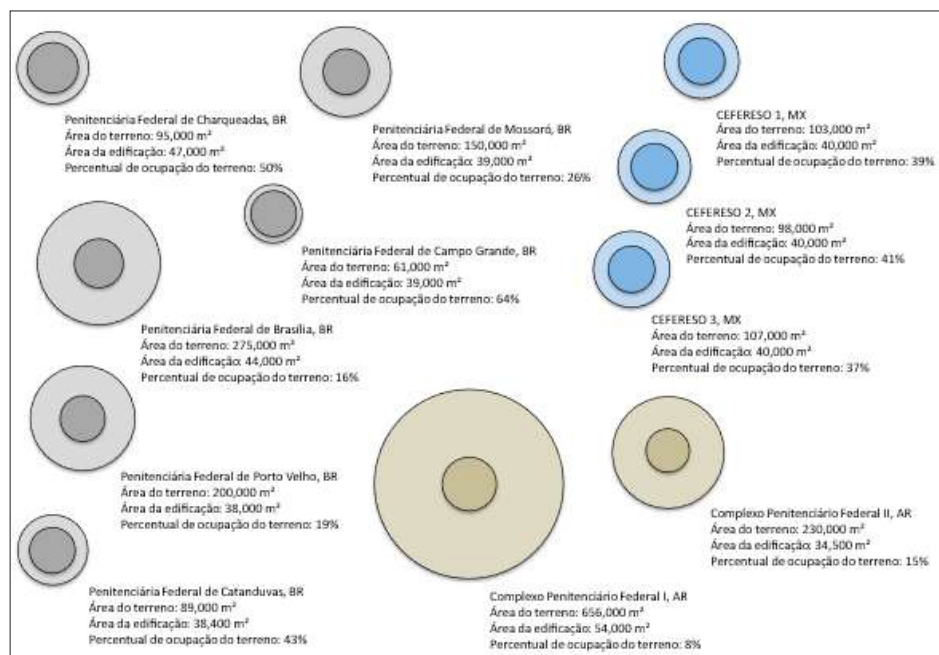
estabelecimentos penitenciários, 22 deles federais. De acordo com Mejía (2016), tal distribuição resulta em um cenário que já ficaria evidente a partir da década de 1970: superpopulação carcerária e aumento de delitos no interior das unidades carcerárias, exigindo o isolamento de indivíduos considerados de alta periculosidade. É, pois, a partir desse momento que se criam no México as estruturas de segurança máxima atualmente existentes, como estratégia de combate a delitos de âmbito federal, a ações de organizações criminosas ligadas ao narcotráfico e ao crime organizado em geral.

O México, em consonância com as promessas de campanha do presidente Andrés Manuel López Obrador, deu início ao processo de fechamento ou reformulação de suas estruturas carcerárias. Como essas mudanças ainda estão em curso, foi difícil compilar uma lista precisa e atualizada. Para os fins desta pesquisa, optou-se por considerar os complexos mais recorrentemente mencionados na literatura, com exceção da prisão de Islas Mariás, excluída devido à sua localização em uma ilha na costa do Pacífico. O Centro Federal de Readaptación Social (CEFERESO 1), conhecido como *El Altiplano*, está localizado no município de Almoloya de Juárez, no Estado do México, região metropolitana de Toluca. Projetado para abrigar 894 pessoas, possui capacidade operacional de 724 internos e apresenta lotação superior a 50% (El Financiero, 2021). O complexo conta com espaço aéreo restrito, limitações de comunicação em um raio de 10 quilômetros e menos de 10% de sua área total é ocupada por construções. Já o Centro Federal de Readaptación Social (CEFERESO 2), região Occidente, conhecido como *El Salto* ou *Puente Grande*, está situado no estado de Jalisco. Inaugurado em 1991 e desativado em 2020, ocupa uma área de 160 mil metros quadrados, dos quais apenas 20% são utilizados para edificações, o que garante um extenso perímetro de segurança. Por fim, o Centro Federal de Readaptación Social (CEFERESO 3), região Noreste, conhecido como *Matamoros*, está localizado no estado de Tamaulipas. O complexo ocupa aproximadamente 230 mil metros quadrados, com pouco mais de 10% de sua área destinada a edificações (Excelsior, 2015).

## DISCUSSÃO DOS CASOS

Para uma primeira aproximação aos presídios selecionados, o artigo apresenta uma análise baseada nos elementos visuais a seguir. A figura 1 trata da dimensão intramuros, ao resumir as informações referentes às áreas do terreno (círculo externo) e das edificações (círculo interno). O quadro 1 apresenta as relações dos complexos com seus entornos imediatos, a proximidade com relação à área urbana e as relações de dependência com centros urbanos em um raio de 100 km (figura 2).

**Figura 1: Presídios selecionados e relações construtivas**



Fonte: autores, 2025. Obs.: A delimitação de terrenos e edificações foi realizada manualmente no ambiente QGIS, com a interpretação de imagem obtida no Google Earth. Para os casos brasileiros, a mancha urbana é obtida junto ao IBGE; para o caso da Argentina e México, a fonte foi a interpretação da imagem. A área da edificação inclui os pátios internos, representando percentual significativo no seu total. As cores variam segundo os países analisados.

A análise das estruturas presidiárias em seus terrenos, conforme as diretrizes de segurança operacional, revela que as edificações são construídas distantes das divisas fundiárias, com uma ocupação média de 50% dos lotes, proporção que se mantém mesmo sem descontar os extremos representados pelo Complexo 1 em Buenos Aires (8%) e pela Penitenciária Federal de Brasília (16%). Essa condição implica a exigência por terrenos de grandes dimensões, os quais são pouco disponíveis em áreas adensadas, o que leva a uma baixa taxa de ocupação do lote. Tal fato ajuda a explicar o movimento mais recente de instalação dessas grandes estruturas de segurança em municípios menores, que detêm maior estoque de áreas disponíveis.

Com uma área de lote que supera os 200.000 m² em média – variando do extremo de 656.000 m² do Complexo Penitenciário Federal I (Argentina) ao de 61.000 m² da Penitenciária Federal de Campo Grande (Brasil) –, tais complexos de segurança inserem-se na malha urbana como grandes compartimentos. Podem

estar localizados em meio a um entorno adensado, o que ocorre mais raramente, ou aglutinados a outras estruturas de grande porte, sobretudo outras unidades de reclusão. Em ambos os cenários, conformam áreas urbanas com pouca fluidez, reduzida ou inexistente relação comunitária ou social, restrições ao uso por pedestres e baixa dinâmica imobiliária. Em todos os casos, seja por necessidades específicas de segurança ou por opções projetuais, esses complexos funcionam como compartimentos estanques na malha urbana, condição que reduz o interesse do mercado imobiliário, mas, ao mesmo tempo, evidencia a responsabilidade do Estado em criar políticas de uso do solo específicas, pensadas para esses contextos.

Para a análise dos contextos urbanos, o quadro e a figura a seguir apresentam informações síntese sobre as estruturas contíguas às estruturas dos presídios, as relações destas com a mancha urbana, além de dados demográficos dos municípios onde se encontram.

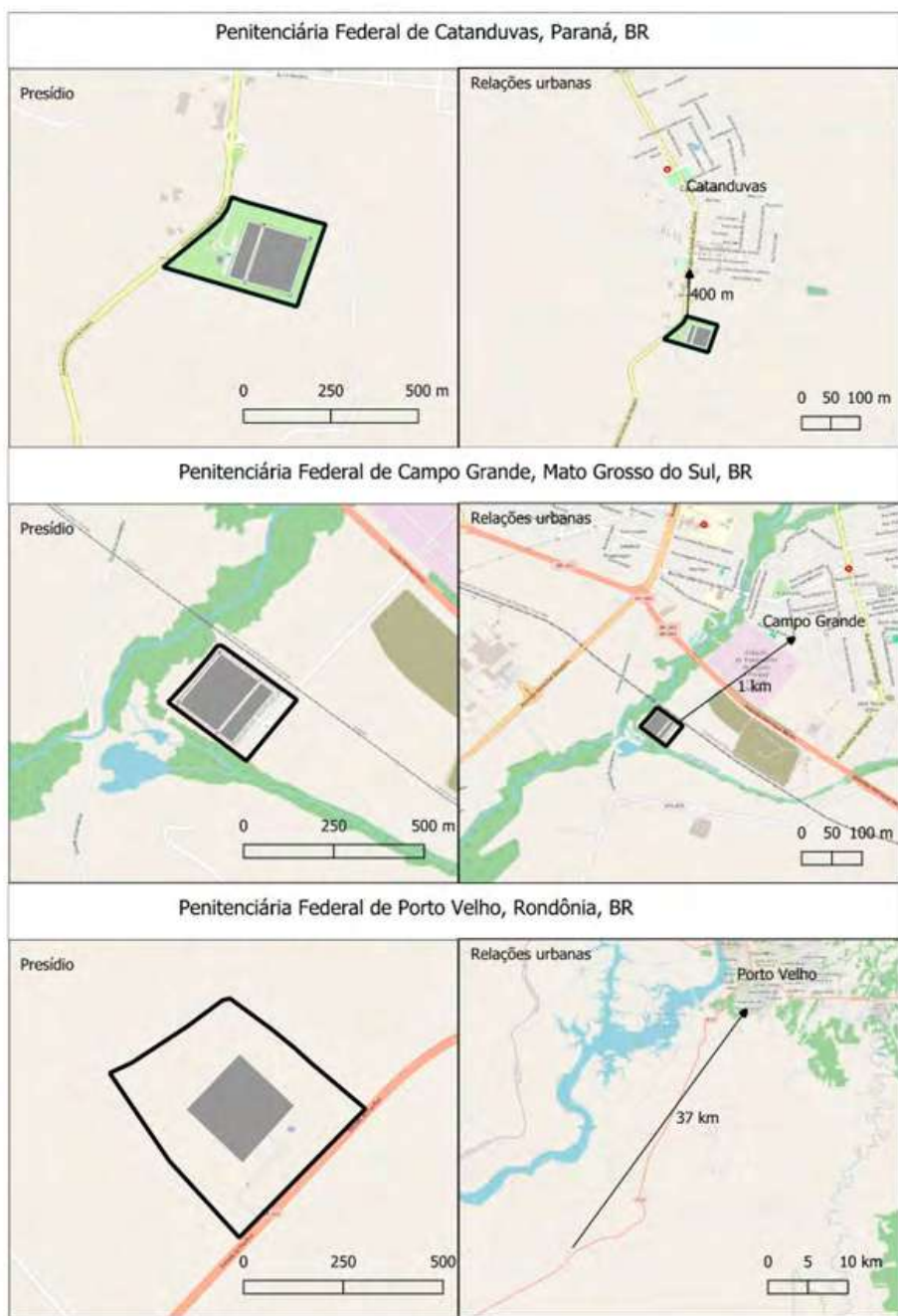
### **Quadro 1: Presídios e relações urbanas**

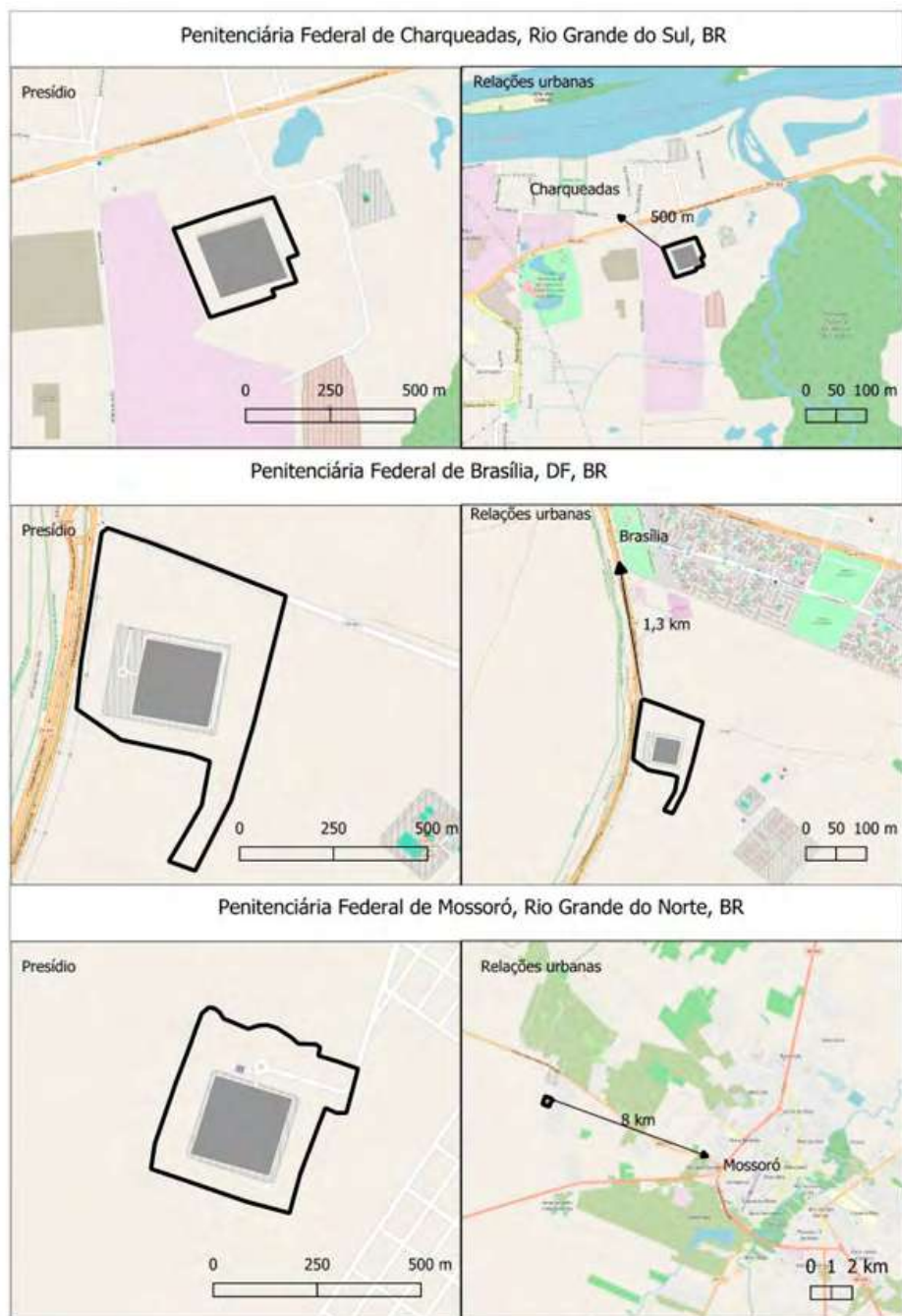
<b>PRESÍDIO</b>	<b>ENTORNO IMEDIATO</b>	<b>DISTÂNCIA DA MANCHA URBANA</b>	<b>POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO (HABITANTES)</b>	<b>ÁREA PERIURBANA</b>
Penitenciária Federal de Catanduvas, Paraná, BR	Rodovia, área rural, empresas	400 m	10.556	Com alguma resistência por uso rural, mas clara formação de vetor de crescimento da mancha urbana em direção ao presídio. Sinais de ocupação em terreno contínuo privado alterando padrão de ocupação.
Penitenciária Federal de Campo Grande, Mato Grosso do Sul, BR	Rodovias, área rural, aterro sanitário, empresas	1 km	898.100	Com alguma resistência por uso rural, sem contiguidade com a mancha urbana, com vizinhança rural, outras estruturas de presídio, frigorífico de grande escala e aterro sanitário inaugurado em 2012, porém com previsão de término de atividades para 2023
Penitenciária Federal de Porto Velho, Rondônia	Rodovia, área rural	37 km	460.434	Caso único de ocupação exclusivamente rural, distante da mancha urbana.
Penitenciária Federal de Charqueadas, Rio Grande do Sul, BR	Área rural, empresas, quatro outras estruturas de presídio	500 m	35.012	Com alguma resistência por uso rural, vizinha de outras estruturas de presídio.

<b>PRESÍDIO</b>	<b>ENTORNO IMEDIATO</b>	<b>DISTÂNCIA DA MANCHA URBANA</b>	<b>POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO (HABITANTES)</b>	<b>ÁREA PERIURBANA</b>
Penitenciária Federal de Brasília, DF, BR	Rodovias, área rural, duas outras estruturas de presídio	1.3 km	2.817.381	Parte de grande compartimento urbano destinado a estruturas de prisão. Tal área, entretanto, é envolvida em uso urbano e não conta com plano master. Essa é uma característica dessas áreas.
Penitenciária Federal de Mossoró, Rio Grande do Norte, BR	Área rural	8 km	264.577	Com alguma resistência por uso rural, mas próximo a ocupações urbanas sem identificação de planos de organização do espaço.
Complexo Penitenciário Federal I, Ezeiza, Província de Buenos Aires, AR.	Avenida urbana, rodovia, habitações urbanas	0	203.283 (conurbado com a Ciudad Autónoma de Buenos Aires)	Confrontante com mancha urbana densa e parte de um conjunto de grandes terrenos públicos sem uma proposta de ordenamento macro.
Complexo Penitenciário Federal II, Marco Paz, Província de Buenos Aires, AR.	Área rural, rodovia, presídio	6 km	64.821 (conurbado com a Ciudad Autónoma de Buenos Aires)	Caso de ocupação rural integral e distante da mancha urbana.
CEFERESO 1, Villa de Almoloya de Juárez, Estado de Hidalgo, MX.	Área rural, rodovia, estruturas judiciais	16 km	12.546	Com alguma resistência por uso rural, vizinha de ocupações urbanas múltiplas e desordenadas.
CEFERESO 2, El Salto, Estado de Jalisco, MX.	Rodovia, estrutura de presídio	4 km	232.852	Com alguma resistência por uso rural, vizinha de ocupações urbanas múltiplas e desordenadas.
CEFERESO 3, Matamoros, Estado de Tamaulipas, MX.	Área Rural, Rodovia, Empresa	4 km	541.979	Próxima de pequeno assentamento urbano que pode servir de apoio.

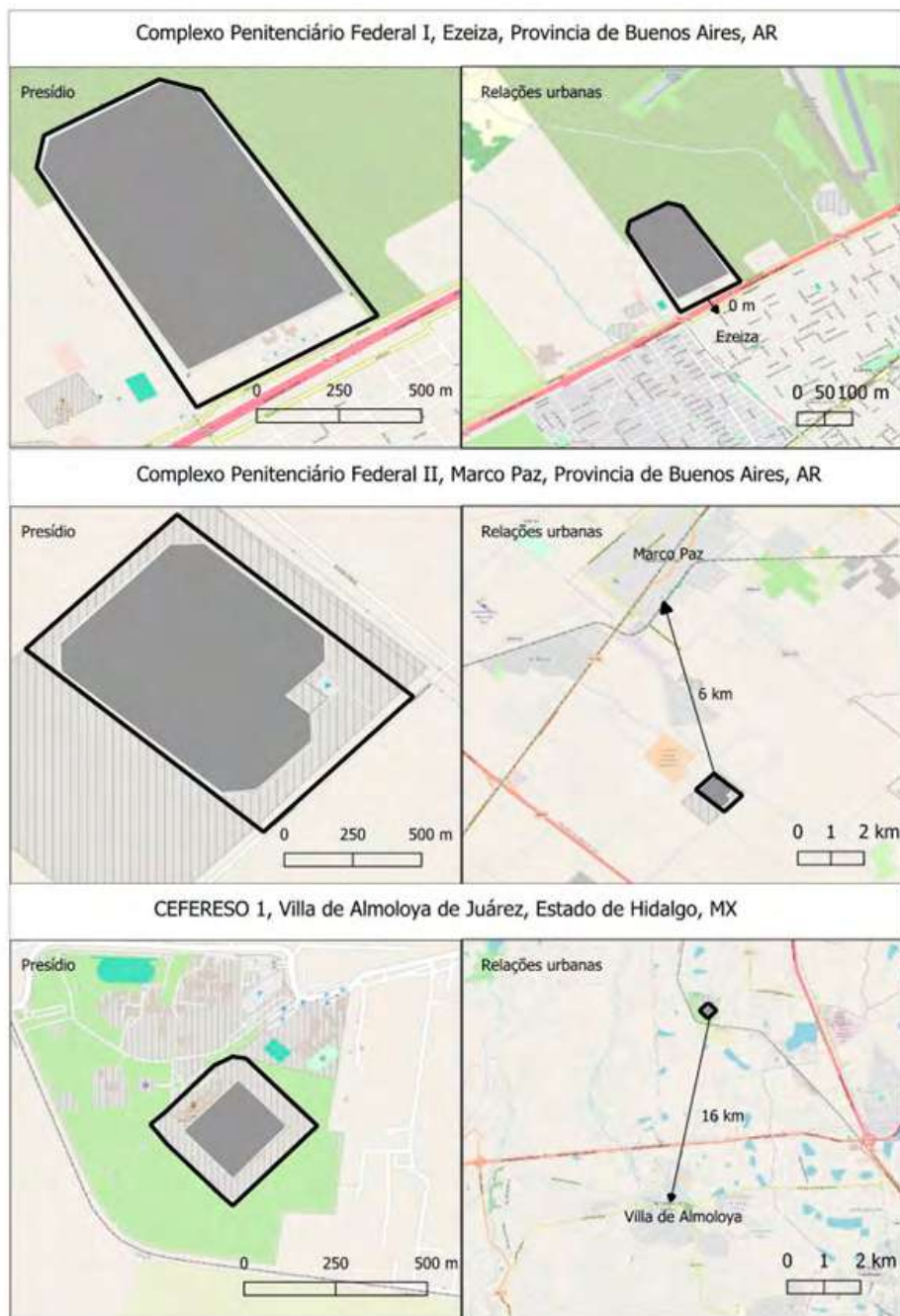
Fonte: IBGE, 2023 (população dos municípios brasileiros), INEC, 2022 (população dos municípios argentinos), INEGI, 2020 (população dos municípios mexicanos), os autores, 2024 (análises espaciais).

**Figura 2: Presídios e manchas urbanas**

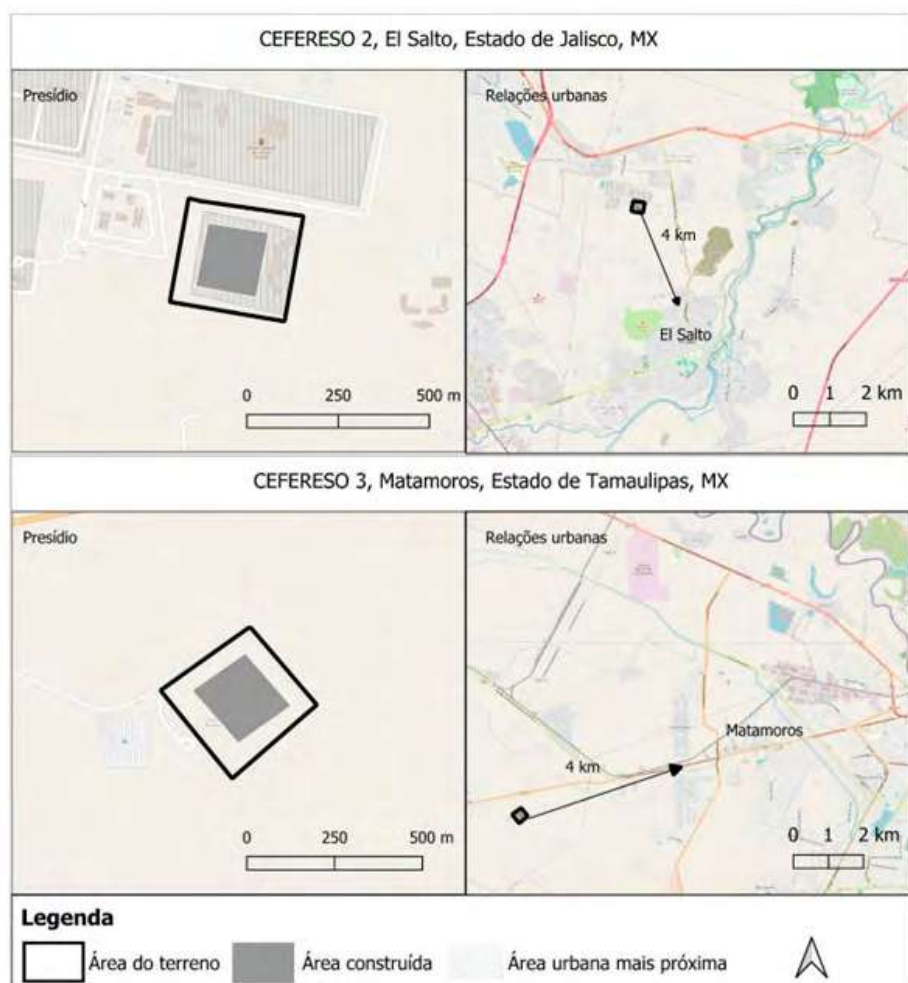












Fonte: os autores, 2025.

Com exceção do caso localizado em Ezeiza, Argentina, as estruturas analisadas apresentam-se isoladas da mancha urbana consolidada dos municípios em que se inserem. Essa configuração resulta na formação de extensos vazios urbanos e na subutilização das infraestruturas e serviços disponíveis nos interstícios gerados. Além disso, observa-se a possibilidade desses equipamentos se constituírem como vetores de expansão da urbanização em sua direção, ainda que sem a devida definição, nos instrumentos de planejamento, quanto aos usos pretendidos para essas áreas. A ausência de diretrizes também se reflete na inexistência de políticas públicas voltadas à indução de usos capazes de ampliar a diversidade funcional de grandes porções do território urbano.

De modo geral, tais estruturas se localizam às margens de rodovias ou vias expressas, assegurando acesso direto e rápido ao mundo “exterior”. Tal acesso, entretanto, é pensado a partir de estratégias de segurança, que desconsideram o contexto urbano. Para além de alterações na dinâmica do município, o descolamento das estruturas presidiárias da mancha urbana apresenta implicações para a vida das famílias dos apenados, impondo dificuldades ainda maiores às visitas, tais como as descritas a seguir:

Logo, problemas de mobilidade, acesso a comércio e serviços, hospedagem e equipamentos públicos em geral são problemas potencialmente compartilhados entre a população da localidade e os visitantes que para lá fluem (Chaves e Valentin, 2021, p. 19).

Dos onze casos estudados, apenas a Penitenciária Federal de Porto Velho, no Brasil, e o Complexo Penitenciário Federal II, na Argentina, encontram-se em áreas completamente rurais, com chances reduzidas de contiguidade com as manchas urbanas. Nos demais casos, o entorno é caracterizado como periurbano, onde ainda persistem usos rurais em meio a uma mescla de usos diversos: ora residenciais esparsos, formando mosaicos incompletos; ora com grandes estruturas, como outros presídios, aterros sanitários e unidades agroindustriais. Em alguns casos, mais que em outros, é possível identificar fortes vetores de crescimento da mancha urbana consolidada em direção às estruturas prisionais, confirmando a capacidade de atração desses projetos sobre os processos “espontâneos” de expansão demográfica e espacial.

Em nenhum dos casos é possível identificar planos de ordenamento territoriais em nível macro, ou mesmo diretrizes viárias específicas que tenham antecedido à determinação de implantação das referidas unidades de presídio. Isso significa uma acomodação territorial com transformações em parcelas, sem diretrizes viárias específicas e, mais importante, sem considerar a possível oferta de terrenos para uso público ou de conservação ambiental nos seus entornos imediatos.

Em síntese, os onze casos estudados se configuram como grandes projetos urbanos de iniciativa estatal, realizados em parceria com os governos locais, responsáveis pelo ordenamento de seus territórios, que geram efeitos negativos para as relações sociais e espaciais estabelecidas. Ao mesmo tempo que os impactos negativos são visíveis, como por exemplo a criação de extensas barreiras de isolamento que impedem a fluidez e a integração com o restante da cidade, o cenário sugere que as oportunidades criadas pela própria ação do Estado não são aproveitadas. O Estado, agente que tem o potencial de controlar e possuir as áreas no entorno das estruturas carcerárias, além do dever estratégico de atuar

sobre um mercado de terras que lhe pode ser favorável, limita-se a agir de modo pontual e desconectado.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Além de analisar os cenários construídos pelas estruturas de segurança selecionadas, a elaboração deste artigo confirmou um fato mais amplo: o volume reduzido de pesquisas acadêmicas sobre os aspectos locacionais de tais estruturas. Tal situação sugere que o processo de definição governamental para a seleção de áreas que abrigarão os presídios é igualmente frágil, especialmente diante da inexistência de estudos regionais e intraurbanos prévios. Confirma-se a falta de diagnósticos estratégicos para a determinação de áreas para implantação de presídios, sejam eles de segurança máxima ou não. Em todos os casos analisados, a decisão locacional foi guiada prioritariamente pelo valor da terra e pela facilidade de acesso, além do discutível estímulo à economia local e de um emaranhado de negociações políticas cujos verdadeiros interesses são de difícil identificação.

A análise dos casos estudados também sugere que as possíveis externalidades positivas de grandes projetos urbanos de iniciativa pública não são aproveitadas. Entre elas, está a oportunidade de transformar grandes áreas da cidade por meio de intervenções de interesse governamental ou para atender a necessidades básicas da população. Em nenhum dos casos é possível observar uma política de terras para fins de uso público, uma que se apropriasse – no interesse da população do município – de eventuais perdas de valor imobiliário de terrenos vizinhos a essas estruturas carcerárias ou de possíveis incomodidades que afastem investimentos privados. A perda de valor imobiliário no entorno imediato das estruturas carcerárias, conforme atesta a literatura utilizada na construção deste artigo, paradoxalmente, ignorada ou distorcida com o intuito de convencer populações locais sobre virtuais ganhos. Mais grave, no entanto, é a evidente perda de potencialidades territoriais, ignoradas ao longo de todas as fases do processo: negociação, projeto, instalação e até mesmo a operação das estruturas carcerárias.

Embora as unidades prisionais de grande porte gerem incômodos para os moradores originais em seus entornos, elas continuam a atrair a expansão das manchas urbanas. Tal atração, contudo, não resulta na implantação de territórios idealizados. Pelo contrário, configura trajetórias de crescimento urbano que não foram originalmente previstas nos planos diretores municipais e suas características urbanísticas refletem oportunidades fractais de proprietários de imóveis do entorno. A falta de políticas territoriais claras para a situação em questão converte grandes compartimentos urbanos em espaços oportunos para a ocupação por população vulnerável, ofertando espaços mais baratos para moradia, mas, ao

mesmo tempo, impondo níveis urbanísticos e paisagísticos de baixa qualidade, que muitas vezes ocasionam degradações ambientais.

Ao final deste artigo, propõe-se uma ampliação conceitual da geografia carcerária. Tradicionalmente, essa área valoriza três eixos: as características arquitetônico-construtivas, os impactos ambientais de tais características e as relações de ordem social e humanitária de organizações de um estado punitivo. A esta definição, nos parece importante acrescentar os parâmetros territoriais, urbanos, intraurbanos e regionais. Nessa perspectiva, cabe ao poder público a determinação estratégica da localização das prisões, combinando essa escolha com políticas de uso do solo capazes de reduzir ou mesmo eliminar as externalidades negativas causadas por tais estruturas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALTMANN SMYTHE, J. Arquitectura penitenciaria. **Derecho PUCP**, n. 28, p. 56-77, 1970.

AUGÉ, M. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Londres; Nova York: Verso, 1995.

AZAOLA, E.; HUBERT, M. **¿Quién controla las prisiones mexicanas?** México: Colectivo de Análisis de la Seguridad con Democracia, 2016.

BARROS, J.; FEITOSA, F. F.; ARAÚJO, A. S. Revisiting urban inequalities and segregation in Latin America: progress within and beyond research traditions – Special Section Editorial. **Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, Curitiba, v. 16, e20240000, 2024.

BOHOSLAVSKY, E.; CASULLO, F. Sobre los límites del castigo en la Argentina periférica: la cárcel de Neuquén (1904-1945). **Revista Quinto Sol**, n. 7, p. 1-28, 2003.

BRASIL. Lei nº 10.792, de 1º de dezembro de 2003. Altera a Lei nº 7.210, de 11 de junho de 1984 (Lei de Execução Penal), e o Decreto-Lei nº 3.689, de 1941, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 2 dez. 2003.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Portaria GAB-DEPEN nº 103, de 18 de fevereiro de 2019. Aprova o Plano e o Mapa estratégico do Sistema Penitenciário Federal para o período 2019-2023. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 20 fev. 2019.

CALDERÓN, D. A. **Lineamientos de ordenamiento territorial para cárceles y penitenciarias en Colombia**: caso de estudio Bogotá D.C. 2022. 101 f. Dissertação

(Mestrado em Planeación y Gestión del Hábitat Territorial Sostenible) – Universidad La Gran Colombia, Bogotá D.C., 2022.

CHAVES, A. de O.; VALENTIN, A. Os impactos da construção de uma penitenciária numa cidade do interior de SP: um estudo de caso de Votorantim. **Boletim de Políticas Públicas/OIPP**, n. 15, p. 1-21, jul. 2021.

COMBESSIE, P. The 'sensitive perimeter' of the prison: a key to understanding the durability of the penal institution. In: RUGGIERO, V.; TAYLOR, I.; SOUTH, N. (ed.). **The new European criminology: crime and social order in Europe**. London; New York: Routledge, 1998. p. 125-135.

COMBESSIE, P.. La ville et la prison: une troublante cohabitation. **Revue Projet**, n. 269, p. 70-76, 2002.

CONSELHO NACIONAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO (CNMP). **Dados estatísticos do sistema prisional**. Brasília: CNMP, 2021.

EL ALTIPLANO, la cárcel de máxima seguridad a la que Gertz Manero quiere enviar a científicos. **El Financiero**, 23 set. 2021.

EXCELSIOR. ¿Cuáles son los penales más seguros del país? **Excelsior**, 13 jul. 2015.

FERREIRA, S. A. S. **Contribuição ao estudo dos dilemas e impactos das unidades prisionais do Pontal do Paranapanema**: um estudo de caso do município de Marabá Paulista/SP. 2017. Dissertação (Mestrado em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional) – Universidade do Oeste Paulista, Presidente Prudente, 2017.

FOUCAULT, M. Alternatives to the prison: dissemination or decline of social control? **Theory, Culture & Society**, v. 26, n. 6, p. 12-24, 2009.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Dados censitários os municipais**. 2022.

JAAKLE, J. **The effect of Prison Proximity on House Prices**. Dissertação (Mestrado) – University of Groningen, Groningen, 2019.

FOLHA DE SÃO PAULO. Municípios apostam em presídios. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 2 nov. 2003.

KOOLHAS, R.; MAU, B. **S, M, L, XL**. Nova York: Monacelli Press, 1995.

LALOY, L. **Geographical and infrastructural permeability of prison spaces**: a mixed methods study of five Belgian prisons. Dissertação (Mestrado em Urban Studies and Geography) – Vrije Universiteit Brussel e Université Libre de Bruxelles, Bruxelas, 2019.

MARCHETTI, A-M.; COMBESSIE, P. **La prison dans la cité**. Paris: Desclée de Brouwer, 1996.

MEJÍA, I. C. La prisión de máxima seguridad en México (su origem). **Revista Heurística**, n. 49, 2016.

MINISTÉRIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS DA ARGENTINA. Dirección Nacional de Política Criminal en materia de Justicia y Legislación Penal. **Sistema Nacional de Estadística sobre Ejecución de la Pena**. Buenos Aires, 2023.

MINHOTO, L. D. Encarceramento em massa, racketeering de Estado e racionalidade neoliberal. **Lua Nova: Revista de Cultura e Política**, São Paulo, n. 109, p. 161–191, 2020.

MORAN, D. Between outside and inside? Prison visiting rooms as liminal carceral spaces. **GeoJournal**, v. 78, n. 2, p. 339–351, 2011.

MORAN, D. **Carceral geography**: spaces and practices of incarceration. London: Routledge, 2015.

MORAN, D. JONES, Phil I.; JORDAAN, Jacob A.; PORTER, A. E. Does prison location matter for prisoner wellbeing? The effect of surrounding greenspace on self-harm and violence in prisons in England and Wales. **Wellbeing, Space and Society**, v. 3, 100115, 2022.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE. **Projet de construction à Fresnes-Rungis (Seine) d'un groupe de prisons départementales**. Paris: Imprimerie centrale des Chemins de Fer, 1895.

REDÍGOLO, N. C. Sistema penitenciário e seus estigmas: o caso paulista. **Revista LEVS**, n. 9, p. 82–96, 2012.

SCHIVELY, C. Understanding the NIMBY and LULU phenomena: reassessing our knowledge base and informing future research. **Journal of Planning Literature**, v. 21, n. 3, p. 255–276, 2007.

SECRETARIA DE JUSTIÇA E SISTEMAS PENAL E SOCIOEDUCATIVO DO RIO GRANDE DO SUL. **O impacto do sistema prisional em seu município**. Porto Alegre, 2022. Disponível em: <https://estado.rs.gov.br/upload/arquivos/cartilha-o-impacto-do-sistema-prisional-em-seu-municipio.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2025.

SERVICIO PENITENCIARIO FEDERAL ARGENTINO. **Dados sobre estruturas carcerárias no país**. Buenos Aires, 2023. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/servicio-penitenciario-federal>. Acesso em: 22 abr. 2025.

TAKAHASHI, L. M.; GABER, S. L. Controversial facility siting in the urban environment: resident and planner perceptions in the United States. **Environment and Behavior**, v. 30, n. 2, p. 184-205, 1998.

TENÓRIO FILHO, J. R.; CORDEIRO DE LIMA, S. F. Construções penais e o diálogo com a cidade: a (não) política de implantação de equipamentos penais no meio urbano. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 10, n. 2, p. 371-386, maio/ago. 2018.

VESSELLA, L. Prison, architecture and social growth: prison as an active component of the contemporary city. **The Plan Journal**, v. 2, n. 2, p. 63-84, 2017.

Recebido em: 12 abr. 2024. Aceito em: 29 abr. 2025.

# Análise de identificação da Zona de Prostituição na cidade do Rio de Janeiro

## *Analysis of identification of the prostitution area in the city of Rio de Janeiro*

**PATRICIA LUANA COSTA ARAÚJO<sup>1</sup>**

Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Rio de Janeiro, Brasil

**Resumo:** As cidades brasileiras abrigam zonas de prostituição desde o século XIX, tradicionalmente localizadas em suas regiões centrais. Esse estudo investiga se, após as intensas transformações urbanas no Rio de Janeiro, essa tipologia espacial ainda existe na cidade, buscando identificar quais dos atuais espaços de prostituição se enquadram em sua definição. Para isso, realizou-se um mapeamento para localizar os espaços de prostituição atualmente existentes, seguido de trabalhos de campo para identificar as variáveis que, segundo a literatura, os caracterizam. Os resultados apontam a existência de duas zonas de prostituição na cidade, nenhuma delas localizada na parte central da cidade. Conclui-se, portanto, que as constantes reconfigurações urbanas levaram essa tipologia de zona de prostituição a se deslocar para áreas onde sua permanência pudesse coexistir com a vizinhança.

**Palavras-chave:** zona de prostituição; cidade; descrição geográfica; situação geográfica; Rio de Janeiro.

**Abstract:** Brazilian cities have been home to prostitution zones since the 19th century, traditionally located in their central regions. This study investigates whether, after the intense urban transformations in Rio de Janeiro, this spatial typology still exists, aiming to identify which of the current prostitution spaces align with its definition. A mapping exercise was conducted to locate these spaces, followed by fieldwork to verify the variables that, according to the literature, characterize them. The results point to the existence of two prostitution zones in the city, neither of which is located in the central area. It is concluded, therefore, that the constant urban reconfigurations led this typology to move to areas where its permanence could coexist with the neighbourhood.

---

<sup>1</sup> - Doutoranda no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRJ. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0606-4887> Email: [patricialcaraujo@gmail.com](mailto:patricialcaraujo@gmail.com)



**Keywords:** prostitution zone; city; geographic description; geographic setting; Rio de Janeiro.

## INTRODUÇÃO

Nas cidades brasileiras, determinados espaços de prostituição são comumente conhecidos como zona de prostituição ou apenas zona (HELENE, 2015; ARAÚJO, 2022). Existe uma associação entre a denominação “zona” e a prostituição, e ela é comumente utilizada para indicar áreas, em geral, onde essa atividade está presente. Segundo Araújo (2022) essa categoria possui características próprias em sua composição espacial, se diferenciando dos demais espaços de prostituição. Logo, a zona de prostituição possui uma espacialidade específica.

A zona de prostituição se mostra como um local de importância espacial para os envolvidos com a atividade, por se tratar de um espaço seguro dentro da cidade, onde tanto as práticas da prostituição, quanto as atividades a ela associadas, como o comércio de bares e jogos, podem ocorrer com segurança (SILVA, 2012). Visto ser uma atividade marcada pelo estigma social, a prostituição foi, em diversos momentos de sua história, categorizada como um problema público em algumas cidades (MORAES, 1996; SIMÕES, 2010). Assim, a zona de prostituição não só garante a segurança de todos os envolvidos, mas também se estabelece como o lugar de referência para a atividade na cidade.

A zona de prostituição pode ser definida como um espaço destinado à prática da prostituição, mas que se destaca por ser diverso e múltiplo e por promover não apenas um serviço, mas a interação social de diferentes grupos sociais (TAVARES, 2014). A zona produz marcas significativas na paisagem urbana, tanto pelo significado que assume na sociedade, quanto por oferecer maior liberdade e segurança aos atores envolvidos com a atividade (SIMÕES, 2010).

De acordo com Caulfield (2000), Silva (2000) e Pereira (2002), a cidade do Rio de Janeiro possui uma longa tradição histórica em abrigar zonas de prostituição, que remonta pelo menos ao século XIX, época em que as zonas se localizavam exclusivamente na região central da cidade (RAGO, 1991; MENEZES, 1992; CAULFIELD, 2000; PEREIRA, 2002; SILVA, 2012). Dentre elas, houve duas que ficaram famosas: a zona da Lapa e a zona do Mangue, que existiram por décadas na cidade, mas que, ao longo do tempo, foram totalmente extintas pelo poder público local.

A prostituição passou a ser vista como um problema público na cidade devido aos conflitos com comerciantes locais, famílias tradicionais, a Igreja e médicos sanitistas (CAULFIELD, 2000; SILVA, 2000; PEREIRA, 2002). Em consequência, a prática foi sendo extinta dos seus locais tradicionais. Além disso, as intensas transformações urbanas que remodelaram a cidade, principalmente em meados

do século XX, impulsionaram a mudança de localização das zonas de prostituição, afastando-as das áreas mais valorizadas do centro (CAULFIELD, 2000; SILVA, 2000; PEREIRA, 2002).

Segundo Ribeiro (1998), a atividade da prostituição começou a deixar o centro e a se dispersar para outras partes da cidade a partir da década de 1990. Naquela época, o autor já havia mapeado a presença da atividade em bairros da Zona Oeste, uma região que então experimentava uma intensa expansão urbana. Após a extinção da Zona do Mangue, nada se sabia sobre essa tipologia espacial da prostituição. Teriam as zonas de prostituição migrado para outras partes da cidade? Ou teriam sido completamente extintas?

A bibliografia existente aborda amplamente a organização espacial das zonas de prostituição e os conflitos que motivaram suas migrações internas nas cidades brasileiras. Contudo, percebemos uma lacuna: ainda não há uma análise que investigue se essa tipologia espacial ainda se faz presente atualmente na cidade do Rio de Janeiro, mesmo diante de intensas reconfigurações urbanas. É preciso, portanto, aprofundar a investigação sobre a existência de zonas de prostituição na cidade, considerando as diversas transformações e a constante expansão urbana do Rio de Janeiro desde o início do século XX. Em caso afirmativo, onde estariam localizadas? Elas ainda se concentram na área central da cidade? E, mais importante, como podemos identificá-las no cenário urbano atual?

Dessa forma, o objetivo desse artigo é investigar quais dos espaços de prostituição atualmente existentes no Rio de Janeiro se enquadram na tipologia de zona de prostituição, considerando suas características de diferenciação espacial. Para tanto, pretende-se evidenciar as variáveis que caracterizam tal espacialidade, conforme definidas em Araújo (2022), a fim de classificar tais espaços como zonas de prostituição.

## **MATERIAIS E MÉTODOS**

Visto que o objetivo do artigo é descobrir se na cidade do Rio de Janeiro ainda existe alguma zona de prostituição e a sua localização, foi necessário primeiro identificar quais são as variáveis que caracterizam essa espacialidade, depois mapear os espaços de prostituição na cidade, para em seguida verificar se tais variáveis estariam presentes nestes espaços.

## Identificação da Zona de Prostituição na cidade

### *Variáveis da Zona de Prostituição*

Para identificar a zona de prostituição como tal, foi essencial, primeiramente, compreender suas características espaciais. Na bibliografia já havia um estudo (Araújo, 2022) que definia cinco variáveis mínimas para configurar a espacialidade da zona de prostituição, que foram adotadas aqui. São elas: 1) Localização em espaço reservado; 2) Existência de um conjunto de edificações; 3) Copresença de diferentes atividades e pessoas; 4) Presença de profissionais trabalhando no espaço público; 5) Longa permanência da atividade.

A própria autora (Araújo, 2022) realizou uma análise descritiva de estudos sobre diversas zonas de prostituição em diferentes cidades e temporalidades. Essa análise permitiu observar a existência de padrões na composição espacial dessas zonas. Foi encontrado um conjunto de elementos socioespaciais, que foram organizados em categorias, resultando nas cinco variáveis consideradas mínimas para que um espaço de prostituição seja classificado como zona de prostituição.

## Mapeamento dos Espaços de Prostituição na cidade

O segundo passo para identificar a zona de prostituição consistiu em mapear os espaços de prostituição em espaços públicos da cidade, uma vez que a presença de profissionais nesses locais é uma das variáveis que caracteriza a zona. Contudo, devido à natureza da atividade, a localização desses espaços apresenta uma dificuldade inerente, mesmo nos espaços públicos. Diante desse desafio, optou-se pela realização de um mapeamento colaborativo.

O mapeamento colaborativo foi feito por meio de um formulário online com o propósito de alcançar um grande número de pessoas que circulam pela cidade e, assim, coletar as informações necessárias. Esse formulário foi distribuído por meio do método *snowball sampling*<sup>2</sup> e disseminado via redes sociais como WhatsApp, Instagram, Facebook e Twitter. Inicialmente, pessoas próximas a mim compartilharam o formulário com seus contatos, que por sua vez o repassaram a outros, criando um efeito conhecido como “bola de neve”. À medida que o formulário era compartilhado por mais pessoas, mais dados eram coletados para o preenchimento do banco de dados.

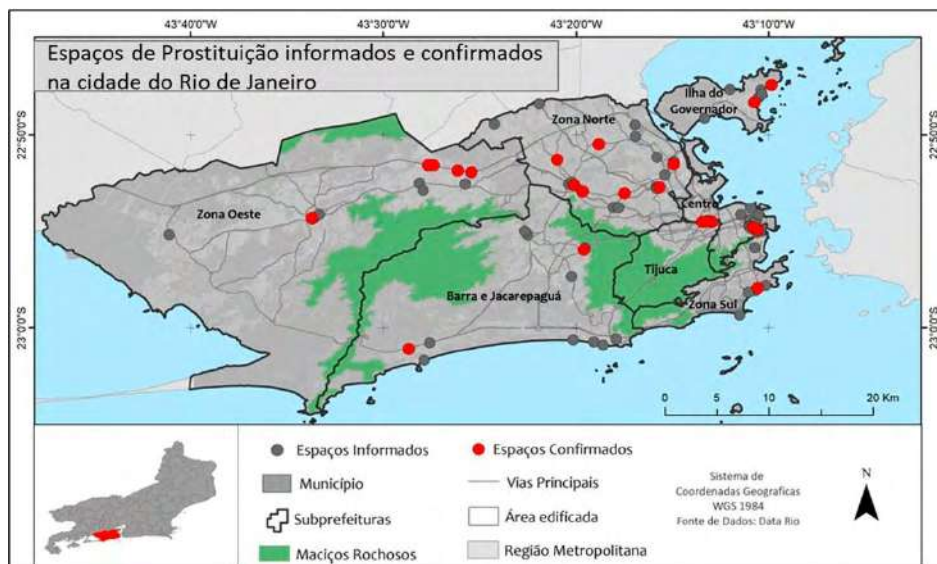
---

2 - *Snowball sampling* é um método utilizado na sociologia e em pesquisas estatísticas (GOODMAN, 1961) que consiste em operar a partir de um pequeno grupo de informantes das redes de contato do próprio (a) pesquisador (a) para um estudo específico. Assim, diz-se que o grupo de informantes cresce como uma bola de neve. Quando as redes sociais virtuais são usadas, essa técnica é chamada de amostragem de bola de neve virtual (BALTAR; BEUNET, 2012).

Foram obtidas 527 respostas, que indicaram 70 localidades como espaços de prostituição. Estas informações foram consolidadas em uma planilha e os pontos foram georreferenciados em um sistema de coordenadas geográficas, permitindo a visualização da distribuição dos espaços de prostituição informados (Figura 1).

Para validar as localidades apontadas, foi necessário ir a campo. Dos 70 pontos indicados, 23 espaços de prostituição foram confirmados, ou seja, aquelas localidades onde se identificou a presença de profissionais trabalhando. Dessa forma, essas 23 localidades foram as que compuseram a base de dados trabalhada até o final da pesquisa (Figura 1).

**Figura 1 - Diferenciação da distribuição espacial entre os espaços de prostituição informados nas respostas do formulário e aqueles confirmados durante o trabalho de campo.**



Fonte: elaboração própria.

Com o mapeamento dos espaços de prostituição da cidade concluído, foi possível realizar o terceiro passo, que consistiu em identificar se algum desses locais apresentava as cinco variáveis mínimas que caracterizam a zona de prostituição, conforme definidas em Araújo (2022). Para isso, foi realizado trabalho de campo em todos os 23 espaços de prostituição, observando como cada uma das variáveis se apresentava em cada um deles. Assim, as áreas que apresentaram todas as cinco variáveis foram, então, consideradas zonas de prostituição (Figura 2).

**Figura 2 - Critério de classificação da tipologia zona de prostituição**

nº	Variáveis	
1	Espaço Reservado	} ZONA DE PROSTITUIÇÃO !
2	Conjunto de edificações	
3	Co-presença de atividades e pessoas	
4	Profissionais no Espaço Público	
5	Permanência	

Fonte: elaboração própria.

O trabalho de campo foi realizado no período entre junho e julho de 2021, com as observações sendo registradas em uma ficha de observação formatada como tabela. À medida que cada variável era identificada, marcava-se na ficha de observação. Essa tabela foi organizada e preparada para permitir o georreferenciamento de todas as informações junto a cada ponto no software ArcGis. Dessa forma, foi possível classificar as áreas de prostituição com base na soma das variáveis identificadas em campo, além de localizar a ocorrência de cada variável na cidade. É importante ressaltar que o registro fotográfico não é permitido nesses espaços, portanto todos os registros e análises foram feitos por meio de cadernetas e croquis.

### *Situações das variáveis*

No decorrer do trabalho de campo, observou-se que as variáveis se manifestavam em diferentes situações geográficas. Essas informações foram coletadas em uma caderneta de campo e posteriormente as inserimos no banco de dados. Percebeu-se, então, a necessidade de realizar uma análise qualitativa dessas situações. Para tanto, foi utilizado o método tradicional da geografia, a descrição. Para auxiliar essa análise, produzimos croquis que representam as variadas situações encontradas e realizamos o mapeamento dos locais onde cada situação aparece na cidade.

## **RESULTADOS**

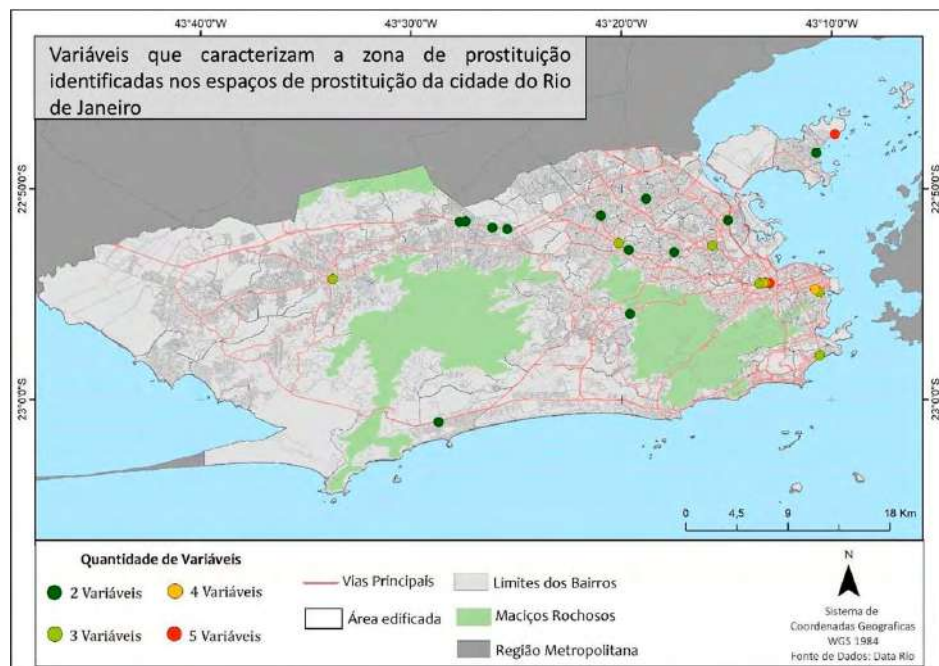
### **Identificação da Zona de Prostituição na Cidade**

Os resultados revelam que a maioria dos espaços de prostituição mapeados possuem entre duas e três variáveis simultaneamente, equivalendo a 50% e a 30% dos pontos de prostituição, respectivamente (Figura 3). Importante notar que nenhum espaço de prostituição foi identificado com apenas uma variável; todos contam com duas ou mais.

Apenas dois espaços de prostituição apresentaram quatro das cinco variáveis, como se pode observar nos pontos em amarelo na figura 3. Um deles está localizado em São Cristóvão, bairro próximo à região central, e o outro no bairro da Lapa, localizado na parte central da cidade. São também apenas dois os espaços no Rio de Janeiro que possuem simultaneamente as cinco variáveis mínimas que caracterizam uma zona de prostituição (Figura 3). Um deles situa-se na Praça da Bandeira, também nas proximidades da região central, enquanto o outro se localiza no bairro da Freguesia da Ilha do Governador, na Zona Norte da cidade. Assim, somente esses dois locais seriam considerados, de fato, zonas de prostituição.

Em relação à frequência das variáveis, notamos que as variáveis (1) “Espaço reservado” e (4) “Profissionais trabalhando no espaço público” estavam presentes em todos os pontos de prostituição analisados. Já as variáveis (3) “Copresença de diferentes atividades e atores” e (5) “Permanência” foram identificadas em 30% desses locais. Por fim, a variável (2) “Conjunto de edificações” foi a menos comum, aparecendo somente em dois pontos de prostituição.

**Figura 3 - Classificação dos espaços de prostituição em zona de prostituição a partir das variáveis mínimas.**



Fonte: elaboração própria.

## Situações das variáveis

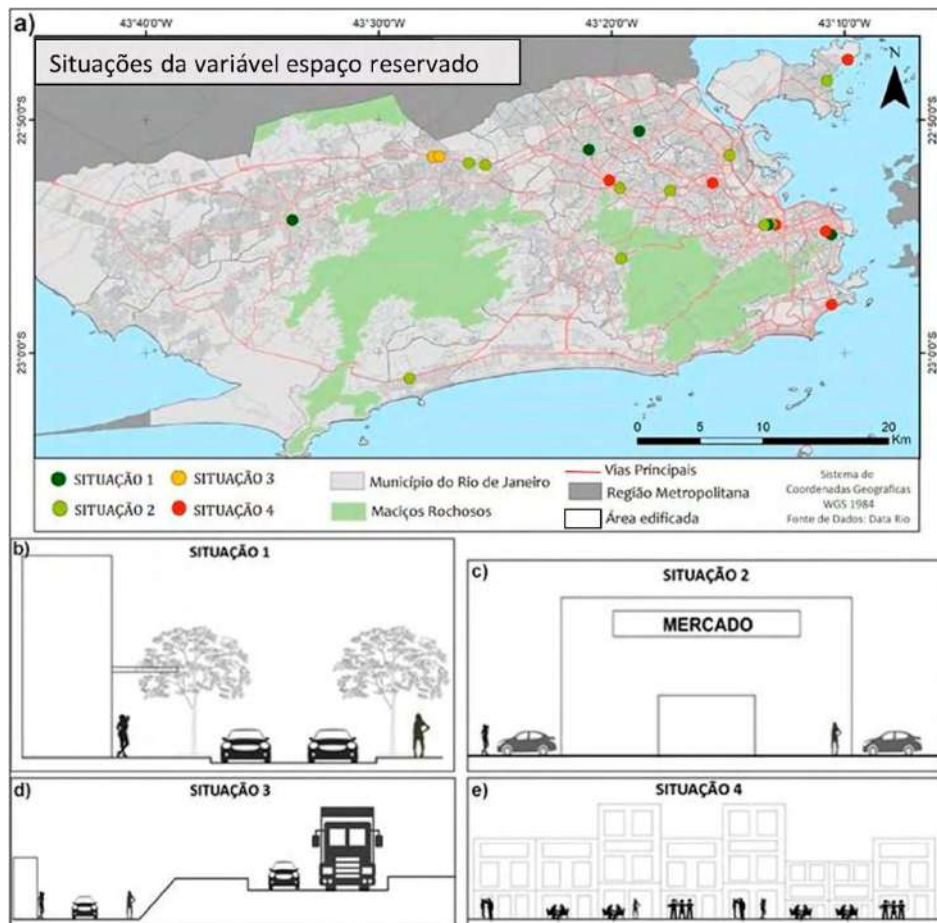
Como anteriormente demonstrado, dos espaços de prostituição mapeados, dois foram classificados como zonas de prostituição por apresentarem as cinco variáveis indicadas pela bibliografia. Contudo, o trabalho de campo revelou que cada uma dessas variáveis se manifestava em diferentes situações geográficas, sendo essa diferença perceptível até mesmo entre as duas zonas de prostituição. A seguir, serão apresentadas as variações observadas.

### *Espaços Reservados*

Embora todos os espaços de prostituição estejam em espaços reservados, eles se encontram em quatro situações geográficas diferentes. A primeira situação se caracteriza por ruas desertas, com pouca iluminação, presença de árvores e edifícios com marquises. Essas ruas nem sempre são as principais, mas estão sempre nas suas proximidades (Figura 4 - A; B). Na segunda situação, os espaços de prostituição se localizam nos principais eixos viários da cidade. Nesses casos, os(as) profissionais se posicionam em trechos mais desertos dessas vias, em calçadas próximas a grandes estruturas urbanas como viadutos, hotéis, supermercados, parques, prédios públicos e aquedutos (Figura 4 - A; C).



**Figura 4 - Situações geográficas da variável “espaço reservado” e suas localizações na cidade**



4A – Localização de cada situação.; 4B – padrão da situação 1; 4C – padrão da situação 2; 4D – padrão da situação 3; 4E – padrão da situação 4. Fonte: elaboração própria.

A terceira situação identificada, ocorre em dois espaços de prostituição próximos, ambos localizados em uma via principal de grande fluxo, a Avenida Brasil. Nesses pontos, os(as) profissionais se posicionam nas pistas laterais de acesso ao bairro, aproveitando um desnível da calçada que os(as) aproxima da pista dos veículos (Figura 4 - A; D). Já a quarta situação se diferencia das anteriores, pois os espaços de prostituição são lugares mais movimentados e os(as) profissionais se posicionam entre a multidão de pessoas e suas múltiplas atividades (Figura 4 - A; E).



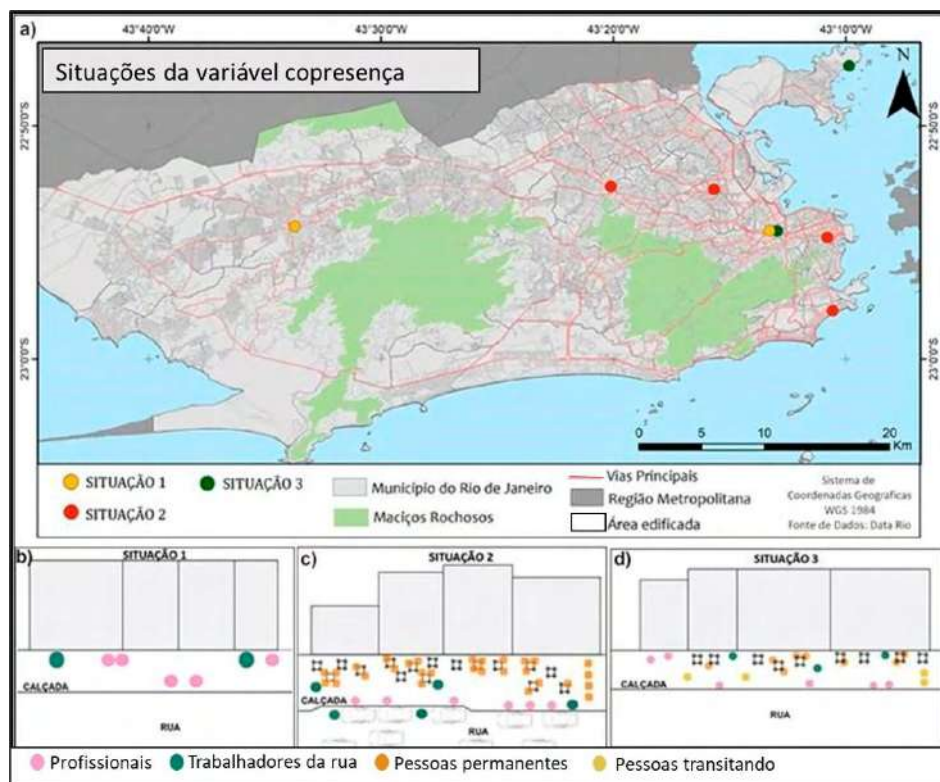
### *Copresença*

No trabalho de campo, observou-se que diversas atividades e pessoas coexistem com a prostituição nos mesmos trechos de calçadas, largos e praças. Assim, foram identificadas três situações geográficas distintas para a variável “copresença”.

Na primeira situação, as profissionais compartilham a mesma calçada com vendedores ambulantes que comercializam alimentos ou prestam algum tipo de serviço (figura 5 - A; B). Na segunda situação, as profissionais compartilham as calçadas com clientes de bares e restaurantes, que ocupam mesas dispostas na área externa dos estabelecimentos. Além dos frequentadores, os funcionários desses locais também permanecem nos espaços públicos, recepcionando e servindo a clientela. Em alguns trechos do meio-fio, há ainda a presença de manobristas de veículos (figura 5 - A; C).

A terceira e última variação da copresença ocorre exclusivamente nos espaços de prostituição classificados como zona. A diferença dessa terceira situação geográfica para as demais é que as profissionais compartilham o espaço público não apenas com funcionários e clientes dos estabelecimentos locais, mas também com os moradores da região (figura 5 - A; D).

**Figura 5 - Situações geográficas da variável “copresença” e suas localizações na cidade**



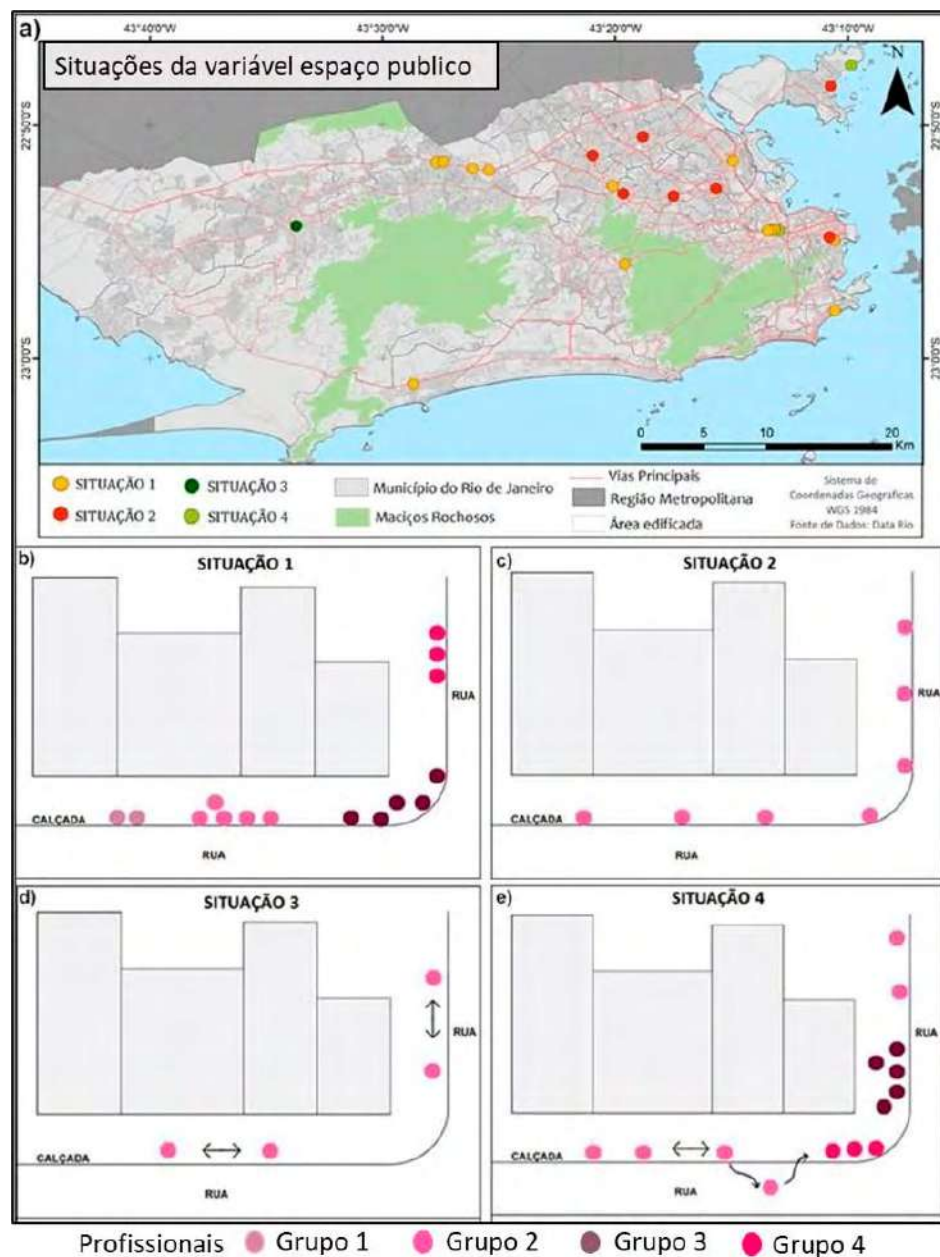
5A – Localização de cada situação.; 5B – padrão da situação 1; 5C – padrão da situação 2; 5D – padrão da situação 3. Fonte: elaboração própria.

### *Espaço Público*

Foram identificadas quatro situações geográficas em que a variável “espaço público” se caracteriza. Na primeira os(as) profissionais se posicionam nas calçadas e esquinas, em grupos e permanecem parados(as) (figura 6 - A; B). Na segunda situação, os(as) profissionais se posicionam espaçados(as) uns(umas) dos(as) outros(as) e também permanecem parados(as) ao longo das calçadas e esquinas (figura 6 - A; C). A terceira situação se refere aos(às) profissionais que transitam por um trecho das calçadas. Eles(as) permanecem parados em um lugar por um tempo, caminham por um trecho curto na mesma calçada e então voltam a parar (figura 6 - A; D).

A quarta situação reúne todas as práticas anteriores. Nela, os(as) profissionais tanto transitam quanto permanecem fixos(as) nas calçadas e esquinas. Devido à morfologia desses espaços, eles(as) avançam para a rua, por vezes atravessando-a ou permanecendo fixos(as) em conversas com os(as) demais colegas de trabalho. Nessa quarta situação também ocorre, em certos momentos, o agrupamento e a dispersão dos(as) profissionais. É, portanto, a situação característica das áreas classificadas como zona de prostituição (figura 6 - A; E).

**Figura 6 - Situações geográficas da variável “espaço público” e suas localizações na cidade**

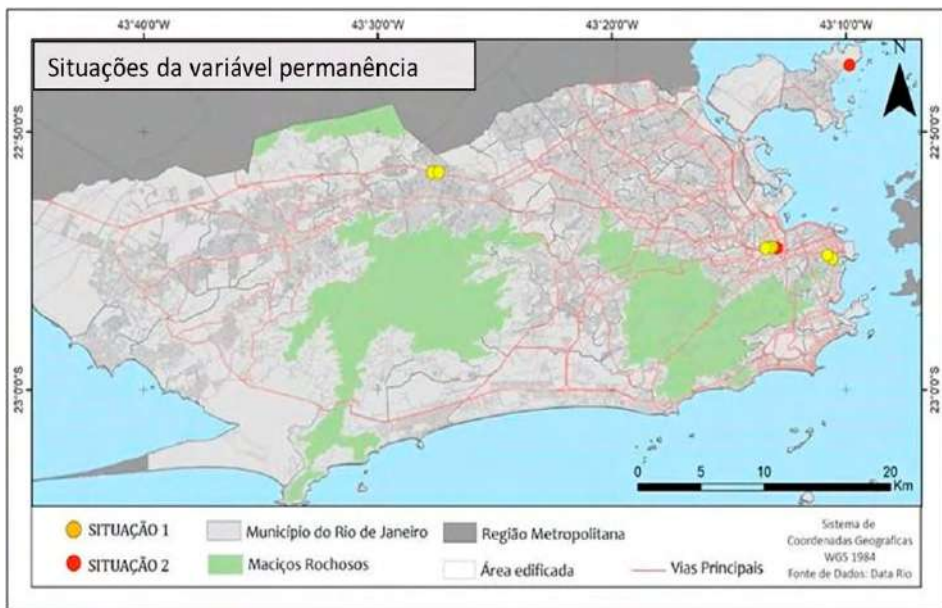


6A – Localização de cada situação.; 6B – padrão da situação 1; 6C – padrão da situação 2; 6D – padrão da situação 3; 6E – padrão da situação 4. Fonte: elaboração própria.

### *Permanência*

A variável “permanência” apresenta duas naturezas distintas. A primeira refere-se ao tempo em que os(as) profissionais permanecem no espaço de prostituição à espera do cliente. A segunda natureza, por sua vez, é complementar à variável “conjunto de edificação” e consiste na identificação de estruturas físicas que dão suporte ao exercício da atividade, se fixando em um determinado local da cidade. Dessa forma, ainda que não haja a presença de profissionais no local, o espaço mantém a permanência daquele uso específico. Identificou-se que nem sempre essas duas naturezas ocorrem concomitantemente, portanto, essa variável apresenta duas situações geográficas distintas.

**Figura 7 - Localização das situações geográficas da variável permanência.**



Fonte: elaboração própria.

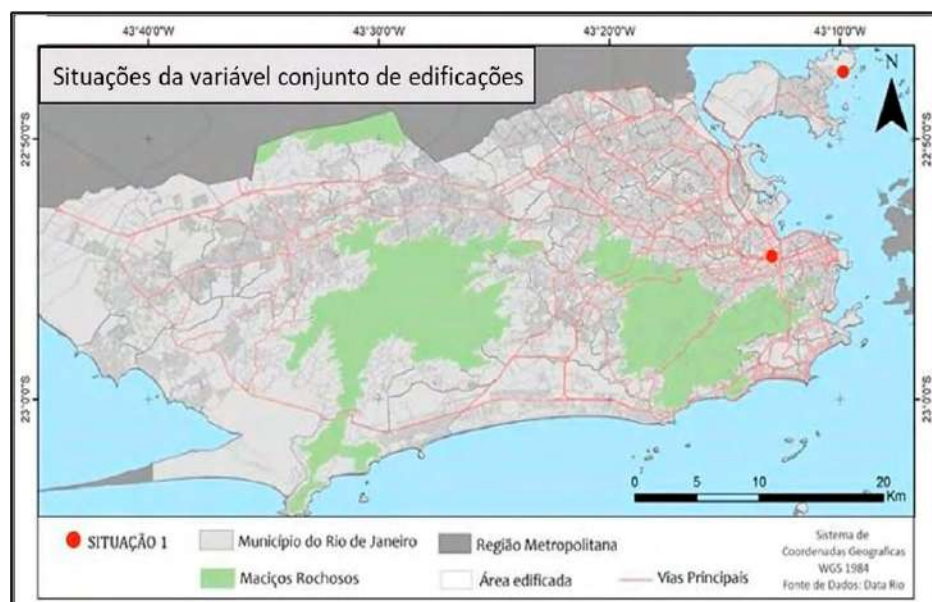
A primeira situação de permanência se refere à presença dos(as) profissionais no mesmo ponto em grande parte do tempo. Na maioria dos locais, eles(as) trabalham durante todo o período da noite. Apenas nos espaços de prostituição do bairro de São Cristóvão, bairro próximo ao centro, os(as) profissionais trabalham 24 horas por dia, todos os dias da semana (Figura 7). Importante notar que os espaços classificados como zona de prostituição também funcionam 24 horas, mas não se enquadram nessa primeira situação.

A segunda situação de permanência, por sua vez, caracteriza-se pela concomitância das duas naturezas que podem caracterizar a variável: a permanência pelo tempo de trabalho dos(as) profissionais e a permanência pela presença de estruturas urbanas de suporte ao exercício da atividade, mesmo que vazias. Essa combinação ocorre somente no Peixão e na Vila Mimosa, os dois espaços classificados como zonas de prostituição (Figura 7).

### *Conjunto de Edificações*

A variável “conjunto de edificações” também apresenta duas naturezas. Na primeira, o ponto serve como apoio integral para o exercício da atividade de prostituição, oferecendo uma estrutura onde todas as etapas podem ocorrer, desde a exibição até o ato sexual em si (se for o caso). A segunda natureza dessa variável serve como delimitação espacial da atividade. Essa estrutura torna-se um ponto de referência tanto para os(as) profissionais quanto para os clientes, indicando que determinado conjunto de edificações constitui uma zona de prostituição específica. Ambas as naturezas dessa variável foram identificadas apenas em dois espaços de prostituição: Vila Mimosa e Peixão (Figura 8).

**Figura 8 – Localização dos espaços de prostituição que apresentaram a variável “conjunto de edificações”**



Fonte: elaboração própria.

Nesse caso, não foi identificada uma variação significativa que caracterize um padrão espacial distinto. Ambas as áreas são formadas por casas de prostituição que, internamente, oferecem diferentes ambiências. Geralmente há um salão com mesas, cadeiras e um bar, e, ao fundo, os quartos onde o programa é realizado, além dos banheiros. A transição entre o espaço público e o privado é marcada por varandas e escadas que se projetam sobre as calçadas.

## DISCUSSÃO

Com os resultados encontrados, foi possível identificar as zonas de prostituição e suas localizações na cidade, utilizando a grade de variáveis fornecida pela bibliografia. Além disso, foram analisadas as diferentes situações geográficas que as variáveis apresentam tanto nos espaços de prostituição quanto nas próprias zonas.

### Localização da Zona de Prostituição na Cidade

Os resultados mostram que os espaços de prostituição que se caracterizam como zona de prostituição são aqueles localizados no bairro da Praça da Bandeira e no bairro Freguesia da Ilha do Governador, respectivamente conhecidos pelos codinomes Vila Mimosa e Peixão. Isso mostra que a zona de prostituição não se localiza mais no centro, corroborando a ideia de Ribeiro (1998) de que a atividade da prostituição se dispersou para outras partes da cidade.

Apesar de não se localizar no centro, a zona Vila Mimosa situa-se no que Corrêa (1989) denomina “parte periférica ao centro”. Trata-se de uma área que, por estar em torno do núcleo central, se beneficia de sua acessibilidade e infraestrutura. Essa proximidade espacial contribui para que essa zona se estabeleça como um ponto de referência para a atividade.

Além disso, os resultados também indicam que a zona Peixão, localizada na Ilha do Governador, encontra-se em uma área mais afastada do centro, o que se mostra inovador, uma vez que tal localização relativa não aparecia na bibliografia. Como apontam Rago, 1991; Menezes, 1992; Caulfield, 2000; Pereira, 2002; Silva, 2012, as zonas de prostituição historicamente se localizavam em áreas centrais da cidade. Logo, percebe-se que, com a expansão urbana, a zona se deslocou para áreas mais afastadas do centro, sugerindo que essa área possa ter desenvolvido algum tipo de centralidade devido à sua grande capacidade de atração de público.



## Situações das variáveis

A variável “espaço reservado” está associada à descrição da atividade, visto que em todas as situações geográficas os(as) profissionais se camuflam na paisagem. Isso se alinha ao princípio de visibilidade dos espaços públicos, como aponta Gomes (2012) ao descrever o espaço público como um espaço de visibilidade pública, onde os diferentes convivem, se veem e podem ser vistos. No entanto, a visibilidade, nesse caso, diz respeito à exposição dos corpos para chamar a atenção da clientela. Trata-se, portanto, de uma visibilidade controlada, direcionada por quem quer ser visto pelo público que tenha interesse específico na atividade da prostituição.

Em relação a variável “copresença”, os(as) profissionais da prostituição se associam a outros trabalhadores, coexistindo no mesmo espaço público. Essa dinâmica corrobora a ideia de Moreira (2016) e Helene (2015) de que a atividade da prostituição estabelece vínculos com outras atividades para garantir proteção mútua, especialmente quando ocorre em vias públicas.

Os resultados relativos à variável “espaço público” e “permanência” também retratam o princípio de visibilidade, conforme sugerido por Gomes (2012). O espaço público é o local onde os(as) profissionais se posicionam para aguardar clientes e serem vistos. A permanência, por sua vez, representa a duração do uso desse espaço, fundamental para que a atividade atinja a visibilidade necessária. Isso reforça as ideias de Matos e Ribeiro (1995) e Ribeiro (1998) sobre como os espaços públicos podem ser considerados verdadeiros ambientes laborais para um tipo específico de prostituição. Além disso, ambas as variáveis mostram as diferenças espaciais entre a zona de prostituição e os demais espaços de prostituição da cidade.

Por fim, a variável “conjunto de edificações” foi determinante para classificar certos espaços de prostituição como zonas de prostituição. Essas tipologias se distinguem, sobretudo, pelo fato de a zona possuir uma área edificada e uma associação com o espaço público, enquanto os demais espaços de prostituição utilizam apenas o espaço público, o que corrobora o estudo de Araújo (2022).

## CONCLUSÃO

A questão central desse artigo foi investigar se as zonas de prostituição ainda existem no Rio de Janeiro, dadas as transformações e a constante expansão urbana da cidade desde o século XIX. Indagou-se onde estariam localizadas e se ainda se concentravam na parte central da cidade, como apontado pela bibliografia. Para essa identificação, utilizou-se a grade de variáveis fornecida pela própria literatura.



Concluiu-se que as zonas de prostituição ainda persistem na cidade do Rio de Janeiro. Foram identificadas duas zonas de prostituição – Vila Mimosa e Peixão – com base nas variáveis que caracterizam essa espacialidade. Além disso, verificou-se que essas zonas não estão mais localizadas na região central. Atualmente, uma delas se encontra na parte periférica ao centro e a outra em um bairro mais afastado, sendo os motivos de tal dispersão ainda desconhecidos.

A variável “conjunto de edificações” foi determinante para classificar os espaços como zonas de prostituição. Observamos que, nessas zonas, há uma relação intrínseca entre os espaços públicos e os conjuntos de edificações, o que se revela uma característica geográfica importante. Assim, podemos concluir que, entre as tipologias da prostituição, apenas a zona de prostituição constitui um espaço laboral onde a atividade ocorre concomitantemente em dois ambientes, público e privado.

Por fim, este estudo demonstra que o conjunto de variáveis extraído da bibliografia foi fundamental para identificar a zona de prostituição na cidade, funcionando como uma grade de leitura eficaz. Consequentemente, o trabalho conseguiu abordar uma análise pouco explorada nos estudos geográficos da prostituição: a investigação da zona de prostituição nos dias atuais na cidade. Com isso, contribuiu-se para a bibliografia sobre as diferenciações geográficas da prostituição e a geografia da zona no contexto urbano carioca.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo fomento da pesquisa.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, P. L. C. **As Zonas de Prostituição na Cidade do Rio De Janeiro: suas localidades, espacialidades e cenários**. 2022. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022.

BALTAR, Fabiola; BEUNET, Ignasi. Social research 2.0: virtual snowball sampling method using Facebook. **Internet research**, v. 22, n. 1, p. 57-74, 2012.

CAULFIELD, S. O nascimento do Manguê: raça, nação e o controle da prostituição no Rio de Janeiro, 1850-1942. **Tempo**, Niterói, n. 9, p. 43-63, 2000.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

GOMES, P. C. da C. Espaços Públicos: um modo de ser do Espaço, um modo de ser no Espaço. In: **Olhares geográficos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

GOODMAN, Leo A. Snowball sampling. **The annals of mathematical statistics**, v. 32, p. 148-170, 1961.

HELENE, D. **“Preta, pobre e puta”: a segregação urbana da prostituição em Campinas-Jardim Itatinga**. 2015. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

MATOS, R. B. de ; RIBEIRO, M. A. C. Territórios da prostituição nos espaços públicos da área central do Rio de Janeiro. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 15, n. 1, p. 1-17, 1995.

MENEZES, L. M. **Os estrangeiros e o comércio do prazer nas ruas do Rio de Janeiro (1880-1930)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.

MORAES, A. F. **Mulheres da vila**: prostituição, identidade social e movimento associativo. Petrópolis, RJ: Vozes, 1996.

MOREIRA, M. C. **Geografia e Sexualidade**: os Espaços da Vivência Cotidiana das Mulheres Prostitutas de Vilhena/RO. 2016. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Rondônia, Porto Velho, 2016.

PEREIRA, C. S. **“Que tenhas teu corpo”**: uma história social da prostituição no Rio de Janeiro das primeiras décadas republicanas. 2002. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2002.

RAGO, M. **Os Prazeres da Noite**: Prostituição e Códigos da sexualidade feminina em São Paulo (1890-1930). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

RIBEIRO, M. Â. Prostituição de rua e turismo: a procura do prazer na Cidade do Rio de Janeiro. **Geo UERJ**, n. 3, p. 53-65, 1998.

SILVA, C. P. da. **“Eu vou tirar você desse lugar”**: sociabilidade e remoção das prostitutas da Zona do Mangue entre as décadas de 1960-1970. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto Multidisciplinar, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

SILVA, J. C. da. **Os Territórios da Prostituição na Cidade do Rio de Janeiro, 1841-1925**. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2000.

SIMÕES, S. S. **Vila Mimosa**: etnografia da cidade cenográfica da prostituição carioca. Niterói, RJ: EdUFF, 2010.

TAVARES, A. **A Organização da Zona**: notas etnográficas sobre relações de poder na zona de prostituição Jardim Itatinga, Campinas - SP. 2014. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2014.

Recebido em: 19 mar. 2024. Aceito em: 25 abr. 2025.

# Cadastro Ambiental Rural (CAR): quanto falta e quanto sobra após 10 anos de implementação?

## *Rural Environmental Registry (CAR): What is missing and what remains after 10 years of implementation?*

**CARLOS HENRIQUE PIRES LUIZ CASTELONI<sup>1</sup>**

Universidade Nacional de Brasília  
Brasília, Brasil

**VALDIR ADILSON STEINKE<sup>2</sup>**

Universidade Nacional de Brasília  
Brasília, Brasil

**Resumo.** A partir dos dados do Cadastro Ambiental Rural (CAR), este estudo investiga as lacunas de áreas passíveis de cadastramento e os conflitos existentes, como registros de imóveis em unidades de conservação que não admitem domínio privado e em florestas públicas não destinadas. A avaliação, com recorte territorial por biomas, constatou que: Pampa e Pantanal possuem mais de 80% de sua área cadastrável registrada no CAR; Cerrado e Mata Atlântica aproximam-se de 80%; enquanto Amazônia e Caatinga não alcançam 60%. Em relação às sobreposições em áreas não passíveis de registro, mais de 82% do total nacional está concentrado na Amazônia. Nesse bioma, a área cadastrada ilegalmente é composta principalmente por registros em florestas públicas não destinadas (145.117 km<sup>2</sup>) e em unidades de conservação de proteção integral (135.200 km<sup>2</sup>).

**Palavras-chave:** código florestal brasileiro; florestas públicas não destinadas; biomas.

**Abstract.** Based on data from the Rural Environmental Registry (CAR), this study investigates gaps in registrable land areas and existing conflicts, such as property records within conservation units that do not allow private ownership and on undesignated public forests. The assessment, using biomes as the territorial scope, found that the Pampa and Pantanal have over 80% of their registrable area

---

1 - Doutor em Análise Ambiental e Territorial pela UnB. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2317-0593> E-mail: [cpiresluiz@gmail.com](mailto:cpiresluiz@gmail.com)

2 - Doutor em Ecologia pela UnB. Professor Associado do Departamento de Geografia da UnB. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8738-6975> E-mail: [valdirs@unb.br](mailto:valdirs@unb.br)

registered in the CAR; the Cerrado and Atlantic Forest are close to 80%; while the Amazon and Caatinga have less than 60% of their registrable area covered. Regarding overlaps in non-registrable areas, more than 82% of the national total is concentrated in the Amazon. In this biome, the illegally registered area is mainly composed of records on undesignated public forests (145,117 km<sup>2</sup>) and in fully protected conservation units (135,200 km<sup>2</sup>).

**Keywords:** brazilian forest code; undesignated public forests; biomes

## INTRODUÇÃO

As políticas de gestão ambiental de um território passam necessariamente pelo reconhecimento específico e detalhado desse território em todas as escalas (ESCOBAR, 2008); (JASIEWICZ e STEPINSKI, 2013); (VANDER MEER e MOREL, 2019). O Brasil, ensaiou um programa pontual e útil de reconhecimento territorial nos anos de 1960 com o Projeto RADAM-Brasil, material útil naquele momento e utilizável até os tempos atuais (GUTBERLET, 2002); (CHAGAS e RABELO, 2015).

No contexto atual, uma das principais políticas de regularização ambiental do Brasil, o Cadastro Ambiental Rural (CAR), completa, em 2024, 10 anos do início de sua implementação. Desde seu lançamento, os esforços se concentraram no cadastramento dos imóveis rurais do Brasil, pois a adesão ao programa é considerada a porta de entrada para a implementação do Código Florestal Brasileiro (CFB), alcançando a regularização e monitoramento da regularidade ambiental dos imóveis rurais (ROITMAN *et al.*, 2018).

Nos últimos anos, há também uma preocupação crescente com a análise das informações declaradas pelos produtores rurais, pois a partir dessa conferência é que será possível identificar com precisão as áreas de passivos e ativos de vegetação nativa (ANTONACCIO *et al.*, 2018). Após a análise, o produtor rural poderá acessar as próximas etapas de implementação previstas no CFB, tais como: as Cotas de Reserva Ambiental (CRA) e o Programa de Regularização Ambiental (PRA) (PACHECO *et al.*, 2021).

Segundo o Boletim informativo do CAR (SFB, 2023), dos 7,2 milhões de cadastros até outubro de 2023, 27,87% passaram por algum tipo de análise, automatizada ou de equipe. Contudo, atualmente, apenas 101.349 imóveis ou 1,40% do total cadastrado tem a regularidade ambiental analisada e validada pelos órgãos estaduais de meio ambiente.

Os motivos para essa demora são diversos e precisam de um estudo específico, porém, é possível elencar como principais razões: a complexidade das análises envolvidas que demandam conhecimentos de geoprocessamento; o sensoria-

mento remoto e de legislação ambiental; a inexistência de insumos cartográficos atualizados e de qualidade para subsidiar as análises; o nível de aparelhamento dos órgãos estaduais de meio ambiente, tanto em recursos humanos quanto de equipamentos; a dificuldade do produtor rural em responder às notificações do CAR e a não exigência legal de se ter o CAR analisado.

No CAR é feito o registro dos atributos ambientais dos imóveis, como a cobertura do solo, as áreas de preservação permanente (APP) e as áreas de reserva legal (RL). Com isso, essa política pública resultou em um banco de dados com informações sobre a regularidade ambiental dos imóveis cadastrados (ROITMAN *et al.*, 2018), que ainda não pode ser atestada de forma expressiva no Brasil, em função do avanço lento do processo de análise.

Embora a qualidade das informações declaradas no CAR careça de análise e de validação dos órgãos estaduais de meio ambiente (SOUZA, 2016; DANTAS, 2020; APARECIDO, 2021), este estudo não pretende avaliar a qualidade dessas informações, mas usar os limites dos imóveis declarados para verificar lacunas de áreas ainda passíveis de cadastramento e identificar áreas cadastradas no CAR que são de domínio público, ou seja, áreas que não deveriam estar no CAR, por não admitirem domínio privado.

Saber quais áreas passíveis de cadastramento ainda não estão no CAR se constitui uma informação útil, que pode direcionar ações de fomento ao registro de imóveis na plataforma. Nesse mesmo contexto, mapear o cadastramento de áreas no CAR em locais não passíveis de cadastramento, como por exemplo, unidades de conservação que não admitem domínio privado e florestas públicas não destinadas, pode ser um dado utilizado como indicador de conflitos ambientais e/ou fundiários.

Conforme abordado anteriormente, como as etapas posteriores ao registro no CAR não avançaram, em função do estágio da análise, das dificuldades de análise das secretarias estaduais de meio ambiente e do produtor em relação ao atendimento das notificações, o foco deste estudo é na etapa de cadastro, que após 10 anos e diversas extensões de prazo para adesão, ainda não atingiu 100% da área passível de cadastramento, como será demonstrado adiante.

A ampliação repetida dos prazos para registro no CAR tem favorecido a grilagem de terras, que resulta na produção e inserção de dados falsos no sistema, comprometendo a eficácia e a credibilidade do CAR. Essas extensões acabam sendo vistas por grileiros como oportunidades para regularizar áreas invadidas, utilizando o CAR como instrumento para legitimar posse ilegal. Estudos como os de Moutinho e Azevedo-Ramos (2023) e Sparovek *et al.*, (2019), indicam que a falta de uma data limite firme contribui para a continuidade dessa prática, uma

vez que os grileiros se beneficiam do tempo adicional para consolidar suas ocupações ilegais e manipular dados cadastrais.

Segundo dados disponíveis na plataforma do SICAR (2022), até abril de 2022 havia aproximadamente 7,2 milhões de imóveis rurais cadastrados no CAR, totalizando uma área de 671 milhões de hectares. Essa área representa aproximadamente 78% da área do território brasileiro, que possui 851 milhões de hectares.

Dos 851 milhões de hectares do Brasil, apenas uma parte é passível de cadastramento no CAR, uma vez que se deve excluir áreas como unidades de conservação (UC) que não admitem domínio privado, terras indígenas (TI), florestas públicas não destinadas, grandes massas d'água, núcleos urbanos, estradas e ferrovias que são territórios não passíveis de cadastramento (AZEVEDO-RAMOS e MOUTINHO, 2018; SPAROVEK *et al.*, 2019; AZEVEDO-RAMOS, *et al.*, 2020).

Conforme demonstrado em alguns estudos, como os de Oliveira e Brugnara (2018) e Cazula (2021), existem imóveis registrados no CAR em setores não cadastráveis, refletindo ações de grilagem de terras e conflitos fundiários. Saber exatamente a quantidade de área registrada no CAR nesses territórios permite a obtenção de uma estimativa da quantidade de conflitos e de como se dá a sua distribuição no Brasil.

Ainda nesse contexto, é sabido que a área registrada no CAR (616 milhões de ha) apresenta sobreposições, sendo necessários procedimentos de eliminação dessas sobreposições para estimar a sua área real.

A identificação da superfície cadastrada no CAR, desconsiderando sobreposições, é o ponto de partida para as análises que são conduzidas neste trabalho: identificação de áreas passíveis de cadastramento que ainda não estão no CAR e identificação de áreas não passíveis de cadastramento que estão no CAR.

Como recorte espacial, foi analisado todo o território nacional, optando-se pela análise comparativa entre os biomas, considerando a delimitação proposta pelo IBGE (2019): Amazônia, Caatinga, Cerrado, Mata Atlântica, Pampa e Pantanal. Essa avaliação por bioma visa:

- identificar áreas que ainda não foram cadastradas no CAR, mas que são passíveis de cadastramento. Isso inclui a comparação entre os dados cadastrados e a extensão total de áreas passíveis de cadastramento, excluindo territórios não elegíveis como unidades de conservação que não admitem domínio privado, terras indígenas, florestas públicas não destinadas, áreas urbanas, grandes massas d'água, estradas e ferrovias;
- mapear e quantificar as áreas cadastradas no CAR que não deveriam estar registradas;

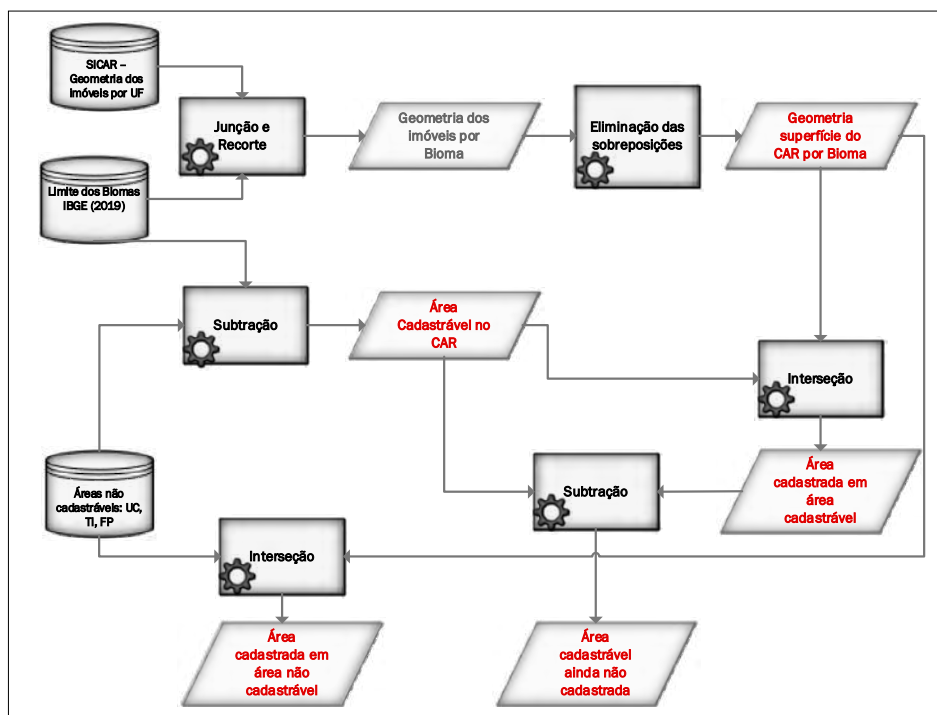
- realizar uma análise comparativa da adesão ao CAR por bioma;
- fornecer informações que possam subsidiar ações de fomento ao registro de imóveis no CAR e melhorar a eficiência das políticas de gestão ambiental. Isso inclui a proposição de estratégias para incentivar o cadastramento de áreas ainda não registradas e resolver conflitos fundiários e ambientais identificados em áreas não passíveis de cadastramento que estão registradas no CAR.

Os procedimentos metodológicos adotados para o alcance dos objetivos propostos são os apresentados a seguir.

## PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Os procedimentos metodológicos envolvem análises geoespaciais e são sintetizados de forma esquemática na **Figura 1**.

**Figura 1 - Fluxograma metodológico geral**



Fonte: elaborada pelos autores.



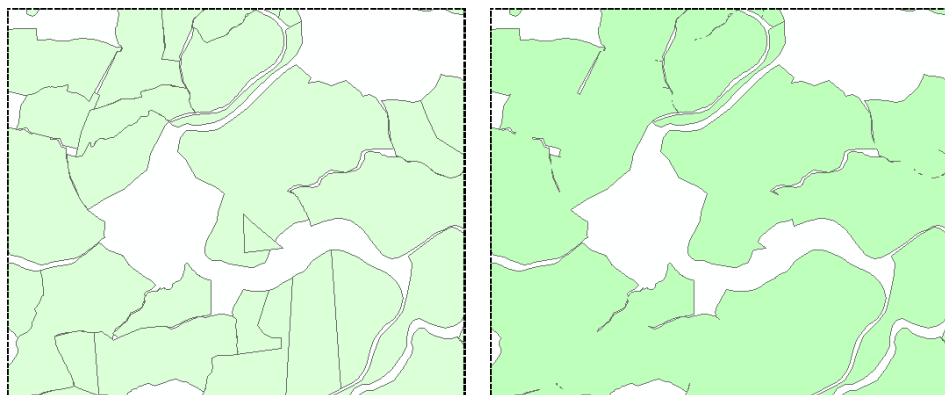
A partir do cruzamento entre os limites dos imóveis obtidos no SICAR, o limite dos biomas IBGE (2019) e as áreas não cadastráveis CNUC (2022), SFB (2022) e FUNAI (2022), são obtidas: a superfície dos imóveis registrados no CAR desconsiderando as sobreposições; a área passível de cadastramento no CAR em cada bioma; a área cadastrada em área passível de cadastramento e a área cadastrada em áreas não passíveis de cadastramento. Cada uma destas etapas é detalhada a seguir.

### Obtenção da área cadastrada no CAR

Para obtenção da área cadastrada no CAR, faz-se uma consulta dos limites dos imóveis das 27 unidades federativas (UF) do Brasil no banco de dados do SICAR, obtendo assim a área dos imóveis por UF que corresponde ao limite geométrico dos imóveis registrados no CAR. A seguir os dados são agregados de acordo com o limite dos biomas brasileiros publicados pelo IBGE (2019). São considerados apenas os imóveis nas seguintes condições: ativos, pendentes e suspensos. Imóveis cancelados não são considerados.

Por se tratar de dados declaratórios, ainda não totalmente analisados, existem algumas inconsistências associadas às sobreposições. Como forma de obter-se a área da superfície cadastrada no CAR sem considerar as sobreposições, é realizado um processamento para eliminar essas sobreposições, conforme ilustrado na **Figura 2**, obtendo-se, ao final, um único polígono para toda a área cadastrada no CAR por bioma.

**Figura 2 - Área Cadastrada (imagem da esquerda); Superfície sem sobreposições (imagem da direita)**



Fonte: elaborada pelos autores.

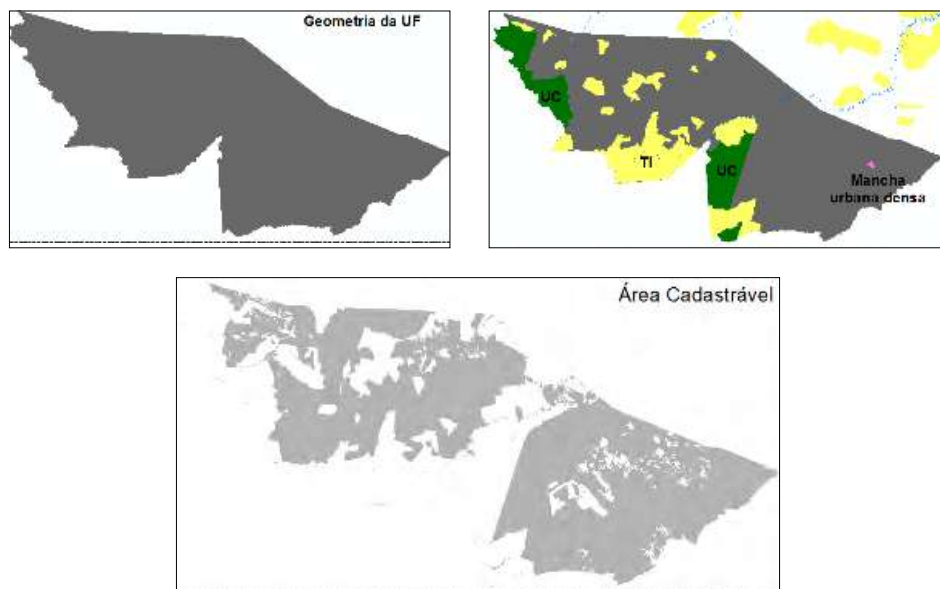
## Área cadastrável, área não passível de cadastramento e conflitos do CAR

No presente estudo, a área não passível de cadastramento no CAR é composta pelos seguintes territórios:

- Unidades de Conservação que não admitem domínio privado: Estação Ecológica; Reserva Biológica; Parque Nacional, Estadual ou Municipal e Reserva de Fauna (CNUC, 2022);
- Terras Indígenas (FUNAI, 2022);
- Áreas densamente ocupadas (IBGE, 2021);
- Massa d'água (IBGE, 2021);
- Florestas públicas sem destinação definida (SFB, 2022).

Para obtenção da área cadastrável para cada bioma, é realizada uma subtração entre a geometria dos biomas e as áreas não cadastráveis, conforme ilustrado na **Figura 3**.

**Figura 3 - Representação esquemática do procedimento de obtenção da área cadastrável.**



Fonte: elaborada pelos autores.

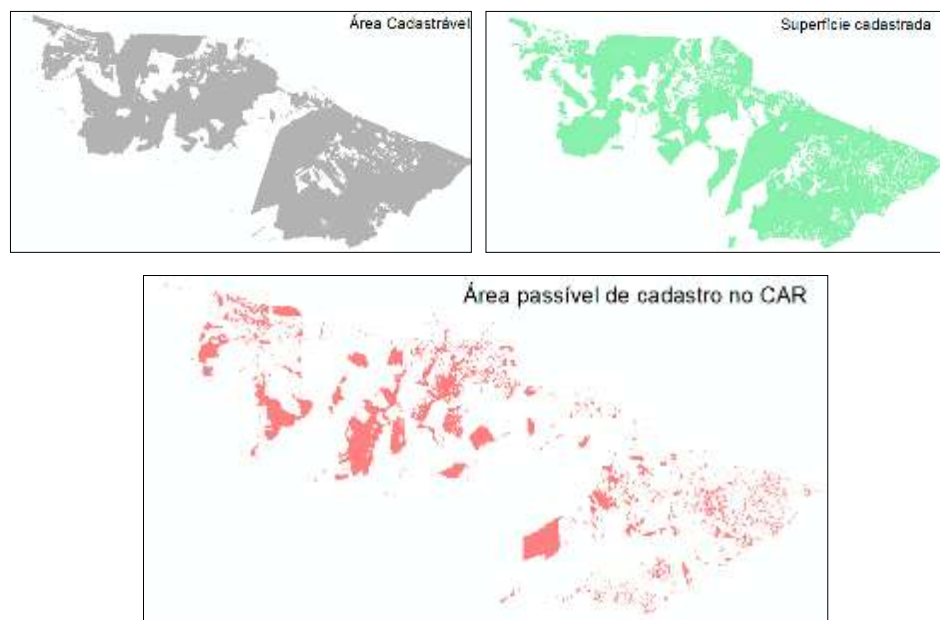
### Área não cadastrável registrada no CAR

A área não passível de cadastramento registrada no CAR é obtida a partir da sobreposição entre a área não cadastrável e a área registrada no CAR. Com isso, obtém-se a área de imóveis em áreas de UC, TI e terras públicas não destinadas.

### Área cadastrável ainda não registrada no CAR

A obtenção da área ainda passível de cadastramento no CAR é alcançada a partir da subtração entre a área cadastrável e a superfície cadastrada, conforme representação esquemática apresentada na **Figura 4**.

**Figura 4 - Representação esquemática da obtenção da área ainda passível de cadastro no CAR.**



Fonte: elaborada pelos autores.

O resultado das operações geométricas entre a área cadastrável e a superfície cadastrada resulta na área passível de cadastramento no CAR.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

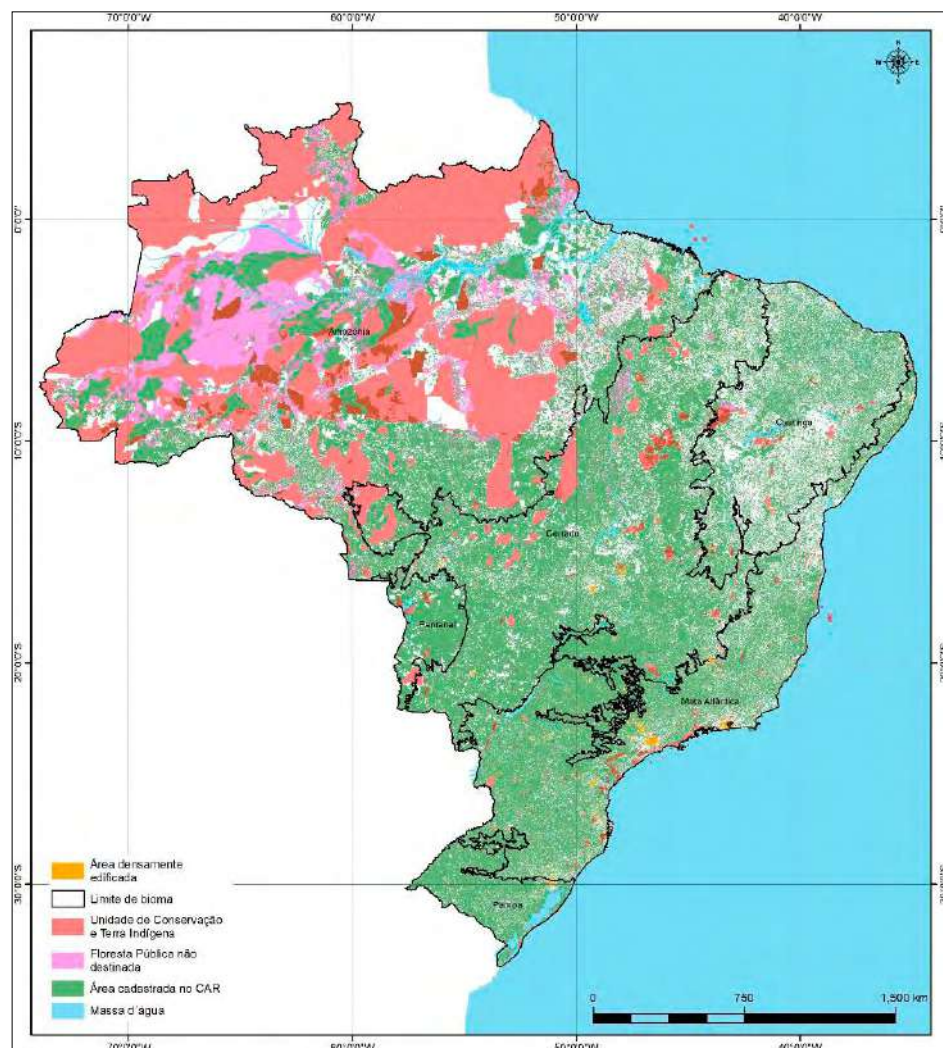
O resultado do cálculo das áreas cadastráveis e não cadastráveis no CAR, apresentado na **Figura 5** e na **Tabela 1**, mostra que a maior parte dos biomas brasileiros apresenta mais de 90% de sua área como passível de cadastramento no CAR. Apenas a Amazônia, que possui muitas UC e florestas públicas não destinadas, apresenta um percentual menor do que 50%.

***Tabela 1 - Áreas dos biomas e áreas passíveis e não passíveis de cadastramento no CAR por bioma***

BIOMA	ÁREA DO BIOMA (HA)	ÁREA NÃO CADASTRÁVEL (HA)	ÁREA CADASTRÁVEL (HA)	% ÁREA DO BIOMA X ÁREA PASSÍVEL DE CADASTRAMENTO
Caatinga	862.633,02	33.769,84	828.863,18	96,09
Amazônia	4.215.410,34	2.340.881,32	1.874.529,03	44,47
Mata Atlântica	1.106.842,62	58.326,69	1.048.515,93	94,73
Cerrado	1.984.545,72	162.719,00	1.821.826,73	91,80
Pantanal	150.960,93	11.692,31	139.268,61	92,25
Pampa	193.947,57	18.238,52	175.709,05	90,60

Fonte: elaborada pelos autores.

**Figura 5 - Representação das áreas cadastradas no CAR e das áreas não passíveis de cadastramento**

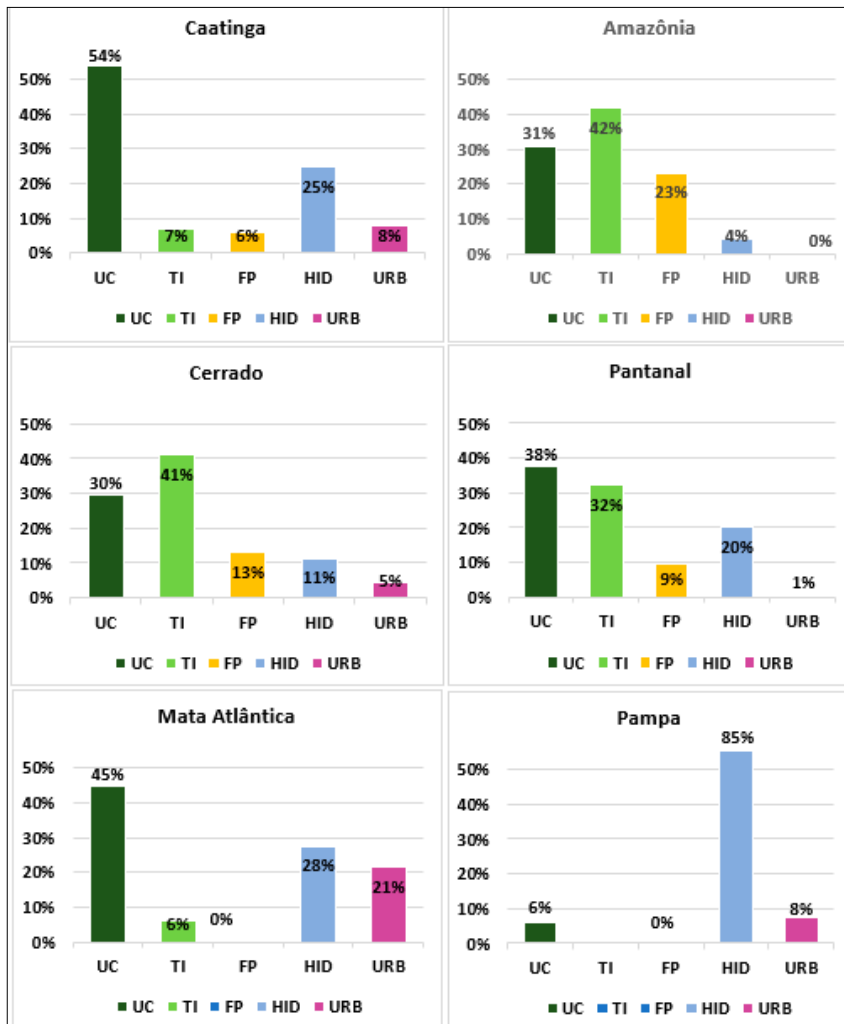


Fonte: elaborada pelos autores a partir de dados obtidos no IBGE (2019), CNUC (2020) e SFB (2020) e (2022).

A Caatinga é o bioma com a maior área passível de cadastramento no CAR. Esse fato está associado a uma baixa ocorrência de UC e outras áreas não passíveis de cadastramento neste bioma.

A composição das áreas não passíveis de cadastramento no CAR, por bioma, é apresentada nos gráficos da **Figura 6**.

**Figura 6 - Composição das áreas não cadastráveis no CAR por bioma brasileiro**



Fonte: elaborada pelos autores.

Observa-se que na maioria dos biomas a maior parte das áreas não cadastráveis é associada às UC e TI. A exceção é o Pampa, onde a maior proporção de áreas não cadastráveis (86%) é relacionada a grandes corpos d'água.

A proporção de UC e TI é mais significativa na Amazônia, onde, somadas, equivalem a 73%; seguido do Cerrado com 71% e do Pantanal com 70%. Na Caatinga, UC e TI equivalem a 61% da área não cadastrável. Na Mata Atlântica, o percentual de UC e TI somados é 51%, cabendo destaque para ocorrência de áreas densamente edificadas (21%) e grandes massas d'água (28%).

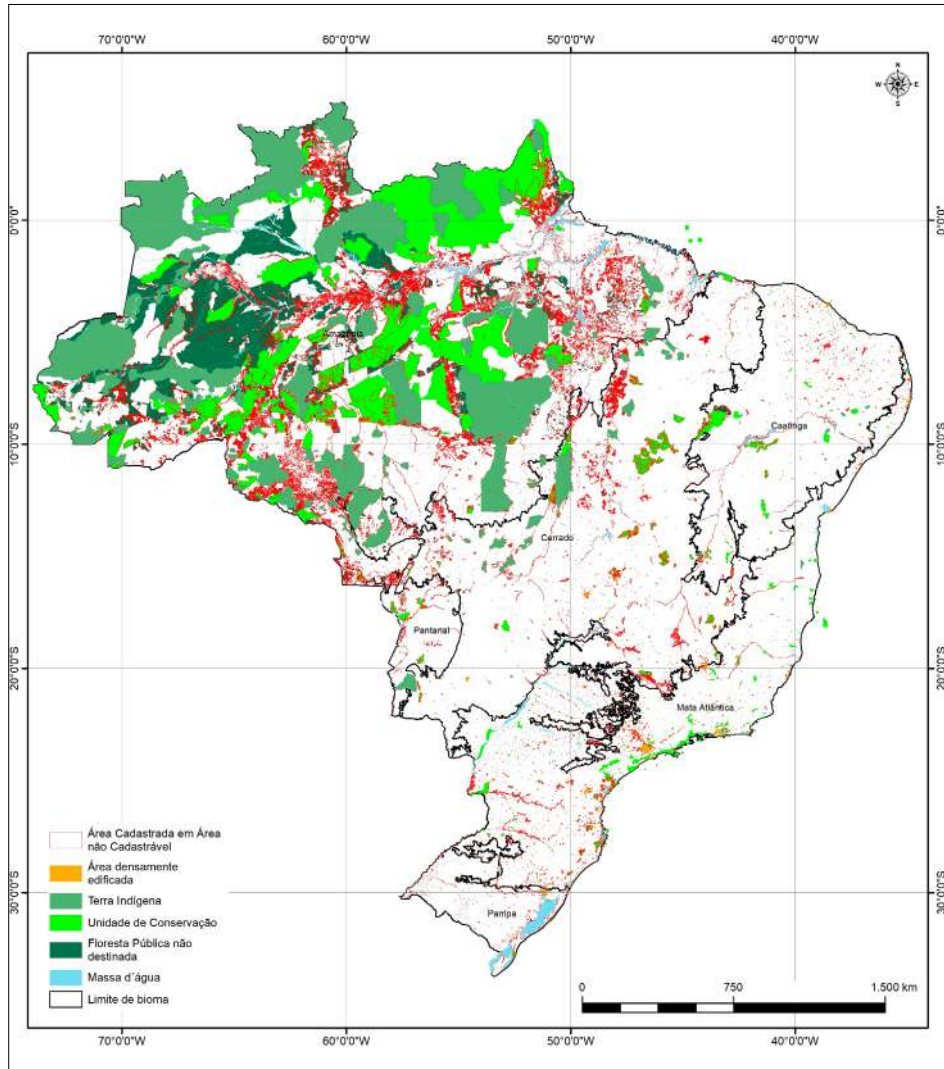
A composição da área não cadastrável é importante para entendimento da análise das áreas registradas em áreas não cadastráveis. São áreas onde não é prevista a existência de domínio privado, e que, portanto, não deveriam estar declaradas no CAR. Essas áreas são representadas no mapa da **Figura 7** e detalhadas na **Tabela 2**.

**Tabela 2 - Área cadastrada no CAR em áreas não passíveis de cadastramento por bioma**

BIOMA	ÁREA CADASTRADA EM ÁREA NÃO CADASTRÁVEL (KM <sup>2</sup> )	UC (KM <sup>2</sup> )	TI (KM <sup>2</sup> )	FP (KM <sup>2</sup> )	HID (KM <sup>2</sup> )	URB (KM <sup>2</sup> )
Caatinga	11.884	1.711	13	1.458	1.917	6.785
Amazônia	300.145	135.200	6.685	145.117	12.997	146
Mata Atlântica	6.733	4.071	77	25	1.696	864
Cerrado	41.166	21.582	496	14.411	4.060	617
Pantanal	3.032	2.150	100	0	781	1
Pampa	1.166	389	2	0	730	45
Total	364.125	165.103	7.373	161.011	22.181	8.458

Fonte: Elaborada pelos autores.

**Figura 7 - Área registrada no CAR em áreas não passíveis de cadastramento**



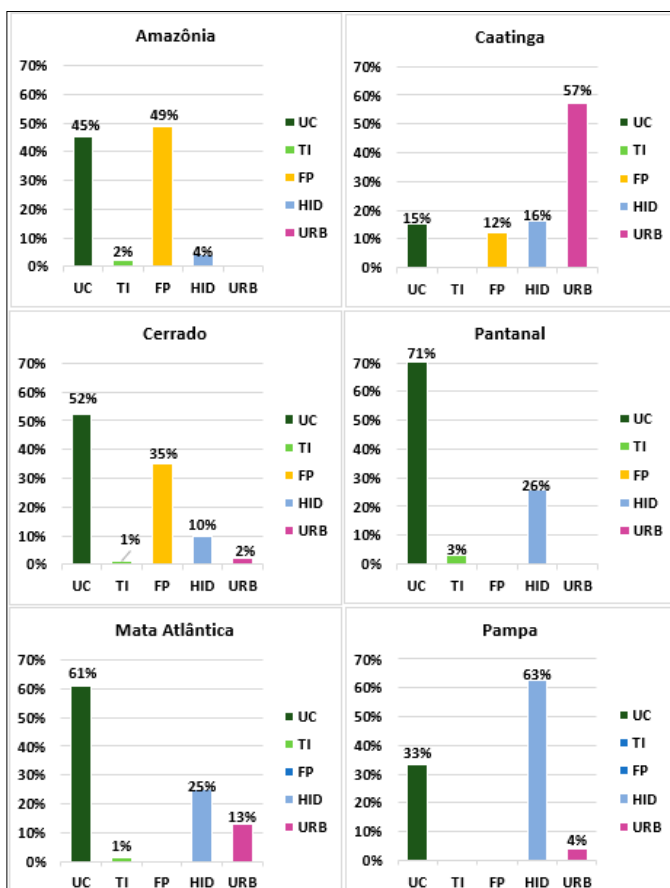
Fonte: elaborada pelos autores a partir de dados obtidos no IBGE (2019), FUNAI (2020), CNUC (2020) e SFB (2020) e (2022).



Conforme os dados disponíveis no SICAR, em abril de 2022, havia 364.126 km<sup>2</sup> de áreas registradas no CAR em áreas não passíveis de cadastramento. Desse total, na Amazônia ocorre 300.145 km<sup>2</sup>, o que equivale a 82,42% de toda a área registrada em locais não passíveis de cadastramento no SICAR, conforme gráfico apresentado na **Figura 8**. As áreas cadastradas em florestas públicas não destinadas representam 145.117 km<sup>2</sup>, ou 49%; as registradas no CAR em UC equivalem a 135.200 km<sup>2</sup>, ou 45%.

Na maior parte dos biomas, os cadastramentos indevidos em UC e FP representam a maior ocorrência de registros em áreas não passíveis de cadastramento. A sobreposição com UC é mais significativa no Pantanal (71%), no Cerrado (52%) e na Mata Atlântica (61%).

**Figura 8 - Distribuição da proporção de áreas registradas no CAR em locais não passíveis de cadastramento**

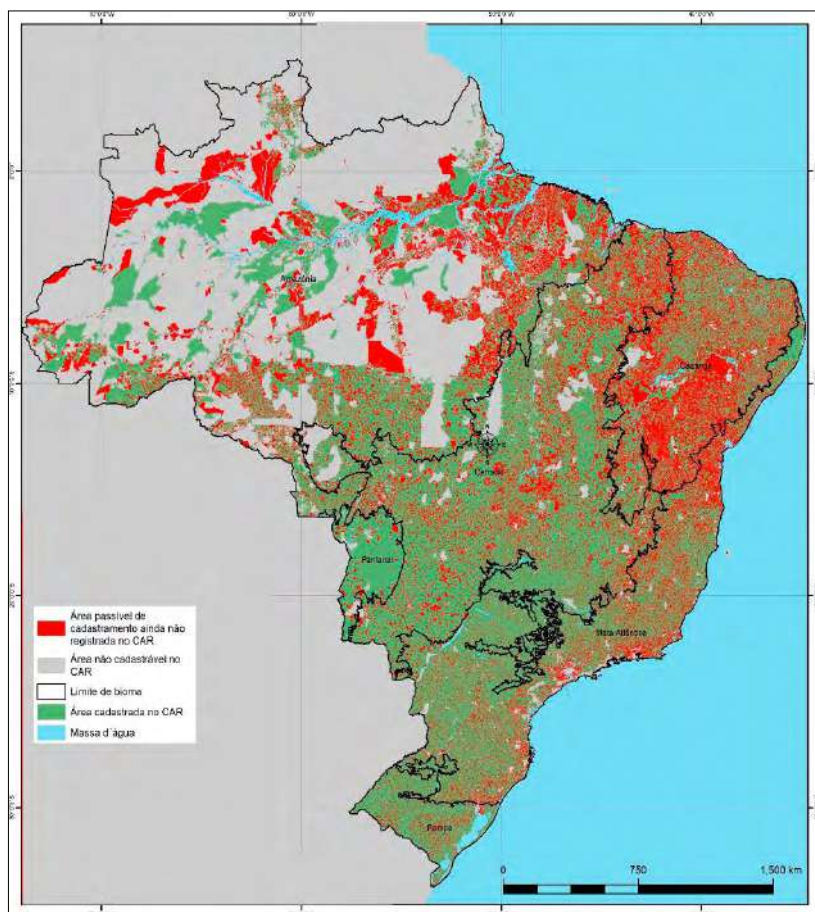


Fonte: elaborada pelos autores.

Na Caatinga e no Pampa, biomas onde proporcionalmente há baixa cobertura de áreas protegidas, observa-se que o registro no CAR em áreas não passíveis de cadastramento ocorre majoritariamente em áreas edificadas e em massas d'água.

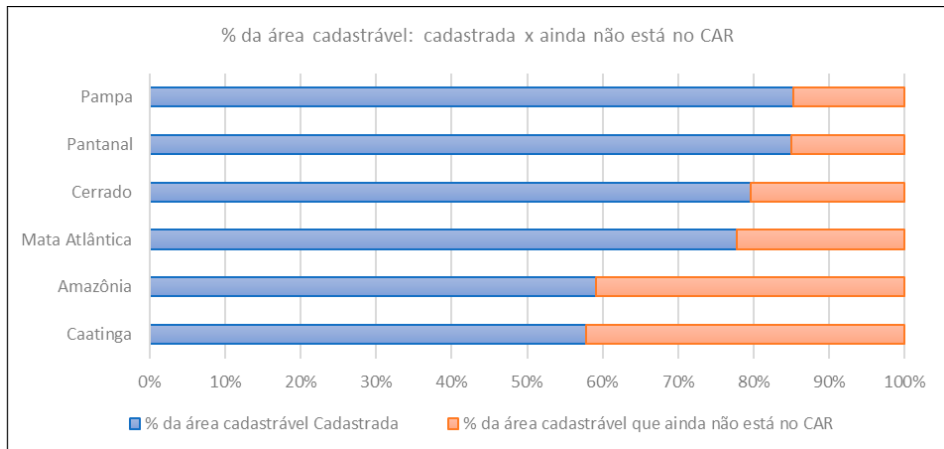
Em relação à área passível de cadastramento e não cadastrada – as lacunas do CAR –, observa-se, conforme dados apresentados no mapa da **Figura 9** e no gráfico da **Figura 10**, que a Caatinga e a Amazônia são os biomas que necessitam de maior estímulo ao registro no sistema, uma vez que há respectivamente 42,19% e 40,92% de área cadastrável não registrada no CAR.

**Figura 9 - Mapa das áreas cadastráveis registradas no CAR e das áreas cadastráveis não registradas no CAR, por bioma**



Fonte: elaborada pelos autores a partir de dados obtidos no IBGE (2019), FUNAI (2020), CNUC (2020) e SFB (2020) e (2022).

**Figura 10 - Percentuais das áreas cadastráveis registradas no CAR e das áreas cadastráveis não registradas no CAR, por bioma**



Fonte: elaborada pelos autores.

Em relação à área já registrada no CAR, a maior adesão ocorreu no Pampa, no Pantanal e no Cerrado, com registro no CAR de, respectivamente, 85,30%, 84,94% e 79,57%, respectivamente.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta investigação permitiu obter a superfície da área cadastrada no CAR dos biomas brasileiros, o que é passível de cadastramento e o que não é, e identificar as áreas onde o SFB, em parceria com os órgãos estaduais de meio ambiente, poderá atuar para cancelar cadastros irregulares e direcionar ações de fomento à adesão ao CAR.

Constatou-se que a Caatinga, com 96,09% de área cadastrável, é o bioma que proporcionalmente possui mais áreas passíveis de cadastramento no CAR. Por outro lado, esse fato indica que esse bioma apresenta poucas áreas não cadastráveis, como por exemplo UC e TI, que são áreas importantes do ponto de vista da conservação. Nesse contexto, um segundo resultado dessa pesquisa foi a baixa incidência de UC e TI na Caatinga, onde ocupam pouco mais de 20.000 km<sup>2</sup>. Na Amazônia, esse valor é de quase 1,7 milhão de km<sup>2</sup>; no Cerrado, de 115.516 km<sup>2</sup> e na Mata Atlântica, de quase 30.000 km<sup>2</sup>. O valor de UC e TI na Caatinga é, portanto, 85 vezes menor do que na Amazônia, quase seis vezes menor do que no Cerrado e 44% menor do que na Mata Atlântica.

O percentual de 96,09% de áreas passíveis de cadastramento na Caatinga contrasta com apenas 42,19% de área cadastrada. Isso significa que ainda há muitos produtores rurais fora do CAR neste bioma. Neste sentido, como o CAR é uma ferramenta chave no monitoramento da regularidade ambiental, é preciso que seja estimulada a adesão de quem ainda não fez seu cadastro.

A menor proporção de áreas passíveis de cadastramento ocorre na Amazônia (44,57%), que apresenta 55,43% de área não cadastrável. Esse fato coloca o bioma Amazônia com a maior proporção de áreas protegidas e, ao mesmo tempo, o bioma mais passível de conflitos, uma vez que existe também maior concentração de áreas registradas no CAR em UC, TI e florestas públicas. Na Amazônia também há baixa adesão ao CAR, apenas 40,92% da área total passível de cadastramento.

Ao avaliar a composição das áreas não passíveis de cadastramento no CAR, observa-se que, à exceção do Pampa, as UC e TI correspondem às maiores restrições. Cabe destaque à participação das terras públicas não destinadas, que são mais representativas na Amazônia, no Cerrado, no Pantanal e na Caatinga, com 23%, 13%, 9% e 6%, respectivamente. Essas áreas devem ser fiscalizadas e monitoradas constantemente pelos órgãos estaduais de meio ambiente, uma vez que são alvo de ações de grilagem.

As áreas registradas no CAR em áreas não passíveis de cadastramento somam 364.126 km<sup>2</sup>, sendo que 45,34% estão localizadas em UC e 44,22% em florestas públicas não destinadas. Essas áreas representam quase 90% da área registrada em locais não passíveis de cadastramento, e, que, portanto, deverão ser alvo de ações de regularização fundiária ou de cancelamento do CAR por parte do órgão competente de análise do CAR no âmbito estadual.

Os resultados do presente estudo podem ser aproveitados pelo SFB e por órgãos ambientais de meio ambiente para direcionamento de ações de fomento para entrada de beneficiários no CAR e de análise, fiscalização e monitoramento de possíveis irregularidades de áreas registradas em locais não passíveis de cadastramento.

Os esforços para adesão ao CAR devem ser concentrados principalmente na Amazônia e na Caatinga, onde há menor área cadastrada atualmente. Como a adesão ao CAR é etapa fundamental na efetiva implementação do CFB, sendo ainda ferramenta para verificar a adequação ambiental das propriedades e posses rurais no Brasil, é necessário que sejam feitos esforços para que os proprietários de imóveis rurais façam seu registro no CAR, pois essa política ambiental é a porta de entrada para a adesão ao PRA e às CRA, que são ferramentas para regularização dos passivos ambientais.

A análise de sobreposições conduzida revela importantes aspectos sobre a integridade e a confiabilidade dos dados cadastrados, além de fornecer *insights*

sobre possíveis conflitos fundiários e ambientais. É preciso que a análise dos dados declarados no CAR avance para a separação das tipologias de sobreposições que podem ser relacionadas a fatores que ocorrem de forma concomitante:

- Erros de cadastramento por parte dos produtores rurais ou das equipes responsáveis pela inserção dos dados no sistema CAR. Isso inclui erros de desenho dos limites das propriedades, imprecisões cartográficas, ou duplicidade de registros;
- disputas de posse ou uso da terra, onde múltiplos proprietários reivindicam a mesma área. Estes conflitos são comuns em regiões com históricos de grilagem de terras ou falta de clareza na titulação de terras;
- presença de áreas cadastradas em unidades de conservação, terras indígenas ou florestas públicas não destinadas, que podem indicar tentativas de apropriação ilegal de terras públicas, refletindo conflitos ambientais e fundiários.

As sobreposições encontradas no CAR destacam a complexidade e os desafios associados ao cadastramento de imóveis rurais no Brasil. A interpretação dessas sobreposições sugere que: erros de cadastramento são comuns e indicam a necessidade de capacitação técnica e revisão dos procedimentos de registro; existem conflitos fundiários e ambientais cuja resolução extrapola as competências dos órgãos ambientais e deverá, portanto, envolver esforços de diferentes órgãos de governo como INCRA, FUNAI, Fundação Palmares, Ministério da Justiça e Ministério do Desenvolvimento Agrário; os processos de análise, notificação e vistorias precisam ser repensados, envolvendo técnicas de análise automatizadas, monitoramento por sensoriamento remoto e revisão da legislação prevendo mecanismos que exijam o CAR analisado e, ao mesmo tempo, tragam benefícios para o produtor rural que possua a regularidade ambiental aprovada por órgão competente. Essas mudanças são fundamentais para que o CAR possa cumprir seu papel de ferramenta de gestão e regularização ambiental, e de implementação do Código Florestal.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTONACCIO, L.; ASSUNÇÃO, J.; CELIDONIO, M.; CHIAVARI, J.; LEME LOPES, C.; SCHUTZE, A. **Ensuring Greener Economic Growth for Brazil**. Rio de Janeiro: Climate Policy Initiative, 2018. Disponível em: <https://climatepolicyinitiative.org/wp-content/uploads/2018/12/BID-Ensuring-GreenerEconomic-Growth-for-Brazil.pdf>. Acesso em: 10 jul. 2025.

APARECIDO, W. A. S. Mapa da vegetação nativa declarada no Cadastro Ambiental Rural - CAR em Montes Claros-MG. **Revista Verde Grande: Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 3, n. 1, p. 151-175, 2021. DOI: 10.46551/rvg267523952021151175.

AZEVEDO-RAMOS, C.; MOUTINHO, P. No man's land in the Brazilian Amazon: Could undesignated public forests slow Amazon deforestation? **Land Use Policy**, v. 73, p. 125-127, 2018. DOI: 10.1016/j.landusepol.2018.01.005.

AZEVEDO-RAMOS, C.; MOUTINHO, P.; ARRUDA, V. L. S.; STABILE, M. C. C.; ALENCAR, A.; CASTRO, I.; RIBEIRO, J. P. Lawless land in no man's land: The undesignated public forests in the Brazilian Amazon. **Land Use Policy**, v. 99, p. 1-4, 2020. DOI: 10.1016/j.landusepol.2020.104863.

CAZULA, L. P. **O Cadastro Ambiental Rural (CAR) nas estratégias de grilagem de terras na Amazônia**: o caso da gleba Pacoval, Pará. 2021. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/T.8.2021.tde-15102021-214354>. Acesso em: 15 fev. 2025.

CHAGAS, M. A.; RABELO, B. V. Uma Contribuição ao Conhecimento da História de Criação das Unidades de Conservação do Amapá-Amazônia Brasileira. **Sustainability in Debate/Sustentabilidade em Debate**, v. 6, n. 2, 2015.

DANTAS, G. D. **Cadastro Ambiental Rural e Reserva Legal**: avaliação e aplicações dos dados espaciais do SICAR. 2020. 105 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2020. DOI: 10.14393/ufu.di.2020.438.

ESCOBAR, A. **Territories of difference**. Durham: Duke University Press, 2008.

FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO (FUNAI). **Shapefiles de Terras Indígenas**. Disponível em: <http://www.funai.gov.br/index.php/shape>. Acesso em: jan. 2022.

GUTBERLET, J. Zoneamento da Amazônia: uma visão crítica. **Estudos Avançados**, v. 16, n. 46, p. 157-174, 2002.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Biomass e sistema costeiro-marinho do Brasil**: compatível com a escala 1:250 000. Rio de Janeiro: IBGE, 2019. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/informacoes-ambientais/estudos-ambientais/15842-biomass.html>. Acesso em: 10 jul. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Base Cartográfica Contínua do Brasil**, escala 1:250.000 – BC250 – versão 2021. Rio de Janeiro. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/bases-cartograficas-continuas/15759-brasil.html?=&t=downloads>

JASIEWICZ, J.; STEPINSKI, T. F. Geomorphons—a pattern recognition approach to classification and mapping of landforms. **Geomorphology**, v. 182, p. 147-156, 2013.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE (MMA). **Cadastro Nacional de Unidades de Conservação (CNUC)**. Disponível em: <https://www.mma.gov.br/areas-protegidas/cadastro-nacional-de-ucs>. Acesso em: jan. 2022.

MOUTINHO, P.; AZEVEDO-RAMOS, C. Untitled public forestlands threaten Amazon conservation. **Nature Communications**, v. 14, n. 1152, 2023. DOI: 10.1038/s41467-023-36427-x.

OLIVEIRA, A. L. A.; BRUGNARA, E. Cadastro Ambiental Rural: um instrumento para evidenciar conflitos ambientais em terras indígenas? **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, v. 46, p. 197-210, 2018.

PACHECO, R.; RAJÃO, R.; VAN DER HOFF, R.; SOARES-FILHO, B. Will farmers seek environmental regularization in the Amazon and how? Insights from the Rural Environmental Registry (CAR) questionnaires. **Journal of Environmental Management**, v. 284, p. 1-9, 2021. DOI: 10.1016/j.jenvman.2021.112010.

ROITMAN, I.; VIEIRA, L. C. G.; JACOBSON, T. K. B.; BUSTAMANTE, M. M. C.; MARCONDES, N. J. S.; CURY, K.; ESTEVAM, L. S.; RIBEIRO, R. J. C.; RIBEIRO, V.; STABILE, M. C. C.; MIRANDA FILHO, R. J.; AVILA, M. L. Rural Environmental Registry: An innovative model for land-use and environmental policies. **Land Use Policy**, v. 76, p. 95-102, 2018. DOI: 10.1016/j.landusepol.2018.04.037.

SERVIÇO FLORESTAL BRASILEIRO (SFB). **Boletim Informativo do CAR**. 2023. Disponível em: [https://www.gov.br/mma/pt-br/composicao/servico-florestal-brasileiro/regularizacao-ambiental/boletins-informativos-car/BoletimCAR\\_OUT03\\_2023.pdf](https://www.gov.br/mma/pt-br/composicao/servico-florestal-brasileiro/regularizacao-ambiental/boletins-informativos-car/BoletimCAR_OUT03_2023.pdf). Acesso em: jun. 2024.

SERVIÇO FLORESTAL BRASILEIRO (SFB). **Cadastro Nacional de Florestas Públicas**. Disponível em: <http://www.florestal.gov.br/cadastro-nacional-de-florestas-publicas/127-informacoes-florestais/cadastro-nacional-de-florestas-publicas-c-nfp>. Acesso em: set. 2020.

SERVIÇO FLORESTAL BRASILEIRO (SFB). **SICAR, Boletim Informativo**. Janeiro de 2022.

SOUZA, C. S. **O cadastro ambiental rural como ferramenta de estudo do uso e apropriação da paisagem rural goiana**. 2016. 128 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2016.

SPAROVEK, G.; REYDON, B. P.; PINTO, L. F. G.; FARIA, V.; FREITAS, F. L. M.; AZEVEDO-RAMOS, C.; GARDNER, T.; HAMAMURA, C.; RAJÃO, R.; CERIGNONI, F.; SIQUEIRA, G. P.; CARVALHO, T.; ALENCAR, A.; RIBEIRO, V. Who owns Brazilian lands? **Land Use Policy**, v. 87, 2019. DOI: 10.1016/j.landusepol.2018.01.005.

VANDER MEER, R. K.; MOREL, L. Nestmate recognition in ants. *In*: **Pheromone communication in social insects**. Boca Raton: CRC Press, 2019. p. 79-103.

Recebido em: 24 mar. 2023. Aceito em: 16 maio 2025.



# Jalapão+80: a espiral de um percurso geográfico

## *Jalapão+80: The Spiral of a Geographic Journey*

**LETICIA PARENTE RIBEIRO<sup>1</sup>**

Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Rio de Janeiro, Brasil

**ANA BRASIL MACHADO<sup>2</sup>**

Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Rio de Janeiro, Brasil

**Resumo:** O artigo aborda as transformações do Jalapão, região de fronteira entre Tocantins, Bahia, Piauí e Maranhão, contrastando uma expedição geográfica de 2023, realizada por um coletivo de pesquisadoras/es, com a jornada pioneira do IBGE em 1943. Com inspiração na obra “Circumambulatio” de Anna Bella Geiger, o estudo emprega a metáfora da “espiral” para analisar as metamorfoses espaciais da região ao longo de oito décadas. A pesquisa evidencia como a expansão agrícola, somada à demarcação diferida de fronteiras internas, gerou um vácuo jurídico explorado pela grilagem de terras, mesmo após a criação do estado do Tocantins. A partir de um movimento de aproximação e distanciamento, o texto descreve os protocolos de ambas as expedições para o reconhecimento da área, destacando o caráter situado do conhecimento e do olhar geográfico.

**Palavras-chave:** expedição geográfica; paisagem; Jalapão; fronteira agrícola; demarcação diferida.

**Abstract:** This article examines the transformations of Jalapão—a border region among the states of Tocantins, Bahia, Piauí, and Maranhão—by contrasting a 2023 geographical expedition by a research collective with the pioneering journey undertaken by the IBGE in 1943. Drawing inspiration from Anna Bella Geiger’s “Circumambulatio,” the study adopts the “spiral” as a metaphor to analyze the region’s

---

1 - Professora Assistente do Departamento de Geografia da UFRJ. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1185-4517> E-mail: [leticiaapr@igeo.ufrj.br](mailto:leticiaapr@igeo.ufrj.br)

2 - Professora Adjunta do Departamento de Geografia da UFRJ. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5871-5058> E-mail: [anamachado@igeo.ufrj.br](mailto:anamachado@igeo.ufrj.br)

spatial metamorphoses spanning eight decades. The research underscores how agricultural expansion and the deferred demarcation of internal borders generated a legal vacuum exploited for land grabbing, a situation that persisted even after the state of Tocantins was established. Through a movement of approximation and distancing, the article also details the protocols employed in both expeditions to explore and comprehend the region, thereby highlighting the situated character of geographical knowledge and gaze.

**Keywords:** geographic expedition; landscape; Jalapão; agricultural frontier; deferred demarcation.

*O segredo dele era de pedra.*

(João Guimarães Rosa – Grande Sertão: Veredas)

O dossiê “Jalapão”, publicado na Revista Brasileira de Geografia em 2024<sup>3</sup>, resulta do esforço de pensar, coletivamente, a partir da experiência de uma *expedição geográfica*. No caso, uma expedição à região situada na zona limítrofe entre os estados do Tocantins, Bahia, Piauí e Maranhão. A atividade foi realizada em outubro de 2023, nos dias que antecederam o XV Encontro Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia, ocorrido na Universidade Federal do Tocantins, na cidade de Palmas.<sup>4</sup>

No *centro* das motivações iniciais para a expedição havia um *texto*. O documento, de autoria do geógrafo Pedro Pinchas Geiger, contém trechos de um relatório da expedição ao Jalapão realizada em 1943 por uma equipe do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (GEIGER, 2014). O objetivo da empreitada era levantar informações geodésicas e cartográficas para subsidiar a elaboração da Carta do Brasil ao Milionésimo. Publicada em 1960, a Carta é um marco no processo de mapeamento do território brasileiro que havia ganhado vigor a partir dos anos 1920. Mais especificamente, à expedição de 1943 cumpria determinar, a partir de instrumentos “de

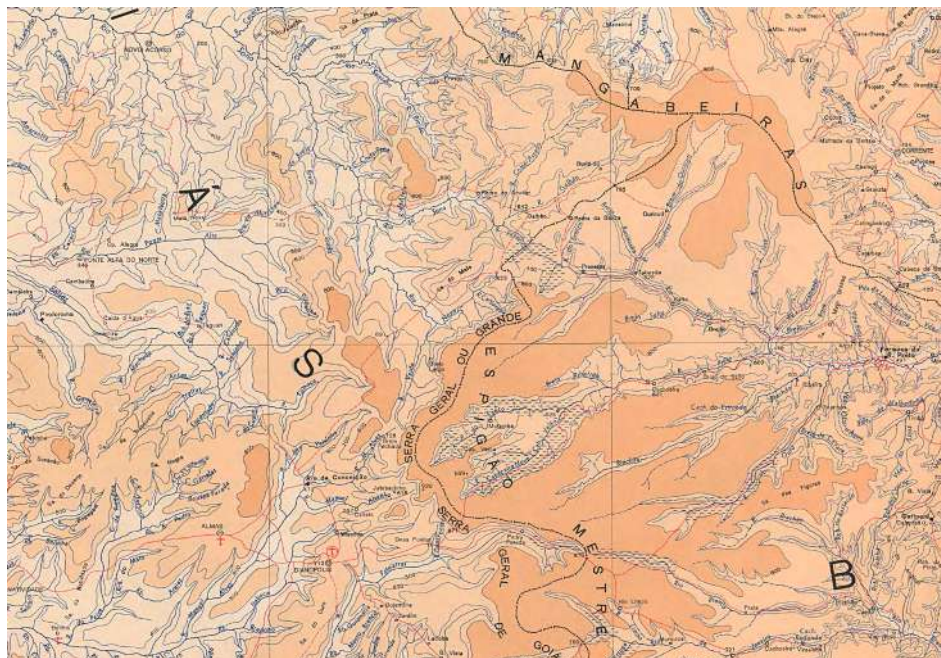
---

3 - O dossiê “Jalapão” foi publicado na Revista Brasileira de Geografia, vol. 69, n. 2, 2024, pp. 35-139. Está disponível em: <https://rbg.ibge.gov.br/index.php/rbg/issue/view/254>.

4 - A expedição contou com a participação das professoras e professores do Departamento de Geografia da UFRJ, Ana Brasil Machado, Ève Anne Bühler, Leticia Parente Ribeiro e Marcos Paulo Ferreira de Góis, das professoras colaboradoras voluntárias do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRJ, Gisela Pires do Rio e Telma Mendes da Silva, e dos pós-graduandos do mesmo programa, Rafael Augusto Andrade Gomes e Vinicius Burle Ferreira Araujo Cruz, além das professoras Maria Isabel Chrysostomo (IPPUR-UFRJ) e Janete Regina de Oliveira (UFV).

ponta” e critérios rigorosos, os *divisores* das grandes bacias hidrográficas dos rios São Francisco, Parnaíba e Tocantins e as *divisas* entre os estados da Bahia, Piauí e Goiás (na porção correspondente ao atual estado do Tocantins) (Figura 1).

**Figura 1 - Região do Jalapão**



Detalhe da Folha RIO SÃO FRANCISCO - SC-23 da Carta do Brasil ao milionésimo. (Fonte: IBGE, 1960, pp. 48-49.)

Nas primeiras décadas do século XX, o problema da coesão interna do território nacional constituía uma preocupação central para a república nascente. Onde o empenho do Governo Federal em arbitrar os litígios e pendências relativos à fixação das divisas entre as unidades subnacionais. O Jalapão – área de convergência dos confins de quatro estados<sup>5</sup> – figurava como uma das quase trinta questões de “limites internos” pendentes de resolução no final dos anos 1910.<sup>6</sup> Particularmente sensível, tendo em vista os conflitos administrativos e aduaneiros daí decorrentes, era a indefinição da linha divisória entre os estados da Bahia e de Goiás.

5 - Imaginava-se, inclusive, que tal área poderia incluir um “quadriponto”, ou seja, um ponto geográfico onde confrontam quatro entidades administrativas de mesmo nível hierárquico.

6 - De acordo com o mapeamento realizado por Thiers Fleming em 1917, reproduzido em FERNANDES (2017: 16).

Em 1919, por iniciativa dos governos estaduais e depois, em 1940, sob a coordenação do Conselho Nacional de Geografia (CNG), foram atualizadas e pactuadas as divisas correspondentes à área litigiosa entre os dois estados. Os memoriais descritivos da divisa entre Bahia e Goiás estabeleceram sua coincidência com o divisor de águas das bacias dos rios São Francisco e Tocantins, atravessando a chapada das Mangabeiras e a Serra Geral de Goiás. Os termos dos acordos também mencionavam explicitamente a “lagoa do Veredão”, situada na borda meridional da chapada das Mangabeiras, onde, segundo o texto, “têm origem os rios Soninho e Sapão, este da bacia do São Francisco e aquele da bacia do Tocantins”<sup>7</sup>. Neste trecho, a divisa deveria ser traçada como uma linha reta, passando “pelo meio” da lagoa.

Contudo, como indicado por Fabio de Macedo Soares Guimarães (1943: 118) – em artigo publicado no mesmo número da Revista Brasileira de Geografia em que veio à luz o relatório “oficial” da expedição de 1943 –, a “concretização das divisas entre dois âmbitos territoriais” não se encerra com a *delimitação*, isto é, com “a determinação de uma linha de fronteira por tratado ou por outro meio e sua definição em termos verbais escritos”. Sua fixação depende de uma segunda etapa, a *demarcação*, a saber, “a locação da linha de fronteira no terreno e sua definição por marcos de fronteira ou outros meios físicos similares” (GUIMARÃES, 1943: 118).

Fabio Guimarães acrescenta serem especialmente árduas as demarcações realizadas em zonas de “fronteiras esboçadas, antecedentes ou pioneiras”, definidas em áreas “pouco povoadas”. Além disso, as próprias condições do terreno, sobretudo no caso de linhas divisórias definidas de acordo com “acidentes naturais”, contribuiriam para dificultar o trabalho dos técnicos:

Os divisores de águas correspondem ainda menos a essa função separadora, a menos que eles coincidam com cristas montanhosas de difícil travessia. Com frequência, porém, eles se desenvolvem em terrenos quase planos, apenas com ligeiros declives de um e outro lado, **como acontece normalmente nas chapadas do Brasil Central**. Neste caso eles se prestam mal até para os trabalhos de demarcação, que se tornam bastante lentos e dispendiosos (GUIMARÃES, 1943: 121, **grifos nossos**).

A expedição ao Jalapão de 1943 desempenhava, precisamente, uma função na etapa demarcatória, no sentido de assentar a linha de fronteira no *terreno*, ao que deveria seguir sua monumentalização, ou seja, a instalação ou definição de marcos físicos. A *tradução* topográfica dos diplomas “verbais escritos” constitui um dos temas centrais do relatório do engenheiro Gilvandro Pereira, chefe da expedição

7 - Os memoriais descritivos dos acordos de 1919 e 1940 podem ser consultados em SEI (2018).

(PEREIRA, 1943). O documento, profícuo em descrições pormenorizadas dos cerca de 2.500 quilômetros de “caminhamentos expeditos” realizados pela equipe, é acompanhado de tabelas contendo a determinação de coordenadas geográficas (41) e altitudes (300) para diversos pontos da região. Informações que, por sua vez, deveriam ser incorporadas à cartografia atualizada do território nacional.

Percorrer o terreno dessa zona “inóspita” – assim descrita na imprensa da época e nos relatórios da expedição – com intuito de traçar, com precisão, as linhas divisórias no mapa, constituía um subsídio fundamental para consolidar o modo de ver, “como um Estado” (SCOTT, 1998), o território e a população nacionais. Essa era, portanto, a “encomenda” que levou a equipe do IBGE aos “gerais desertos” da região central do país, para neles permanecer durante três meses, no ano de 1943.

Em 2023, ao contrário, não havia uma demanda oficial ou um problema de pesquisa que servisse de eixo norteador para a realização da expedição. A mobilização das/os “expedicionárias/os” se deu a partir da ideia de refazer o roteiro percorrido em 1943. Passamos, assim, do *texto do relatório* de Pedro Geiger como *centro* de interesse ao *percurso da expedição* como elemento motivador e prática de conhecimento do território.

Refletindo, posteriormente, sobre esse movimento *do centro ao percurso*, encontramos forte ressonância com um experimento artístico realizado por Anna Bella Geiger, intitulado *Circumambulatio*. A palavra, de origem latina, significa “andar em torno de” e dá nome à instalação exposta pela artista e um grupo de alunos no Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro (MAM), em 1972.<sup>8</sup>

Para a montagem da instalação, o grupo realizou pesquisas bibliográficas e iconográficas, além de trabalhos de campo e entrevistas, com o intuito de investigar “a recorrência e o significado de círculos e centros como ‘formas elementares’ em diferentes tempos e sociedades” (OLIVEIRA, 2021: 176). De acordo com a própria artista: “o centro não é simplesmente estático. Ele é o núcleo de onde partem o movimento do uno para o múltiplo, do interior para o exterior” (OLIVEIRA, 2021: 174).

Parte do material da exposição é composto por registros audiovisuais das “ações efêmeras, de caráter abstrato e ritualístico” realizadas ao longo dos três meses durante os quais Anna Bella e seus alunos “ocuparam um terreno inóspito nos arredores da Lagoa de Marapendi, no bairro da Barra da Tijuca, onde fizeram desenhos diretamente sobre a areia, com a ajuda de enxadadas, de um trator, ou usando os próprios corpos” (MAC, 2025).

---

8 - A obra foi remontada em 2024, no Museu de Arte Contemporânea de São Paulo.

**Figura 2 - Fotografia de Thomas Lewinsohn que integra a obra *Circumambulatio*, de Anna Bella Geiger**



Disponível em: [http://www.mac.usp.br/mac/expos/2024/circumambulatio\\_/index.html](http://www.mac.usp.br/mac/expos/2024/circumambulatio_/index.html).

A **espiral** foi uma das *formas elementares* inscritas no “terreno inóspito nos arredores da Lagoa de Marapendi” durante a elaboração de *Circumambulatio* (Figura 2). Ao contrário do círculo, a espiral descreve uma trajetória, quer de aproximação, quer de distanciamento, em relação a um centro, construindo, assim, diferentes pontos de vista a partir dele.

Se tomarmos a forma elementar da espiral para refletir sobre nossa própria prática expedicionária, podemos dizer que o percurso realizado em 2023, ao *andar em torno de um centro* – o relato de Pedro Geiger – operou um movimento de distanciamento-aproximação em relação à expedição de 1943. Cada ponto ou parada ao longo de nosso trajeto constituía, ao mesmo tempo, um *mirante*, uma posição de observação, e um *afastamento*, um lugar de onde era possível considerar as distâncias, materiais e cognitivas, em relação ao percurso anterior. Tal operação tornou visíveis não apenas as “metamorfoses do espaço habitado” (SANTOS, 1988) ocorridas ao longo dos oitenta anos que separam as duas expedições, mas, sobretudo, o caráter situado dos olhares e saberes aí praticados.

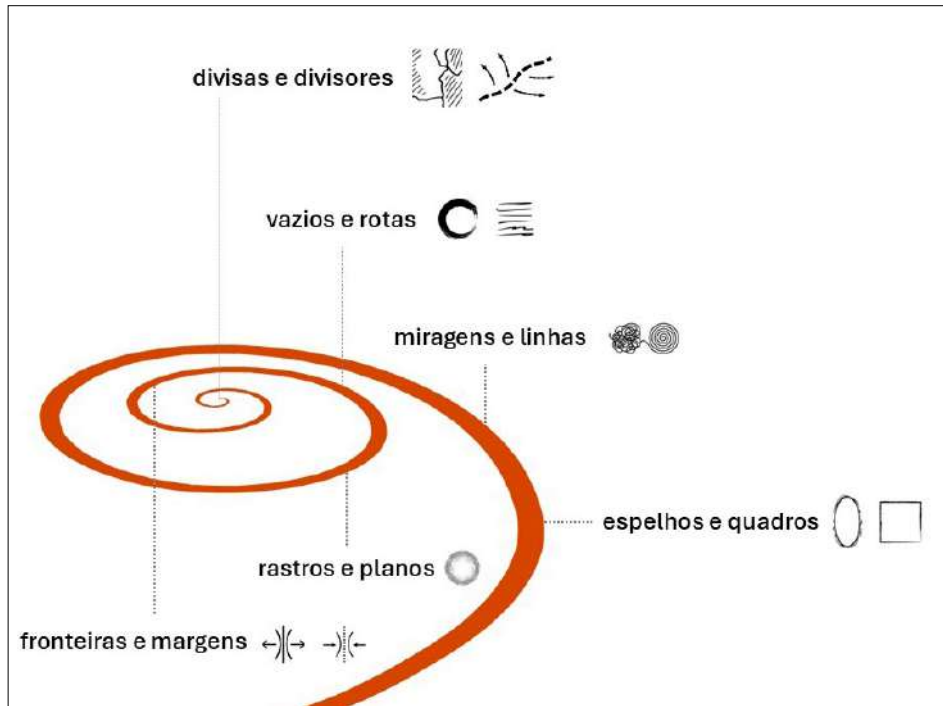
Uma vez terminada a expedição de 2023, já não estávamos mais “contidos” pelo percurso que nos manteve juntos durante os dias do trajeto. O principal



desafio para o grupo passou a ser então como reunir as diferentes sensibilidades e interesses despertados por essa experiência. Novamente, a falta de um eixo investigativo comum tornava o modelo tradicional do “relatório de campo” algo sem sentido e, no limite, impraticável. Um dossiê de revista nos pareceu então o melhor formato de apresentação de um material que é, irredutivelmente, múltiplo. A escolha da Revista Brasileira de Geografia, por sua vez, evidencia e reforça a intertextualidade da qual lançam mão os artigos apresentados, e seu diálogo com o rico acervo documental abrigado nas páginas do periódico, em particular com as fontes relacionadas diretamente com a expedição de 1943.

Para reunir a multiplicidade do material que compõe o dossiê sem, no entanto, dispersá-la em uma sucessão desconexa de resumos dos artigos, propomos a seguinte síntese visual (**Figura 3**).

**Figura 3 - Jalapão+80**



No centro, a expedição de 1943 tal como relatada por Pedro Geiger. A espiral, forma gráfica que representa a expedição de 2023, descreve o movimento que parte do “uno para o múltiplo”, do “interior para o exterior”. Ao longo da espiral estão situadas as diferentes contribuições que compõem o dossiê, representa-

das, cada uma, por um par de ícones. Esses pares sintetizam os diferentes *protocolos* construídos pelas/os expedicionárias/os para conhecer a região do Jalapão. Sua montagem incluiu, além do relato de Pedro Geiger e dos trajetos realizados em 1943 e 2023, uma ampla gama de fontes, técnicas de observação e chaves de interpretação empregadas por cada pesquisador/a. Denominamos esse conjunto de dispositivos de *percorrer/conhecer* a região: “Jalapão+80”.

Começamos pelo *centro*. A “determinação” de divisas e divisores constituía, como vimos, o sentido e a “encomenda” da expedição de 1943, sua principal contribuição para o mapeamento do território brasileiro. Onde o esforço dos expedicionários em descrever judiciosamente as técnicas e os instrumentos utilizados para demarcá-los. A leitura dos relatórios evidencia o desafio de *traduzir* os “acidentes geográficos” em linguagem cartográfica abstrata, de transpor o hiato entre o mapa e o território, mantendo a “referência circulante” (LATOIR, 2011).<sup>9</sup>

O hiato se torna mais difícil de transpor no caso da “lagoa do Veredão” (**Figura 4**), onde a imaginação geográfica do período conjecturava o “ponto de união das águas dos grandes rios [Tocantins e São Francisco]” e que representava, no dizer do chefe da expedição, o “objetivo mais importante de nossa missão” (PEREIRA, 1943: 72). Ao alcançá-la, no dia 24 de julho de 1943, por volta das 14h, os expedicionários encontram não um corpo hídrico delimitado, mas um trecho, um aspecto da zona embrejada no confronto entre os rios Formoso (na bacia do rio Tocantins) e Sapão (na bacia do São Francisco). Nesse trecho, o interflúvio perdia seu caráter disjuntivo para se tornar um ponto de comunicação, um “caso de captura” (GEIGER, 2014: §23), condizente com o fenômeno das “águas emendadas”. De acordo com a entrada no dicionário geológico-geomorfológico, o fenômeno “ocorre quando o divisor de águas de duas bacias hidrográficas é **indeciso**, permitindo a livre passagem das águas de uma bacia para a outra” (GUERRA, 1993: 12, **grifo nosso**).

---

9 - “**Tradução**, conceito central da teoria do ator-rede, expressa justamente isso: na passagem de um meio a outro, de um ponto a outro de uma rede, algo é preservado ao mesmo tempo que algo se altera. Isso que não se altera é o que Latour designa **referência circulante**: algo do mundo é transportado em uma cadeia de operações sem perder sua referência de origem. Isso que permanece constante asseguraria o ‘valor de verdade’ (*truth-value*) da articulação” (BACHUR, 2016: 12, **grifos nossos**).



**Figura 4 - Aspecto da Lagoa do Veredão**



Foto: Ana Brasil Machado, Expedição ao Jalapão, 2023.

Além do “indecidível” de algumas feições geomorfológicas, o trabalho demarcatório apresentava outro desafio: como tornar visíveis, no terreno, as linhas abstratas do mapa? Ou ainda: como garantir a aderência das práticas concretas locais ao desenho da malha administrativa?

A menos de 16 km (em linha reta) da lagoa do Veredão, a expedição de 1943 encontra a “Pedra da Baliza”, um bloco de arenito esculpido, ao longo do tempo, pela erosão diferencial (**Figura 5**). Ambos os relatórios, de Gilvandro Pereira e Pedro Geiger, incluem o registro fotográfico dos expedicionários posados defronte à pedra. A seu respeito, anotam que “tem este nome porque servia de baliza para os viajantes que iam da Bahia para o Tocantins, ou vice-versa” (GEIGER, 2014: §41), e que constitui “um natural marco de limites” (PEREIRA, 1943: 74).

**Figura 5 - Telma Mendes da Silva e a Pedra da Baliza**



Foto: Ana Brasil Machado, Expedição ao Jalapão, 2023.

Em 1943, o *reconhecimento* da Pedra da Baliza pela expedição do IBGE a fez erigir em marco físico da etapa de monumentalização das divisas entre os estados da Bahia e de Goiás. É o que se depreende de sua inclusão na Carta ao Milionésimo (ver **Figura 1**). Todavia, nas décadas que se seguiram, não foram construídos outros marcos e o processo demarcatório permaneceu inacabado (SEI, 2018). Restou, contudo, a Pedra da Baliza, na carta e no terreno, como “documento / monumento” (LE GOFF, 2013) de uma demarcação incompleta, ou melhor, de uma demarcação *diferida*<sup>10</sup> nos sertões do Brasil central.

---

10 - Empregamos a expressão “demarcação diferida” acompanhando o uso que o antropólogo Thomas Cortado faz da noção de *différance*, de Jacques Derrida, para construir seu conceito de “urbanização diferida” (CORTADO, 2022).

Nas palavras do filósofo Jacques Derrida, além do sentido usual de *diferenciar* (tornar distinto), “diferir” significa também *temporizar*, ou seja:

recorrer, conscientemente ou inconscientemente, à mediação temporal e temporizadora de um desvio que suspende o cumprimento ou o preenchimento do “desejo” ou da “vontade”, efetuando-o de um modo que lhe anula ou modera o efeito (DERRIDA, 1991: 39).

No caso que nos interessa, trata-se do recurso à “mediação temporal e temporizadora” de um desvio (ou seja, um adiamento, uma demora) que suspende o cumprimento da *norma*, anulando ou moderando seu efeito, qual seja, fixar os limites interestaduais e estabilizar a malha político-administrativa. Note-se que, na década de 1940, a região do Jalapão ainda constituía uma área de predomínio de terras de domínio público, onde a legitimação das posses era, para dizer o mínimo, precária (PATERNOSTRO, 1945: 207). O sistemático “adiamento” da etapa demarcatória participa, assim, do dispositivo geoestratégico do *sertão*, o qual procura garantir a reserva e a progressiva incorporação de áreas reputadas “desabitadas”, “inóspitas”, “desérticas” aos projetos (presentes e futuros) de transação, expansão e ordenação do território de agentes estatais e privados.

Na década de 1980, com a aceleração do processo de apropriação de terras no extremo oeste baiano, o litígio secular fronteiriço se reacende. A indefinição histórica das divisas interestaduais, mesmo após a criação do estado do Tocantins, em 1988, fez persistir uma situação de incerteza jurídico-administrativa, fomentando a dinâmica, também secular, da grilagem de terras. Dinâmica na qual proliferam as fraudes, como a venda múltipla da mesma área e a falsificação de títulos de propriedade, bem como a expulsão violenta de pequenos produtores e comunidades tradicionais (PEREIRA & PAULI, 2016).

A solução para a contenda fronteiriça seria novamente adiada e, somente em 2022 as divisas interestaduais se tornaram objeto de um novo acordo entre os estados da Bahia e, agora, do Tocantins. O novo diploma legal,<sup>11</sup> realizado com a intervenção do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), alterou os termos das delimitações propostas em 1919 e 1940. A justificativa para a alteração, conforme o relatório técnico que subsidiou o acordo de 2022, apoia-se no fato de que os antigos traçados “já não representavam as relações dominiais fundiárias e socioeconômicas estabelecidas na região em decorrência das transformações territoriais provocadas pelo avanço da nova fronteira agrícola na área limítrofe entre os estados” (SEI, 2018: 15).

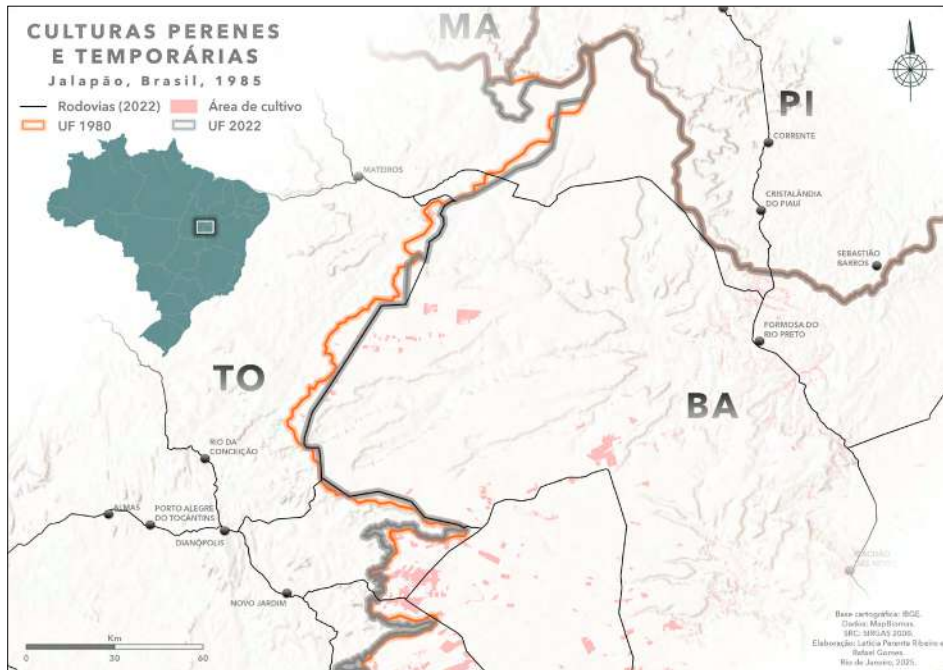
---

<sup>11</sup> - Lei 4.004, de 20 de dezembro de 2022. Homologa termo de acordo definidor de divisa territorial celebrado entre os Estados do Tocantins e da Bahia, com a interveniência da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

As “relações dominiais fundiárias e socioeconômicas” a que o relatório se refere estariam legitimadas juridicamente por meio de um “Acordo Social Territorial estabelecido espontaneamente pelos colonizadores ao se fixarem na região”.<sup>12</sup> Esse Acordo constituiu o “elemento determinante” para a definição do novo traçado da fronteira entre os estados da Bahia e do Tocantins, sob a alegação de que desrespeitá-lo instauraria uma situação de insegurança jurídica “para os empreendimentos assentados nessa fronteira” (SEI, 2018: 15).

Os mapas apresentados na sequência (**Figuras 6 e 7**) – sobrepondo as linhas divisórias vigentes em 1980 e em 2022 e a extensão dos usos agrícolas (cultivos permanentes e temporários) para os anos de 1985 e 2021 (um ano antes, portanto, do novo acordo de limites) – nos permitem visualizar a ação da *différance* entre as realidades legais e factuais, entre a norma e o terreno.

**Figura 6 - Culturas Permanentes e Temporárias, Jalapão, 1985**

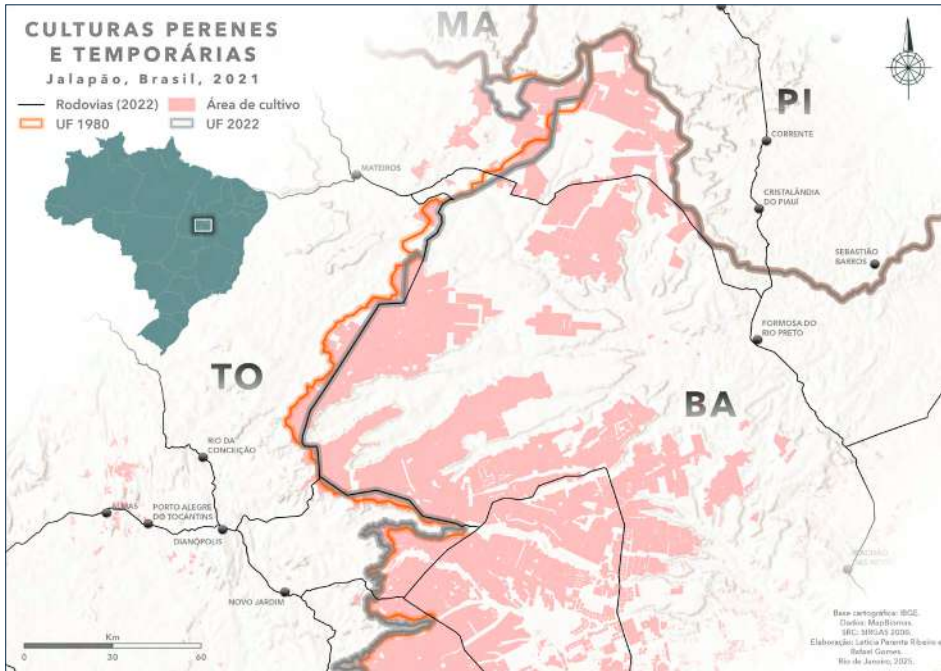


Fonte dos dados: IBGE, MapBiomas.

<sup>12</sup> - Segundo os termos do próprio acordo homologado pela lei 4.004/2022.



**Figura 7 - Culturas Permanentes e Temporárias, Jalapão, 1985**



Fonte dos dados: IBGE, MapBiomas.

A leitura dos mapas evidencia a rápida difusão do uso agrícola na região ao longo das últimas quatro décadas. Incipientes em 1985, em 2021 os cultivos (com predomínio da soja) ocupam a quase totalidade da área das chapadas da Serra Geral na zona da divisa dos estados da Bahia e do Tocantins. Já a comparação visual entre as linhas divisórias nos permite estimar as alterações mais significativas entre os dois traçados. A nova delimitação estabelece que, em seu trecho sul – da trijunção entre Goiás-Bahia-Tocantins até o divisor de águas dos rios Palmeiras e Branco –, a divisa deve seguir a borda da escarpa da Serra Geral, tal como preconizado pelos acordos anteriores. A partir daí, contudo, a linha divisória abandona o vínculo com a feição geomorfológica que a definia e passa a seguir o traçado de estradas vicinais, municipais e estaduais até o ponto de trijunção Bahia-Piauí-Tocantins.

No trecho norte da divisa entre Tocantins e Bahia, os limites *de facto* entre os títulos fundiários – legitimados pelo Acordo Territorial Social e materializados, no terreno, pelo traçado das estradas – tornam-se, então, os limites *de jure* entre os dois estados.

Observa-se, portanto, que o longo adiamento da demarcação legal gerou um vácuo, um espaço onde a norma permaneceu ausente ou incerta. Esse vácuo foi explorado por atores que prosperam em um ambiente no qual os limites jurisdic-

cionais são imprecisos e a distinção entre terras públicas e privadas não é clara. E onde a capacidade do Estado de fazer cumprir a norma é *diferida* pela ambiguidade do terreno. Neste sentido, o “adiamento” da resolução não é apenas uma falha passiva. Trata-se de uma força ativa e produtiva que gera condições favoráveis para as atividades ilegais, como a grilagem de terras.

Mais do que isso, o novo acordo de limites interestaduais, formalizado pela lei 4.004, de 2022, priorizou a não invalidação de títulos de propriedade já emitidos, mesmo que estabelecidos informalmente. As estradas, agora elementos delimitadores, carregam o “traço” do processo de apropriação de terras, que a lei incorpora em sua estrutura, em lugar de apagá-lo. Logo, o ideal de um território perfeitamente ordenado e legalmente definido foi sistematicamente *diferido*, uma vez que as estruturas legais foram ativamente moldadas e redefinidas pelas informalidades e conflitos que buscavam regular.

Ora, foi justamente nesse mundo de formas e feições elusivas – onde a tradução do mapa para o território (e vice-versa) é dificultosa, a relação entre o terreno e a norma é *diferida*, e onde as bordas escarpadas das chapadas e as veredas dos geralistas agora se encontram e se cruzam com as estradas do “agro” (os chamados *projetos*) – que andamos na expedição de 2023.

E, nesse movimento de distanciamento-aproximação, voltamos aos artigos do dossiê. Pois as transformações territoriais contemporâneas implicadas, como vimos, no litígio de divisa entre Tocantins e Bahia, estão no centro da contribuição de Gisela Pires do Rio intitulada: “Fronteiras e margens, um modo de ver e apreender a paisagem no Jalapão (TO)”. A autora constrói seu protocolo de observação/análise recorrendo ao conceito de paisagem: “realidade material em transformação apreendida pelo olhar”. Pratica-o, ao longo do percurso da expedição, como um “modo de ver” o contato (no espaço) entre o presente de 2023 e o passado descrito por Pedro Geiger em 1943. Seu dispositivo é enriquecido pela sobreposição dos dois trajetos em uma imagem-croqui. Talvez seja oportuno neste momento acompanharmos os percursos das duas expedições, conforme a descrição que a autora nos oferece deles:

O roteiro [de 1943] foi iniciado por Barra do rio Grande [afluente do São Francisco], seguindo o vale do rio Preto, **cortando** as chapadas e **cruzando** a serra Geral até Dianópolis, [no norte de Goiás, hoje Tocantins]. Voltou à Bahia e dirigiu-se para o sul do Piauí [no vale do rio Paraim, afluente do Parnaíba] para retornar, de balsa, até a cidade de Barra do rio Grande (PIRES DO RIO, 2024: 109-110, **grifos nossos**).<sup>13</sup>

13 - Os adendos, entre colchetes, são nossos. Note-se que o percurso de 1943 foi realizado em quatro meses, de maio a setembro e foi feito, sobretudo, no lombo de mulas, tendo em vista as interrupções da circulação fluvial no vale do rio Preto, em virtude do “esforço de guerra” do qual o Brasil participava desde 1942.

Em 2023, foram percorridos trechos dos municípios de Palmas, Santa Teresa do Tocantins, Ponte Alta do Tocantins, Formosa do Rio Preto, Barreiras, Dianópolis e Rio da Conceição. Após Ponte Alta do Tocantins, o percurso **circundou** a Estação Ecológica Serra Geral do Tocantins (ESEC Serra Geral), **margeou** alguns trechos nos limites do Parque Estadual do Jalapão, nos arredores da cidade de Mateiros, acompanhou o eixo do vale do rio Preto, na Bahia, até Formosa do Rio Preto, e efetuou uma incursão na bacia do rio Grande, cortando os vales dos rios Branco e Janeiro. Daí retornou à cidade de Palmas, via Ponte alta (PIRES DO RIO, 2024: 112, **grifos nossos**).<sup>14</sup>

Dois percursos *em circuito*, mas com sentidos opostos: o primeiro Leste-Oeste, o segundo Oeste-Leste. Dois “modos de ver e apreender” o Jalapão. O primeiro, orientado pelas linhas que se devia marcar no mapa e no terreno, *cortou e cruzou* uma região descrita como “vazia”. O segundo, *circundando e margeando* as Unidades de Conservação, tornou visíveis as pressões ambientais exercidas pela expansão dos cultivos de grãos no cerrado baiano.

Para analisar os “efeitos de borda” observados no trajeto, a autora lança mão do par de noções *fronteira* e *margem*. O polo *fronteira* permite compreender “a lógica espacial da integração regional”, impulsionada pelo avanço da frente agropecuária (PIRES DO RIO, 2024: 16). A *margem*, polo contrastante, é concebida como “um espaço singular, de baixa densidade, que pode constituir um modo distinto de regulação territorial” aplicado ao Jalapão, em particular para a gestão dos recursos hídricos (PIRES DO RIO, 2024: 16). Nesse dispositivo, portanto, fronteiras e margens – “estruturas elementares do espaço geográfico” associadas ao contato e ao limite (BRUNET, 2021) – são constitutivas de um modo de observar, em percurso, as paisagens do Jalapão.

A relação entre descontinuidades e visualidades informou também a experiência de Marcos Paulo Ferreira de Góis na expedição, bem como o artigo elaborado para o dossiê: “Jalapão, paisagem liminar: um ensaio sobre formas e desorientações geográficas”. A partir de um diálogo com o texto de Pedro Geiger e com as experimentações artísticas de Anna Bella Geiger, o ensaio alia a obsessão pelas formas (característica do olhar geográfico) ao impulso estético despertado ao longo da expedição.

---

14 - A expedição de 2023 foi realizada em quatro dias, em caminhonetes 4 por 4.

Liminares,<sup>15</sup> as paisagens do Jalapão apresentam-se ambíguas, indeterminadas e produzem no pesquisador a experiência da desorientação. Em 2023, as informações desatualizadas nos sistemas de mapeamento não refletiam as rápidas transformações da paisagem, causando uma espécie de “caos cognitivo”.

Andar nessas paisagens é uma experiência perigosa em muitos sentidos. Estradas rurais, estradas turísticas, estradas dos projetos do agronegócio se entremeiam na composição de uma rede bastante embrionária e ainda não registrada nos mapas ou armazenadas nos aplicativos que utilizam as imagens de satélite (GÓIS, 2024: 127).

Experiência que ressoa com o relato de desorientação do próprio Pedro Geiger em 1943, quando se perdeu nos “gerais desertos” e percebeu que o burro que lhe servia de montaria conhecia o caminho, guiando-o. A longa citação, inúmeras vezes evocada ao longo de nossa expedição, permite entrever o recurso à intertextualidade no artigo de Marcos Góis e nos faz entrar em sintonia com a experiência do jovem geógrafo-expedicionário de 1943.

Ao logo do caminho eu deveria realizar um levantamento topográfico e geomorfológico. Para tanto, carregava instrumentos que deveriam ser lidos a cada mudança de rumo: uma bússola; um podômetro, que media os solavancos do burro, transformados em passadas, a fim de medir as distâncias percorridas; por fim, um barômetro, cujas medições forneceriam as altitudes dos pontos de observação. O professor Ruellan<sup>16</sup> me disse que eu deveria esperar a bússola ficar completamente imóvel antes de lê-la, pois o movimento a fazia oscilar, instrução que eu seguia rigorosamente. Assim, pouco a pouco o grupo ia se distanciando de mim, a ponto de perdê-lo de vista. Nos “Gerais” desertos, quando ocorreu pela primeira vez esse distanciamento, caí em pânico. Não havia propriamente uma estrada, mas pistas que se dividiam e se entrelaçavam em grande número. Por qual seguir? Até que descobri que o burro conhecia o caminho. Era ele quem me guiava, e não eu a ele (GEIGER, 2024: §16).

---

15 - Para o antropólogo Victor Turner (1920-1983), a ideia de liminaridade corresponde a “um momento de margem dos ritos de passagem: fase ritual na qual os sujeitos apresentam-se indeterminados, em uma espécie de processo transitório de “morte” social, para, em seguida, “renascerem” e reintegrarem-se à estrutura social. Liminaridade é, portanto, uma condição transitória na qual os sujeitos encontram-se destituídos de suas posições sociais anteriores, ocupando um entre-lugar indefinido no qual não é possível categorizá-los plenamente” (NOLETO & ALVES, 2015).

16 - Francis Ruellan (1894-1974), geógrafo francês, especialista em geomorfologia, chegou ao Brasil em 1940 como adido militar e logo assumiu o posto de Professor de Geografia na Faculdade de Filosofia da Universidade do Brasil, passando também a atuar como assistente técnico do Conselho Nacional de Geografia.



Vê-se, portanto, que a despeito de todo o equipamento vinculado à observação, havia no caminho algo que escapava às malhas dessa rede sociotécnica. E nisso de guiá-lo, o burro, espécie companheira associada à expedição, concedia a ele, Pedro, algum acesso ao seu “mundo para si” (*umwelt*), compartilhando, com ele, sua orientação.

Acrescente-se que, em 2023, o efeito desorientador não advinha apenas do “desencaixe” entre o mapa e o terreno, mas das diferenças significativas entre as paisagens relatadas por Geiger e as encontradas pelos novos expedicionários. Em lugar de reduzir esse efeito à mera ignorância, Marcos Góis (2024: 127) toma para si as *miragens* e os delírios – figuras da ilusão e da desrazão – como formas de narrar o confronto entre os dois mundos, dois tempos, dois destinos, que se cruzam no Cerrado brasileiro: o de 1943 e o de 2023. Confronto apreensível nas *linhas* das estradas que marcam a ruptura, o contato abrupto entre o “admirável projeto geométrico” do agronegócio e os resquícios das antigas roças dos veredeiros, “ameaçadas pela geometria pontiaguda dos retângulos do agronegócio” (GÓIS, 2024: 132 e 136). Ou ainda, refletindo a partir do trabalho de Anna Bella Geiger, *linhas* que se inscrevem na paisagem como marca e matriz da tensão entre um “Brasil Nativo” e um “Brasil Alienígena”.<sup>17</sup>

Fiquemos então com esse efeito de *ruptura* para considerarmos o artigo de Ana Brasil Machado e Telma Mendes da Silva, intitulado “Paisagens do Jalapão: percursos pelas imagens de 1943 e 2023”. Partindo dos registros visuais das duas expedições, as autoras propõem uma análise comparativa das paisagens do Jalapão guiada pelo par *quadros* e *espelhos*. As diversas imagens examinadas – desde os perfis, croquis e fotografias dos relatórios de 1943 até as representações produzidas a partir de geotecnologias em 2023 (como imagens de satélite, mapas digitais e até mesmo imagens geradas com auxílio de inteligência artificial) – constituem “quadros geográficos” (GOMES, 2017) que operam como dispositivos que orientam o olhar, possibilitando a análise e a comparação das paisagens ao longo do tempo.

Uma das formas de engajamento das pesquisadoras na expedição de 2023 consistiu em realizar um projeto de refotografia (*repeat photography*), buscando documentar as transformações da paisagem a partir dos mesmos *pontos de vista* dos quais foram realizados, oitenta anos antes, os registros fotográficos de 1943. A intenção era que as imagens contemporâneas funcionassem como um *espelho* das históricas, refletindo as mudanças ocorridas.

---

17 - Brasil nativo/Brasil alienígena, de 1976/1977, é o título de um dos trabalhos mais emblemáticos de Anna Bella Geiger. Para mais informações ver: <https://masp.org.br/acervo/obra/brasil-nativo-brasil-alienigena>

Uma constatação central do artigo reside na dificuldade de concretizar a contento tal projeto refotográfico. A rápida e profunda transformação territorial do Jalapão resultou na perda dos pontos de referência originais no terreno, fazendo com que o *espelho* não refletisse simplesmente a extensão transformada. Restam, nos registros refotográficos, vestígios de temporalidades distintas inscritas na paisagem, onde processos geomorfológicos de longa duração, como o desgastamento de chapadas e morros testemunhos, coexistem com transformações socioeconômicas muito mais rápidas e recentes (BRASIL-MACHADO e SILVA, 2024: 103). E onde a perda da diversidade paisagística e a homogeneização das formas vai de par com a unificação das técnicas, a linearidade das infraestruturas e a rigidez dos sistemas de objetos e de ações que caracterizam a fase atual do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1996).

A dificuldade, portanto, em encontrar, nas formas do terreno, referentes visuais comparáveis torna-se um dado analítico poderoso, evidenciando a escala e a natureza da mudança ocorrida no período. As imagens, em suas diversas manifestações – das históricas às geradas por geotecnologias – permanecem, portanto, como meios fundamentais para a descoberta do mundo e para a compreensão de suas complexas dinâmicas espaciais.

O protocolo adotado pelas pesquisadoras revelou ainda o “avesso” da paisagem, tornando visível seu próprio princípio construtivo, ou seja, sua dependência para com o *ponto de vista*, o *enquadramento* e a *composição* pictórica (GOMES, 2017). Elementos que, em conjunto, permitiriam distinguir as formas apresentadas nas imagens, para então compará-las. E, no rastro dessa indagação acerca da capacidade das imagens de “representar” a realidade, as autoras propõem uma reflexão sobre o papel destacado da “educação do olhar” na conformação de uma mirada “foto-geográfica” (BRASIL-MACHADO e SILVA, 2024: 104), ressaltando como a tradição disciplinar – historicamente marcada pelo expressivo uso de imagens e pelo contato com séries iconográficas (como a afamada coleção de “Tipos e Aspectos do Brasil”) – moldou e molda a forma como os geógrafos observam, registram e representam o território.

O ato de indagar a tradição disciplinar também está no centro das reflexões de Rafael Augusto Andrade Gomes em seu artigo “Escavações, recordações e expedições geográficas”. Para o autor, ao recordar o passado, o geógrafo não se torna, obrigatoriamente, um historiador. Em vez disso, ele se converte em um “geógrafo-escavador”, cuja tarefa é sondar as camadas históricas para desenterrar e reorganizar as memórias e vestígios de eventos cruciais. O sítio escolhido para esta “aventura” arqueológica foi a própria expedição ao Jalapão de 1943.

Para a escavação concorreram as noções de *rastros* e *planos*. Os Rastros são constituídos pelos indícios documentais legados pela história. Incluem desde manchetes de jornal que, lado a lado, anunciavam tanto a expedição quanto a efervescência da Segunda Guerra Mundial, evidenciando a intensa mobilização territorial e populacional da época, até os pormenores dos croquis e fotografias do relatório de Pedro Geiger, que ecoavam as orientações adotadas nas expedições geográficas contemporâneas.

Após recolher os vestígios, trata-se de *recordar*, pois, como ressalta o autor: “coleta-se os rastros do passado, mas não se costuma parar por aí, com meia dúzia de amostras materiais. Ao contrário, após a coleta, alguém os coloca numa coleção, lado a lado, disponíveis à leitura” (GOMES, 2024: 62-63). E assim reunidos, lidos em conjunto, os rastros e vestígios escavados levam Rafael Gomes a redefinir a expedição de 1943 como um “evento” (segundo a formulação de Milton Santos, 1996), que possui uma duração e uma extensão mais amplas visto que, de um lado, “não se resume ao período em que os expedicionários estão em campo” e, de outro, “sua ocorrência se dá tanto no percurso propriamente dito quanto nas situações de planejamento do itinerário” (GOMES, 2024: 73).

Os *planos*, por sua vez, referem-se ao meticuloso processo de concepção e organização que antecedeu à expedição propriamente dita. É neste cenário que as “tertúlias geográficas”, promovidas pelo Conselho Nacional de Geografia (CNG) desde 1942, emergem como espaços privilegiados de debate e treinamento dos geógrafos-expedicionários. Fóruns nos quais um “coletivo de pensamento” delineava o programa da expedição, moldando o olhar dos futuros expedicionários com perguntas e fatos a observar antes mesmo da partida.

Ao enfatizar o papel da educação teórica e prática na formação da “observação em campo”, o artigo contribui para desmistificar a expedição de 1943 como uma aventura individual heroica. Trata-se, antes, de um esforço coordenado “de escrutínio do território pátrio” (GOMES: 2024: 66), guiado por essa comunidade acadêmica. Ou, nas palavras do autor: “o indivíduo vê, mas, creio, a comunidade acadêmica que o suporta vê junto, orienta seu olhar” (GOMES, 2024: 73).

No último artigo do dossiê aqui apresentado, intitulado: “De Guerras, Vazios e Traficâncias: a mobilização do território no Jalapão”, Vinicius Burle Ferreira Araujo Cruz e Leticia Parente Ribeiro propõem um outro protocolo de escavação do evento da expedição de 1943. Partindo dos vestígios textuais encontrados no relatório de Pedro Geiger, os autores examinam a relação entre um possível “esvaziamento” demográfico da região e a eclosão da Segunda Guerra Mundial.

As noções de *vazios* e *rotas* são aqui empregadas para reexaminar as descrições históricas e indagar os modos de “ver” e “habitar” o Jalapão ao longo do

tempo. Ao colecionar e cotejar os vestígios encontrados na cartografia histórica, em relatos de viajantes e nos dados dos recenseamentos oficiais, o artigo procura contribuir para a construção de histórias alternativas para a região. Nelas, longe de figurar como um espaço vazio, “ubérrio e desabitado”, o Jalapão é animado e moldado pela confluência de diferentes dinâmicas espaço-temporais, incluindo deslocamentos populacionais, rotas comerciais e transformações político-administrativas. Histórias da “mobilização do território”, do território em movimento, onde andam os “gentios” deslocados, reduzidos, sublevados; onde transitam as gentes nos caminhos reais, em alpercatas ou no lombo dos burros; e onde circulam as mercadorias em tropas, balsas, pacotes e vapores.

E, nesses relatos, quem sabe, seja possível entrever os encontros das gentes com os mundos e os tempos do mundo que aí as encontraram. Como no caso da Segunda Guerra Mundial que, atuando como catalisadora de dinâmicas territoriais enraizadas no território (e inscritas nas paisagens), intensificou a exploração de matérias-primas como a borracha de mangabeira e o cristal de rocha e gerou deslocamentos que podem ter contribuído para a percepção de “esvaziamento” descrita por Pedro Geiger.



Para fecharmos esse percurso em espiral, sem encerrá-lo, propomos um último movimento que nos leva de volta ao *centro*. Em setembro de 1943, já na cidade de Barra (Bahia), na confluência dos rios Grande e São Francisco, portanto, no mesmo local onde, três meses antes, tivera início a expedição, Pedro Geiger pondera sobre o sentido do “retorno”:

Pelo rio saem, pois, as mercadorias; juntam-se com as que vêm pelo rio Grande e entram no São Francisco por Barra. Quem vem por Barra verá pelo cais, jogados, fardos de malva e de borracha que esperam embarque no vapor, ou remoção para uma loja. Muitas dessas mercadorias vieram do Rio Preto; algumas serão vendidas aqui, mas a maioria vai adiante. Talos de buriti das balsas desfeitas ficam jogados na praia. [...]

Passei em maio por Barra e, no porto, estavam balsas desfeitas, outras sendo descarregadas, [com] alguns fardos de borracha e couros amontoados.

Em setembro voltei, novamente, por Barra. Era o mesmo aspecto, mas eu olhava diferente, sentindo algo por dentro. Aqueles talos de buriti balan-

çando nas ondas da praia, ou jogados na areia, podres; os fardos de malva nas costas dos suados carregadores; os couros amontoados no cais, de mau cheiro, com moscas zumbindo eram traços da vida dum pedaço da natureza onde também vivi certo período (GEIGER, 2014: §180, 212, 213).

Na descrição que arremata o relatório, somos convidados a entrar em uma das cinco “portas” apresentadas no célebre ensaio de Jean Marc-Besse (2014), na qual a paisagem:

pode ser compreendida e definida como o acontecimento do encontro concreto entre o homem [*sic*] e o mundo que o cerca. A paisagem é, nesse caso, antes de tudo, uma experiência (BESSE, 2014: 47).

A topologia dessa paisagem-experiência assemelha-se a uma “fita de Möebius”.<sup>18</sup> Ao percorrer um caminho ao longo dessa superfície passa-se “de um lado a outro”, de “dentro para fora” sem descontinuidade. Mas, em algum momento desse trajeto, algo muda, torna-se outro. Permanecem os aspectos, os tipos, mudam aqueles que fizeram o percurso. Em que direção? Só saberemos depois.

Chegamos então no ponto desse novo retorno, mirante de onde nos coube considerar essa expedição-escavação realizada oitenta anos depois da outra. Essa que, partindo das anotações tomadas à margem do texto de Pedro Geiger, saiu a percorrer o “terreno dessa zona inóspita” (vale dizer, inóspita para nós), na lembrança do gesto coletivo de Anna Bella Geiger. Seguindo, desorientada que seja, os *rastros*, as *linhas*, as *rotas*, munida de *planos e quadros*, *miragens* e *espelhos* avessados.

Uma experiência-paisagem, em *percurso* que, longe de ser solitária, foi tecida junto com as companheiras e companheiros com quem partilhamos as estradas, os quartos de hotel, as refeições. E que nos ensinaram a ver, a andar, a sentir e a nos “co-mover” com e a partir daquilo que às/aos outras/os interessa e lhes atenta a curiosidade.

E, desse acontecimento do encontro com o mundo, ficamos na vontade, mais-que-mundana, de percorrer outras *margens*, de escutar outras gentes, outras coisas, e de (sempre) retornar, “outramente”. Pois, como se ouve dizer em outra parte dos gerais, nos sertões de Diadorim/Riobaldo: – “Vocês têm paciência, meus filhos. O mundo é meu, mas é demorado...”

---

18 - A fita ou banda de Möebius, é uma superfície topológica unilátera, criada a partir da união das extremidades de uma tira após aplicar-lhe uma torção. Para uma reflexão sobre construção da fita de Möebius próxima do sentido da paisagem-experiência, ver o obra-proposição de Ligia Clark “Caminhando”, de 1963. Disponível em: <https://portal.lygiaclark.org.br/acervo/189/caminhando>.

**Figura 8 - Companheiras/os na Pedra da Baliza**



Foto: Telma Mendes de Silva, Expedição ao Jalapão, 2023.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BACHUR, J. P. Assimetrias da antropologia simétrica de Bruno Latour. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 31, n. 92, p. 1-20, 2016.

BESSE, J. M. As cinco portas da paisagem. In: **O gosto do mundo: exercícios de paisagem**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014.

BRASIL-MACHADO, A.; SILVA, T. M. Paisagens do Jalapão: percursos pelas imagens de 1943 e 2023. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 69, n. 2, p. 78-106, 2024.

BRUNET, R. O mapa-modelo e os coremas. **Revista Confins [online]**, n. 50, 2021.

CORTADO, T. J. **À beira da cidade: política e poética do loteamento**. Rio de Janeiro: 7Letras, 2022.

CRUZ, V. B. F. A.; PARENTE-RIBEIRO, L. De guerras, vazios e traficâncias: a mobilização do território no Jalapão. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 69, n. 2, p. 35-59, 2024.

DERRIDA, J. *Margens da Filosofia*. Campinas: Papius, 1991.

FERNANDES, S. E. **Brasil em pedaços ou a história dos meios de resolução das questões de limites interestaduais (1889-1930)**. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017.

GEIGER, P. P. Excursão ao Jalapão. **Terra Brasilis [online]**, n. 3, 2014. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/1030>. Acesso em: 19 jun. 2025.

GÓIS, M. P. F. Jalapão, paisagem liminar: um ensaio sobre formas e desorientações geográficas. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 69, n. 2, p. 123-139, 2024.

GOMES, P. C. C. **Quadros Geográficos: uma forma de ver, uma forma de pensar**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2017.

GOMES, R. A. A. Escavações, recordações e expedições geográficas. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 69, n. 2, p. 60-77, 2024.

GUERRA, A. T. **Dicionário Geológico-Geomorfológico**. 8. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1993.

GUIMARÃES, F. M. S. A propósito do problema da delimitação de unidades políticas. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 5, n. 4, p. 118-125, 1943.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Carta do Brasil ao Milionésimo**. Rio de Janeiro: IBGE, 1960. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/>. Acesso em: 19 jun. 2025.



LATOUR, B. **A esperança de Pandora**. São Paulo: EdUSC, 2011.

LE GOFF, J. Documento/Monumento. In: **História e memória**. Campinas: Editora da Unicamp, 2013.

MUSEU DE ARTE CONTEMPORÂNEA (MAC). **Circumambulatio: Anna Bella Geiger**. Exposição. São Paulo, 21 set. 2024 a 27 jul. 2025. Disponível em: <http://www.mac.usp.br/>. Acesso em: 19 jun. 2025.

NOLETO, R. S. N.; ALVES, Y. C. Liminaridade e communitas - Victor Turner. In: **Enciclopédia de Antropologia**. São Paulo: Universidade de São Paulo, Departamento de Antropologia, 2015. Disponível em: <http://ea.fflch.usp.br/conceito/liminaridade-e-communitas-victor-turner>. Acesso em: 19 jun. 2025.

OLIVEIRA, A. L. S. **Concepções de arte pública e de museu na experiência da Unidade Experimental do Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro na década de 1970**. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas e Formação Humana) – Centro de Educação e Humanidades, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2021.

PATERNOSTRO, J. **Viagem ao Tocantins**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1945. (Biblioteca Brasileira. Série 5ª, n. 248).

PEREIRA, G. S. Excursão ao Jalapão. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 5, n. 4, p. 53-102, 1943.

PEREIRA, L. I.; PAULI, L. O processo de estrangeirização da terra e expansão do agronegócio na região do MATOPIBA. **Campo Território**, Uberlândia, v. 11, n. 23, p. 196-224, 2016.

PIRES DO RIO, G. A. Fronteiras e margens, um modo de ver e apreender a paisagem no Jalapão (TO). **Revista Brasileira de Geografia**, v. 69, n. 2, p. 107-122, 2024.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SCOTT, J. C. **Seeing like a State**: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed. New Haven: Yale University Press, 1998.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA (SEI). **Relatórios Técnicos de Limites Territoriais**: definição do traçado da divisa territorial entre os estados da Bahia e do Tocantins. Salvador: SEI, 2018.



TOCANTINS (Estado). Lei nº 4.004, de 20 de dezembro de 2022. Homologa termo de acordo definidor de divisa territorial celebrado entre os Estados do Tocantins e da Bahia, com a interveniência da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 20 dez. 2022.

Recebido em: 23 jun. 2025. Aceito em: 10 jul. 2025.

# Homenagem à professora Josette Lydie Madeleine Lenz Cesar

**MARIA CÉLIA NUNES COELHO<sup>1</sup>**

Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Rio de Janeiro, Brasil



Josette Lydie Madeleine Lenz Cesar (1926 – 2024), professora aposentada de cartografia da UFRJ, leitora voraz sobre economia; história geral e do Brasil; geografia do Brasil, da França e do mundo. Foi em tudo enérgica, coerente e profissional. Por opção, nunca perdeu seu sotaque francês. Criticava o Brasil, mas queria aqui viver. Adorava as charges de Jean-Baptiste Debret (no século XIX), por meio das quais o autor retratava as situações que caracterizavam a escravidão e o racismo no Brasil. Josette era considerada uma amiga franca e crítica para muitos colegas; para outros era uma profissional de valores muito rígidos.

Morou inicialmente em São Gonçalo, de onde se mudou para Ipanema nos anos 1950 e, posteriormente, para o Leblon, onde praticava suas andanças e observações. Interessava-se em identificar e interpretar as transformações espaciais nos bairros da cidade por ela habitados. Participou de inúmeros trabalhos de campo em várias partes do Brasil.

Manteve-se lúcida até falecer, no Rio de Janeiro, no dia 6 de novembro de 2024, com 98 anos completos.

## MAS QUEM ERA ELA?

Josette, professora de cartografia no Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) desde 1991, é parte da história desse setor universitário e da formação de muitos ex-alunos e ex-alunas dessa instituição. No entanto, descrever Josette ou compreendê-la não são tarefas fáceis. Para co-

---

<sup>1</sup> - Professora aposentada do Departamento de Geografia da UFRJ. E-mail: [mcncoelho@gmail.com](mailto:mcncoelho@gmail.com)

meçar, falaremos de alguém com uma cultura diversa da brasileira, com valores, visões de mundo e do Brasil muito próprias. Tentaremos abordá-la com base em sua trajetória, tanto como profissional ativa quanto como amiga aposentada.

## COMO PROFISSIONAL

Josette nasceu em Paris, França, em 1926. Durante sua adolescência, viveu a 2ª Guerra Mundial. Ela frequentou o curso de Cartografia na França, graças, segundo ela, à guerra, quando a França perdeu parte de sua população ativa masculina, ou seja, em fase de formação ou de trabalho. Caso a guerra não tivesse ocorrido, seu destino provável seria o de secretária, como a mãe, ou cabeleireira, como as primas. Na França, a jovem Josette conheceu o estudante brasileiro Hédio Xavier Lenz Cesar, de ascendência alemã, com quem se casou. Hédio trabalhou no IBGE e lecionou cartografia na UFRJ. Josette chegou ao Brasil em 1945, durante o fim do Estado Novo (1937-1945), governo do Presidente Getúlio Vargas. Foi o próprio presidente quem assinou seu pedido de naturalização brasileira, o que passou a lhe permitir acesso ao serviço público no país. No Brasil, Josette inicialmente lecionou no colégio francês, no bairro das Laranjeiras. Trabalhou no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e lecionou cartografia na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), na Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ) e no Instituto Militar de Engenharia (IME). Quando o professor Hédio Xavier Lenz Cesar foi para os Estados Unidos trabalhar na Organização das Nações Unidas (ONU), Josette o substituiu como professora de cartografia da UFRJ. Lá, Josette era apreciada por alguns alunos e criticada por outros, que a temiam e justificavam suas reprovações, alegando não entenderem seu sotaque ou as abordagens matemáticas utilizadas na sua disciplina, as quais consideravam excessivas. A esse respeito, Josette gostava de narrar uma anedota divertida que se passou no período em que lecionou na instituição. Ao ensinar fórmulas matemáticas, enfrentou o protesto de um aluno que afirmou veementemente que seno e cosseno na verdade não existiam e que eram apenas criações dela, Josette.

No seu tempo, Josette era exímia interpretadora de fotografias aéreas. Com ela, muitos geógrafos aprenderam e treinaram para esse campo de trabalho, atividade com a qual Josette, ela própria, extrapolou o campo universitário, tendo sido muito requisitada por diferentes empresas.

## DEPOIMENTOS DE EX-ALUNOS SOBRE A PROFª JOSETTE

### *Pedro Viana:*

“Eu gostava da Josette, ela me pagava (num projeto dela) para eu reconstituir drenagens em imagens do RADAMBRASIL, dizia que eu tinha uma vista privilegiada,

eu fazia isso em papel cronaflex sobre as imagens que naquela época eram todas analógicas.”

### ***Ricardo Dantas:***

“Fiz isso também, de interpretar rede de drenagem em imagens de RADAM preto e branco (lembro até hoje da região dos rios Teles Pires e Roosevelt na Amazônia), só que como trabalho dos cursos dela. Modéstia à parte, os meus eram os melhores trabalhos da turma, fazia tudo a nanquim e com nomógrafo Leroy, mas ela sempre tirava alguns décimos para não dar dez.”

### ***Gisela Pires do Rio:***

“Além das disciplinas que cursei no currículo regular, tive contato mais frequente com ela quando contei com sua orientação em mapas e esquemas para meu trabalho de conclusão de graduação. Tudo que pude avançar no emprego de cartografia temática e interpretação está apoiado nessa base. Uma pessoa culta que sabia conversar e ensinar.”

Esses depoimentos de ex-alunos dão uma ideia rápida do perfil de Josette como professora. Assim como todos os professores, Josette contava não só com elogios e a admiração de alguns de seus ex-alunos, mas também com críticas e incompreensões de muitos.

Até a década de 1960, Josette circulava num carrinho da Volkswagen. Depois tornou-se usuária do ônibus da linha 485, que fazia o trajeto Copacabana-Olaria e a conduzia até a Ilha do Fundão, onde, na década de 1970, foi instalado o Departamento de Geografia da UFRJ. Reconhecia que esse ônibus era caótico e perigoso, mas apreciava o fato de que, ao longo de seu extenso trajeto, permitia-lhe observar as diversas paisagens da cidade do Rio de Janeiro.

Aposentada pela UFRJ, Josette ainda lecionou por certo tempo no Instituto Militar de Engenharia e na Universidade Estadual do Rio de Janeiro. Seu filho Christian Lenz Cesar (1948-2020), nascido no Brasil, tinha cursado o Instituto Militar de Engenharia. Foi fazer mestrado e doutorado nos Estados Unidos. Por um curto período, lecionou na UFRJ. Trabalhou até os anos iniciais da década de 1990 como especialista em informática na International Business Machines Corporation (IBM), localizada nos Estados Unidos. Desde que Christian faleceu em 2020, a vida já não fazia mais sentido para ela. Restavam-lhe alguns poucos amigos e as leituras, que nunca abandonou e que a mantinham lúcida. Reclamava estar cansada de viver: 98 anos lhe pareciam tempo demais de vida. Travava uma luta contra a morte, que teimava em não chegar e expressava, com frequência, seu desejo de partir.

Por fim, ressalto que o legado de Josette para a Geografia brasileira — e, em especial, a carioca — está no rigor metodológico e na exigência de clareza na elaboração de mapas por parte de colegas, ex-alunos e ex-alunas. Com ela, aprendemos que mapas, gráficos e fotografias não devem ser tratados apenas como ilustrações, mas como fontes legítimas de análise interpretativa. Embora apreciasse um bom texto geográfico, Josette se dedicava, sobretudo, à correção das técnicas e normas cartográficas, muitas vezes negligenciadas por geógrafos e outros profissionais nas representações dos fenômenos espaciais. Até mesmo os croquis, segundo ela, exigiam cuidadosa elaboração.

## COMO AMIGA

Josette sempre gostou de escrever cartas para os amigos e amigas fora do Brasil, versando com frequência sobre sua visão da economia e da política brasileira. Eram cartas sempre bem escritas, textos sintéticos e manuscritos (nunca aderiu ao computador), com letras desenhadas. Esse costume nunca foi abandonado. Escrevia sempre à mão para uma amiga polonesa que, após viver com o marido peruano e os filhos no Brasil e no Peru, voltou a residir na França. Nos últimos anos, essa amiga e o marido vieram visitá-la no Brasil por ocasião de seu aniversário.

## DEPOIMENTOS DAS AMIGAS MAIS RECENTES:

### ***Professora Maria Therezinha Nunes:***

“Embora meus encontros com ela tenham sido poucos e curtos, nunca esqueci as histórias que contava e aprendi com ela um pouco da história do ensino na França.”

### ***Professora Elis de Araújo Miranda, que a visitava com certa frequência, acompanhada por mim:***

“Precisaríamos de muitas tardes regadas com café e bolo para escutar e desfrutar de suas histórias durante a 2ª Guerra Mundial na França, quando teve que conviver com oficiais alemães, a sua viagem para o Brasil, os seus anos de docência na UFRJ e suas relações com os estudantes de graduação, nem sempre interessados em sua disciplina; suas experiências profissionais no IBGE, no IME, na UERJ, onde formou geógrafos e engenheiros cartográficos e contribuiu para a produção das representações cartográficas do Brasil.”

Para a professora Elis Miranda, que a conheceu já aposentada, e para mim, Maria Célia, que com ela cultivava cinquenta anos de amizade, Josette era uma

mulher de aparência frágil, mas de forças, físicas e interiores, inimagináveis. Corajosa, amiga, de postura elegante e firme, com visões, ideias e opiniões singulares. Enfim, uma profissional discreta e silenciosa. Assim, Josette permanecerá em nossas memórias. Saudades!

Recebido em: 23 nov. 2024. Aceito em: 07 maio 2025.

# O legado de Josette Lydie Madeleine Lenz Cesar para a cartografia e para o Departamento de Geografia da UFRJ: relatos de seu percurso e notas biográficas.

**JORGE SOARES MARQUES<sup>1</sup>**

Universidade Federal do Rio de Janeiro e Universidade do Estado do Rio de Janeiro  
Rio de Janeiro, Brasil

Em cada departamento de cada curso universitário há sempre professores que são lembrados por seus ex-alunos com carinho, seja pelo reconhecimento de suas competências, seja pelas contribuições obtidas para a sua formação profissional. Alguns desses professores também construíram uma carreira qualificada repleta de realizações em áreas de atuação fora do ensino universitário. A valorização de ambos os espectros de sua atuação enaltece os nomes dessas pessoas e os das instituições às quais elas pertenceram, dada a relevância de suas contribuições.

O Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), antiga Universidade do Brasil (UB) tem contado, desde sua criação, com a presença de renomados professores brasileiros e estrangeiros, que integraram seu quadro docente de forma permanente ou temporária. Dentre eles, numerosos profissionais formados em geografia ou em ciências afins construíram histórias de atuação profissional destacada, dentro e fora do âmbito universitário.

A professora Josette Lydie Madeleine Lenz Cesar, falecida em 6 de novembro de 2024, deixou um legado que transcende a memória de seus ex-alunos. Sua relevante presença na UFRJ e sua meritória vida profissional fora da universidade devem ser lembradas e valorizadas. Sua atuação profissional, ao longo da segunda metade do século XX, coincidiu com o notável crescimento do ensino universitário brasileiro e com avanços tecnológicos que revolucionaram a cartografia.

Hoje, para que possa ser mais bem entendida e avaliada a sua qualificada e competente trajetória como professora e cartógrafa, é importante incluir registros da época em que ela atuou, antes e depois da reforma universitária de 1968. Eles se relacionam com a história do Departamento de Geografia da UFRJ e com os tempos dos antigos e novos conhecimentos cartográficos que ela vivenciou.

Nascida na França, veio para o Brasil em 1945 e logo em seguida pediu e obteve a cidadania brasileira. Coursou cartografia em Paris e no Rio de Janeiro e recebeu, em

---

<sup>1</sup> - Professor Adjunto aposentado do Departamento de Geografia da UFRJ. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3715-851X> E-mail: [jorgesm@uol.com.br](mailto:jorgesm@uol.com.br)

1955, o diploma de licenciada em geografia pela então Universidade do Brasil. Ingressou no Departamento de Geografia da mesma universidade como professora e, do início da década de 1960 até o início da década de 1990, foi a principal responsável pelo ensino de disciplinas da área de cartografia no curso de geografia.

Durante minha graduação em geografia, de 1966 a 1969, tive o privilégio de ser aluno de docentes como a Prof<sup>a</sup>. Josette. Eles eram reverenciados por suas distintas qualidades profissionais e marcaram presença na história da geografia brasileira. Mais tarde, já formado, tive ainda a oportunidade de me tornar seu colega no departamento.

O advento da reforma universitária de 1968 e seu novo currículo – com mais carga horária, aumento no número de alunos de graduação e a criação da pós-graduação – resultou em um acréscimo significativo no trabalho docente. Nos primeiros anos da década de 1970, fui, por alguns semestres, auxiliar da professora Josette em suas aulas práticas de cartografia na graduação. Após sua aposentadoria, ela confiou a mim um vasto acervo de fotografias aéreas de diversos lugares, antes utilizadas em suas aulas de fotointerpretação. Esse material foi extremamente valioso como recurso didático para minhas disciplinas de Geomorfologia e para meus trabalhos de campo.

Tivemos, ocasionalmente, conversas informais sobre questões do relevo. Lembro-me de uma vez em que discutimos as implicações ambientais de aterros em áreas de mangues, a complexidade da manutenção de seus canais de drenagem e a regeneração da vegetação nas faixas de maré. Naquele período, ocorria o grande aterro da Favela da Maré e a dragagem do Canal do Cunha, que margeia a Ilha do Fundão. Inferi, pelos seus comentários, que ela havia atuado como técnica nos levantamentos físico-humanos para o projeto desse aterro.

Devo lembrar que muitos professores, após a implantação da citada reforma, puderam continuar acumulando empregos, conforme as formas permitidas pela legislação até hoje em vigor, ou optar por trabalhar em regime de dedicação exclusiva nas universidades federais.

## **A IMPORTÂNCIA DOS DOCENTES NA FORMAÇÃO E NA TRANSMISSÃO DE CONHECIMENTO NAS UNIVERSIDADES**

Em todas as épocas, o desempenho profissional é moldado por fatores inerentes a cada área. Entre eles, destaca-se a necessidade de constante atualização, acompanhamento e assimilação de novos conhecimentos, especialmente em períodos de transição, quando novos conceitos e práticas substituem os antigos.

A aceleração, cada vez maior, do desenvolvimento das ciências e das tecnologias obriga, necessariamente, aos que as utilizam, dentro e fora das universidades,



a se comprometer com a busca constante de atualização. Os cursos universitários ganham prestígio na medida em que seus docentes estejam sempre buscando, ao longo de suas carreiras, aprimorar suas capacidades para aperfeiçoar seu desempenho profissional.

Em algumas áreas, notadamente aquelas que exigem o uso intensivo de tecnologias, é mais comum que profissionais atuem simultaneamente como docentes universitários e em atividades técnicas em outras instituições.

Na segunda metade do século XX, o trabalho de cartógrafos e professores de cartografia foi marcado por duas inovações tecnológicas distintas: o uso intensivo de fotografias aéreas e a emergência e aplicação de imagens obtidas através de sensoriamento remoto.

A necessidade de atualização constante em cada área profissional reflete-se diretamente nas universidades, manifestando-se na inserção de novos conteúdos nas aulas. Para que essa integração seja plena e eficaz no ensino, especialmente em disciplinas que demandam atividades de caráter técnico, é fundamental ter acesso a instrumentos e equipamentos, que nem sempre são de fácil obtenção. Não raro, os próprios professores preenchem essas lacunas, cedendo itens pessoais ou de seus laboratórios para demonstrações em sala de aula e atividades de campo.

Com o tempo, se esses novos conhecimentos se revelam essenciais para a formação dos alunos devido ao seu valor e aplicabilidade, eles podem motivar reformulações curriculares. Nesses casos, a responsabilidade pela aquisição dos meios e recursos passa a ser também das instituições de ensino.

Um currículo atualizado eleva o prestígio dos cursos e, conseqüentemente, atrai mais estudantes. No entanto, isso não é suficiente. É crucial que os docentes estejam devidamente capacitados para transmitir os novos conhecimentos teóricos e práticos inseridos nos programas das disciplinas. Em algumas situações, também é imprescindível que existam instalações adequadas para o emprego dos métodos e técnicas inerentes às atividades práticas envolvidas.

## **O DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA, A CARTOGRAFIA E AS FOTOGRAFIAS AÉREAS**

Até 1968, o Departamento de Geografia pertencia à Faculdade Nacional de Filosofia (FNFi) da Universidade do Brasil. Essa era uma pequena unidade universitária que oferecia disciplinas anuais para formar, em três anos, bacharéis em geografia. Com um ano adicional de disciplinas, a serem cursadas na Faculdade de Educação e no Colégio de Aplicação, os estudantes também podiam se tornar licenciados em geografia, razão pela qual cursos com essa estrutura curricular foram apelidados de “três mais um”.



Faculdade Nacional de Filosofia (FNF), Universidade do Brasil. Fonte: UFRJ. Disponível em: <https://eventos.ufrj.br/wp-content/uploads/2019/10/Fnfi-1B-n60-700x430.jpg>. Acesso em: 30/05/2025.

As turmas eram pequenas, e o departamento funcionava em poucas salas no prédio da FNF, a maioria delas era usada para as aulas. A principal dependência estava instalada na cobertura do edifício. Era o Centro de Pesquisas em Geografia do Brasil (CPGB)<sup>2</sup>.

O CPGB foi criado pelo professor Hilgard O'Reilly Sternberg. Com sua ida para os Estados Unidos, o centro passou a ser coordenado pela professora Maria do Carmo Corrêa Galvão. Abrigava sala de estudos, biblioteca e mapotecas com um grande acervo de mapas do Brasil e do exterior, de diversas escalas e temáticas, incluindo até alguns em braile. As publicações impressas e os mapas eram recursos amplamente utilizados pelos professores em aulas e pelos alunos para estudos relacionados às disciplinas que cursavam.

Até o final da década de 1960, a utilização de mapas impressos era o meio mais usual de se obter uma visão planimétrica da superfície terrestre em diferentes escalas, podendo conter informações de natureza física ou humana desse espaço.

A geografia, ao estudar a estruturação do espaço terrestre através do tempo, torna o ato de elaborar mapas e de consultar e analisar seus conteúdos um

---

2 - Esse prédio na Avenida Antônio Carlos, no centro da cidade do Rio de Janeiro, pertencia à Embaixada da Itália. Foi confiscado pelo governo federal no período da 2ª Guerra Mundial. Nele foi instalada a FNF. Pouco depois de 1968, com a transferência dos cursos para outras instalações da UFRJ, ele foi devolvido ao governo italiano, tornando-se o consulado desse país no Rio de Janeiro.

aprendizado necessário e fundamental para a formação de geógrafos e de professores de geografia, preparando-os para suas futuras atuações profissionais.

Naquela época, as disciplinas de geografia faziam uso frequente de mapas murais com temáticas diversas, em escalas pequenas (1:5.000.000 ou maiores). Adicionalmente, os mapas topográficos, notadamente nas escalas de 1:50.000 e 1:100.000, eram cruciais para o reconhecimento de aspectos físicos e humanos em áreas do território brasileiro, além de servirem de apoio em pesquisas de campo.

Para a elaboração de mapas a serem usados, cabia ao autor produzir a primeira versão (rascunho), que, antes da impressão, passava pelas mãos de desenhistas. As fotografias aéreas eram utilizadas para a feitura mais rápida e precisa de mapas, pois duas fotos de uma mesma área, com o auxílio de um estereoscópio, permitiam a visualização do local em três dimensões, facilitando a identificação ou interpretação do que ali estava contido. Dessa forma, o trabalho em gabinete pôde, em grande parte, substituir o trabalho de campo. As fotografias aéreas, por sua vez, podiam ser empregadas para múltiplos objetivos.

A obtenção e uso de fotos aéreas tiveram grande desenvolvimento na 2ª Guerra Mundial para atender a fins militares. Posteriormente, a aquisição desse tipo de fotos tornou-se uma iniciativa crescente e obrigatória para a feitura de mapas em pequenos e grandes projetos de natureza pública ou privada. Isso favoreceu o crescimento intenso da busca por serviços de levantamento aéreo-fotogramétrico. Um exemplo notável da época foi a “Empresa Aérea Cruzeiro do Sul”, que se aparelhou para atender a essa demanda.

Com a necessidade de capacitar pessoas para trabalhar com essas fotos, uma nova e importante demanda se estabeleceu. Isso resultou no surgimento de oportunidades de emprego para foto-intérpretes em diversas áreas e na criação de manuais para qualificar melhor os profissionais na técnica, dada a natureza das responsabilidades que esse trabalho implica.

Entretanto, como em toda técnica, para sua efetiva aplicação não bastava apenas obter conhecimento teórico. Era necessário adquirir e desenvolver uma boa prática para se tornar um profissional de reconhecida qualidade.

Com grande competência nessa especialidade, a professora Josette destacou-se pelos resultados de seus trabalhos como cartógrafa e foto-intérprete, mesmo fora do âmbito universitário. A alta qualidade de seus serviços a fazia muito requisitada por instituições públicas e privadas para colaborar em projetos aplicados. Infelizmente os relatórios impressos eram, com frequência, arquivados, sem ampla divulgação dos seus conteúdos e de sua autoria.

Entre as décadas de 1960 e 1980, não existiam, como agora, a obrigação e a facilidade de registrar, armazenar e disponibilizar informações de documentos

relativos às diferentes etapas de projetos realizados, assim como de seus participantes e de seus trabalhos específicos.

Não se pode deixar de mencionar que, além de sua longa atuação no magistério do Departamento de Geografia da UFRJ, a professora Josette também prestou relevantes serviços como professora em outras instituições de ensino, como o Instituto Militar de Engenharia (IME) e a Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).

Possivelmente, seu primeiro trabalho impresso foi “*Bassin Parisiense*”, publicado em 1948 no primeiro ano de edição do Boletim Carioca de Geografia da Associação de Geógrafos Brasileiros (AGB).

“Cartografia/Geomorfologia e Sensoriamento Remoto”, desenvolvido para o curso de Sensoriamento Remoto do Instituto de Estudos da Terra foi um dos manuais que produziu como texto de apoio para aulas.

## **ANTES DA REFORMA UNIVERSITÁRIA DE 1968: A ATUAÇÃO DA PROFESSORA JOSETTE NO ENSINO DO DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

Nesse período o acesso para alunos aos cursos superiores no Brasil era bastante seletivo, pois havia poucas vagas, para uma demanda crescente de candidatos. Isso ocorria sob o efeito de uma primeira expansão da oferta de vagas e da subsequente conclusão de curso em escolas de nível médio, tanto públicas quanto privadas.

Os conteúdos das provas de ingresso na universidade e, posteriormente, das avaliações de desempenho dos graduandos nas disciplinas curriculares atestavam as elevadas exigências do curso para a obtenção dos diplomas de bacharel e licenciado em geografia.

Dentre essas disciplinas, a cartografia merece destaque. O registro de seu conteúdo possibilita que novas gerações compreendam a adequação do ensino da época e a proficiência da professora no domínio dessa matéria, além da pertinente exigência demonstrada na avaliação acadêmica do desempenho de seus alunos.

Com um programa bastante extenso, a disciplina priorizava os conhecimentos básicos sobre a feitura e o uso de mapas, dedicando um tópico específico à fotointerpretação. Esse último item do programa incluía uma atividade prática de reconhecimento por observação direta de fotos, utilizando estereoscópios de bolso, para a análise de conteúdos de diferentes cenários de paisagens físicas e humanas. Já os estereoscópios de espelho, empregados em grandes projetos de fotointerpretação, eram conhecidos apenas por meio de fotografias em livros.

Naquela época, os livros-textos em português para cursos superiores eram escassos. Cartografia Geral, de autoria de Erwin Raisz, era a melhor e mais acessível publicação indicada para apoiar as aulas.

A avaliação do aprendizado nas disciplinas anuais era realizada pela soma dos resultados de duas provas parciais, uma ao final de cada semestre. Contudo, para ter acesso a essas provas e obter notas diferentes de zero, era necessário alcançar média cinco ou superior em atividades estabelecidas pelo professor a cada semestre. No caso da cartografia, as avaliações semestrais consideravam as notas de uma prova e as obtidas em exercícios práticos feitos em sala de aula, passados para casa ou em trabalho de campo.

A exposição dos conteúdos da disciplina de cartografia que a professora Josette ministrava, e seus propósitos de aprendizado, pode ser considerada uma oportunidade de mostrar às novas gerações o que era ensinado a seus alunos ao longo de um ano, bem como a amplitude do que deveria ser apreendido e, ao final, cobrado. O programa da disciplina, no período em que eu fui seu aluno, entre 1966 e 1970, contava com os seguintes tópicos dos quais me lembro:

- Projeções cartográficas e as características dos paralelos e meridianos;
- Movimentos aparentes do sol para um observador localizado numa latitude;
- Materiais e técnicas utilizadas para a elaboração de mapas;
- Escalas e legendas de mapas;
- Coordenadas geográficas, geodésicas e UTM;
- Leitura de mapas, pela descrição dos conteúdos nele representados;
- Uso do mapa e da bússola para se posicionar em campo;
- Construções de blocos-diagramas e croquis de paisagem;
- Reconhecimento do relevo e de suas formas por meio de curvas de nível em mapas;
- Cálculos de distâncias e áreas em mapas: uso de curvímetro e planímetro
- Construção de perfis topográficos;
- Construção de mapas de isolinhas: processo de interpolação geométrica de valores;
- Construções de gráficos e figuras para mapas temáticos;
- Fotointerpretação: obtenção e uso de fotografias aéreas e chaves de interpretação para diversas temáticas. Exercícios com fotos.

Para o aprendizado de alguns tópicos desse programa, torna-se evidente a necessidade de conhecimentos de Matemática e Desenho Geométrico. Contudo, alguns alunos não possuíam uma boa base nessas matérias, e as exigências em provas e exercícios serviam para que a definissem como uma pessoa excessivamente rigorosa, que não transmitia boa empatia. Na verdade, aquilo que deveria ser aprendido estava previsto no programa da disciplina, apesar das dificuldades apresentadas pelos alunos, e, conseqüentemente, era sua obrigação ensinar. Não se pode negar sua grande competência para tal fim. Embora exigente, ela era uma pessoa simples e atenciosa.

Para as atividades práticas, os alunos deveriam utilizar: lápis, canetas nanquim, lapiseiras com grafites (inclusive coloridos), régua, gabaritos, esquadros, compasso, papéis milimetrados, papel vegetal e folhas de acetato. Para as aulas com fotografias aéreas, estereoscópios de bolso e fotografias aéreas eram levadas pela professora. Algumas fotos serviam para ilustrações em aulas e outras para serem usadas em exercícios de fotointerpretação.

O trabalho de campo da disciplina era denominado “caminhamento expedito”. Nele, os alunos aprendiam a utilizar uma bússola geológica para registrar direções e inclinações do terreno em uma trajetória que se iniciava e terminava no mesmo ponto. As distâncias entre os pontos estabelecidos no trajeto eram mensuradas com uma trena. Era um aprendizado básico de como representar a topografia de um terreno, localizar e delimitar pequenas áreas em mapas de grande escala.

Esse trabalho de campo era realizado com turmas pequenas no bairro do Cosme Velho, no Rio de Janeiro. No trajeto, cada dupla de alunos, partindo de um ponto inicial, seguia em frente por ruas, subindo ladeiras, depois tomava uma rua lateral e, na primeira esquina, voltava por outras ruas, descendo para o ponto inicial. O trabalho consistia em reproduzir, com os dados obtidos, em escala e em papel milimetrado, a plotagem do trajeto percorrido. A diferença da distância, apresentada no desenho do aluno, entre o ponto de saída e o de chegada, representava o nível de precisão que o trabalho tinha alcançado. Era ensinado também como estabelecer ajustes na representação, face ao erro encontrado. Na prática, ela ensinava como estabelecer perfis topográficos de um terreno e, concomitantemente, como traçar os limites de uma área com a construção de um polígono.

## **APÓS A REFORMA UNIVERSITÁRIA: NOVAS INSTALAÇÕES PARA A CARTOGRAFIA**

Com a reforma universitária de 1968, que introduziu uma maior influência estadual no ensino, o curso de geografia passou a ter quatro anos de duração. Foi estabelecido um novo currículo, possuindo um ciclo básico com disciplinas

de duração semestral. Nele, além da disciplina obrigatória de cartografia, acabou sendo incluída, como disciplina eletiva, a fotointerpretação. Pouco tempo depois, o ciclo básico deixou de existir, sendo algumas disciplinas substituídas, como a Matemática, por disciplinas de conteúdo geográfico. As avaliações deixaram de serem feitas por conceitos, voltando à prática de atribuir notas.

Também, por essa reforma, deixou de existir a FNFi. O curso de geografia passou a fazer parte do Instituto de Geociências (IGEO) do Centro de Ciências Exatas e da Natureza (CCMN) e foi alocado, provisoriamente, no prédio da antiga Escola de Engenharia no Largo de São Francisco. Atualmente, nesse prédio está instalado o Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da UFRJ.

Em 1971, o Departamento de Geografia foi transferido para as atuais instalações do IGEO na Ilha do Fundão, sendo alocado nos blocos I e G2, bem como em algumas salas do bloco H1. O planejamento da ocupação desses espaços e o acompanhamento das obras físicas foram tarefas assumidas pelos professores Maria do Carmo Galvão, Maria Luiza Fernandes Pereira e Jorge Xavier da Silva, a quem coube a designação da destinação das salas.

A consulta ao primeiro livro de atas das reuniões iniciais da Congregação do Instituto de Geociências revela a participação de uma representação da Engenharia, ao lado dos departamentos de astronomia, geografia, geologia e meteorologia. Diante dessa composição, pode-se inferir que as dependências do bloco H1 poderiam servir a um eventual propósito da Engenharia, como a criação de um curso de cartografia. Essa hipótese se fortalece pelo fato de que, das 4 salas desse bloco com destino definido, 3 estavam relacionadas à cartografia.

Uma sala foi destinada ao Laboratório de Trabalhos Práticos de Geografia Física. As demais foram alocadas da seguinte forma: o gabinete da professora Josette; a sala para depósito dos mapas do CPGB; e uma ampla sala, situada à esquerda, logo na entrada do bloco, equipada com pranchetas para as aulas de cartografia. As demais salas permaneceram desocupadas por um longo tempo, sem uma clara definição de seu uso. Embora houvesse motivos para solicitar a ocupação dessas salas pelo mestrado em geografia, criado logo no início da ocupação dos prédios do IGEO, em 1972, isso não ocorreu.

Mais adiante, por um possível acordo feito entre a decania do CCMN, o IGEO e o Departamento de Geografia, a biblioteca do CCMN foi instalada provisoriamente na sala da cartografia. Esta, por sua vez, foi realocada para outra sala de igual área no mesmo bloco, adjacente à sala da professora Josette.

Operando em condições precárias, a biblioteca, que abrigava livros de outras unidades do centro, carecia de espaço adequado para organização do acervo e de um quadro de funcionários capacitado e compatível com suas dimensões,

além de condições ambientais para preservar seu material, equipe e usuários dos efeitos do calor intenso provocado pela incidência direta do sol em suas grandes janelas de vidro.

Face aos evidentes problemas da localização provisória, medidas foram tomadas prontamente para garantir o bom funcionamento da biblioteca, começando pelas obras na dependência destinada à sua localização definitiva, na área da Decania do CCMN. Nesse novo espaço, também foi criado um setor de mapoteca, com o acervo de mapas que estavam armazenados no bloco H1, pertencente à geografia. A antiga sala da cartografia ficou desocupada.

É também possível considerar que um acordo foi estabelecido entre o departamento, o instituto e a decania do CCMN em relação aos mapas, dado que o acervo da biblioteca da geografia ficou sob a guarda do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG). Entre os professores, circulava a ideia de que todas as bibliotecas setoriais seriam dissolvidas e seus acervos passariam a compor a Biblioteca do CCMN.

As salas vazias, sem destinação explícita, acabaram gradativamente despertando o interesse do quadro docente do departamento, motivado pela expansão de seu Programa de Pós-Graduação e pelo desenvolvimento de projetos de pesquisa, que levaram à criação de novos laboratórios para ensino e pesquisa. Algumas outras salas acabaram sendo ocupadas pelo Departamento de Meteorologia.

Em 1996, uma sala antes vazia no bloco H1 recebeu o Laboratório de Informática para os alunos de graduação do IGEO, equipado com uma rede interna de 25 computadores e acesso à internet. Caso um curso de cartografia fosse criado, a professora Josette provavelmente seria transferida para outro departamento. Para a sorte do Departamento de Geografia, essa mudança não se concretizou, e ela permaneceu lecionando na ampla sala de cartografia da geografia no final do bloco H1.

## **A CARTOGRAFIA NO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

Em 1972, teve início o Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG), com a oferta do curso de mestrado. O corpo docente permanente era constituído pelos professores responsáveis pela criação do curso: Berta Becker, Jorge Xavier da Silva, Lysia Maria Cavalcante Bernardes, Maria do Carmo Correia Galvão e Theresinha Segadas.

No começo das atividades do curso, o professor Waldemar Mendes e a professora Josette se juntaram a eles. Seu ingresso no quadro permanente foi aprovado pela UFRJ, conforme as normas e regras da Coordenação de Aperfeiçoamento



de Pessoal de Nível Superior (CAPES), as quais consideravam a possibilidade de reconhecer o grande mérito profissional que ambos detinham para tal finalidade, mesmo sem possuírem o título de doutor.

Suas participações no mestrado acabaram sendo maiores, principalmente em relação às aulas e a uma condição informal de coorientadores. Muitos graduandos e mestrandos, no desenvolvimento de suas monografias e dissertações que envolviam conhecimentos específicos de suas especialidades, contaram com o relevante apoio e contribuição, tanto no aprendizado em sala de aula quanto na execução de atividades práticas de suas pesquisas.

Nesse novo momento do departamento, a professora Josette manteve suas atividades de ensino na graduação e na pós-graduação, incorporando em suas aulas a difusão de conhecimentos relativos às novas tecnologias: as imagens de radar e de satélite. Entretanto, o uso mais amplo dessas imagens demorou a se fazer presente nas atividades práticas de ensino e pesquisa, face às dificuldades de aquisição.

## **AS IMAGENS DE RADAR E DE SATÉLITE: DE UM USO RESTRITO PARA UM ACESSO AMPLO E SOFISTICADO**

Na década de 70, do século passado, as imagens de satélite e de radar começaram a ser empregadas com maior frequência em pesquisas no Brasil, principalmente a partir das atividades do Instituto de Pesquisas Espaciais (INPE) e do Projeto Radar da Amazônia (RADAM), respectivamente.

### ***Imagens de Satélite***

No Brasil, o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) foi responsável pela captação, uso e distribuição de imagens da série de satélites Landsat, que começaram a ser obtidas em 1973.

Além da utilização das imagens pelo próprio INPE, passou a ser importante torná-las acessíveis aos pesquisadores brasileiros, uma vez que estas ofereciam amplas possibilidades de aplicação em diversas áreas científicas e tecnológicas, como também em projetos de instituições públicas e privadas.

Nos primeiros anos, a aquisição de imagens representava um custo relativamente alto para instituições e pesquisadores, o que dificultava sua rápida expansão de emprego. Além disso, havia um conhecimento limitado sobre o manejo dessas imagens e suas potenciais aplicações.

Em 1975, o INPE realizou o primeiro curso de divulgação do uso de imagens de satélite em sua sede em São José dos Campos. Ainda nesse período, os primeiros trabalhos com uso de satélite começaram a aparecer em eventos científicos, incluindo aqueles promovidos pelo próprio instituto.

Cabe destacar o papel de instituições brasileiras de fomento à pesquisa, como o então Conselho Nacional de Pesquisa (CNPq) e as fundações estaduais de apoio à pesquisa, que passaram a atender solicitações de recursos para a aquisição de imagens em projetos de pesquisa.

As primeiras imagens, disponibilizadas para interpretação visual, eram reproduções fotográficas em papel. Elas representavam os valores das refletâncias do espectro luminoso, emitidas pela superfície terrestre e captadas pelos sensores, numa escala de tonalidades do branco ao preto. A cada passagem do satélite por um mesmo local, eram obtidas imagens, hoje consideradas de baixa resolução, cobrindo grandes áreas.

Em torno de 1980, os valores das refletâncias das imagens captadas passaram a ser disponibilizados em fitas magnéticas, passíveis de leituras nos grandes computadores da época. Isso ampliou as possibilidades de manuseio e reprodução de resultados, além de viabilizar o começo de trabalhos de pesquisa com interpretações semiautomáticas dos conteúdos de cada imagem.

Desde o início, também houve um grande esforço para que se chegasse ao acoplamento direto de imagens de satélite sobre as bases cartográficas existentes para a produção de mapas. Nos anos 1980, a solução desse entrave foi sendo gradativamente alcançada.

Entre os destaques para a ampliação da utilização de imagens, estão: o aumento da resolução das imagens e o conseqüente avanço da qualidade dos processos automáticos de interpretação; a obtenção de imagens coloridas; as possibilidades de monitorar grandes e pequenas áreas com maior frequência; e os novos meios de disponibilização e manuseio de seus dados em formato digital, primeiramente em grandes computadores e, depois, em computadores pessoais, que começaram a surgir em número crescente, com recursos cada vez mais sofisticados.

Lembro que, no começo, os computadores pessoais eram caros. Por isso, os bolsistas de iniciação científica e os alunos que faziam monografias e dissertações de mestrado dependiam do acesso a esses equipamentos nas salas de seus orientadores, o que exigia que estivessem presentes no departamento o dia inteiro, aguardando a sua vez de uso.

### ***Imagens de Radar***

A partir da 2ª Guerra Mundial, um projeto foi estabelecido para mapear toda a superfície terrestre na escala de 1:1.000.000 por meio da utilização de fotografias aéreas. Nesse tipo de trabalho de aerofotogrametria, fotos são obtidas em trajetórias lineares que, em parte, se superpõem, permitindo a interpretação es-

tereoscópica para visualização tridimensional da área focalizada. Havia também a possibilidade de obter, além da foto vertical, duas oblíquas laterais. Esse tipo de levantamento, que também foi usado no Brasil, era realizado de forma mais rápida e econômica para grandes áreas de pouca população, mas resultava em menor qualidade final.

O primeiro mapeamento detalhado de todo o país foi realizado com fotografias aéreas, embora ainda na pequena escala de 1:1.000.000. Contudo, na Região Norte, a densa cobertura vegetal da Floresta Amazônica e a frequente presença de nuvens eram fatores que comprometiam a qualidade dos mapas gerados.

Fazer mapas mais precisos com escalas maiores, para toda a Amazônia, pelos métodos tradicionais de levantamento de campo, era algo fora de qualquer possibilidade. Nos anos 1970, o governo militar estabeleceu e implantou o projeto RADAM (Radar da Amazônia). Além de obter uma base cartográfica mais precisa, o projeto tinha outros propósitos relacionados a essa porção do território brasileiro, incluindo o levantamento de seus recursos naturais. Foi considerado, até então, o maior projeto do mundo com essa finalidade.

Para cada área cartografada pelas imagens de radar, foram gerados mapas e relatórios cobrindo os seguintes temas: geologia, geomorfologia, solos, relevo, cobertura vegetal e uso do solo. Os mapas foram publicados na escala de 1:1.000.000, a partir de levantamentos feitos da escala 1:250.000. A opção pelo radar, cujo sistema de captação dos dados eliminava a barreira das nuvens, foi adotada levando em conta que as imagens podiam ser observadas por estereoscopia, o que permitia a visualização da superfície terrestre em três dimensões.

Posteriormente esse projeto foi estendido para todo o país com o nome de RADAMBRASIL. Ao seu término, todo o acervo produzido foi levado para a Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que deu prosseguimento à conclusão de trabalhos de impressão de mapas e relatórios. Todo esse material está à disposição para consulta, com seus conteúdos valiosos para as atividades de ensino e pesquisa.

Nesse tempo, junto aos sensores, desenvolvia-se o uso de computadores de grande porte e, posteriormente, os de uso pessoal. Eles acabaram contribuindo com novos recursos para a produção de mapas mais precisos, marcando também o começo do geoprocessamento.

## **OS ÚLTIMOS ANOS DA PRESENÇA DA PROFESSORA JOSETTE NO DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

Desde cedo, a professora Josette dedicou-se à atualização no uso de sensores e, à semelhança do que fez com as fotografias aéreas, passou a disseminar os novos conhecimentos em suas aulas. Sua vasta experiência e grande capacitação em fotointerpretação de fotografias aéreas tornaram-se cada vez mais úteis e importantes para trabalhar com imagens, inclusive com imagens de satélite. As primeiras imagens do Landsat, devido a sua baixa resolução, exibiam alvos representados por manchas, definidas por tonalidades de cinza, que variavam do branco ao preto, que só podiam ser identificados por interpretação visual. Se sua experiência lhe facilitava a interpretação do conteúdo dessas imagens, com a melhoria contínua dos níveis de resolução das novas imagens, que passaram a permitir a rápida identificação direta de muitos alvos, suas interpretações alcançaram novos patamares de qualidade.

Ao transitar do início do uso da fotografia aérea até a fase de grande expansão do uso de imagens para mapeamentos, a professora Josette acumulou vasta experiência, o que lhe permitiu propiciar a seus alunos um ensino atualizado das teorias e práticas cartográficas.

Ela conviveu ainda com a introdução de novas disciplinas, ligadas ao uso de novos equipamentos de informática e meios de produção de mapas: o geoprocessamento e o sensoriamento remoto.

Sua aposentadoria abriu uma vaga para concurso com um conteúdo programático rigoroso, visando garantir que o novo docente aprovado viesse a manter e a ampliar a herança de qualidade que a professora legou ao ensino de cartografia no departamento.

O professor Paulo Márcio Leal de Menezes, aprovado nesse concurso, não só continuou a promover um ensino atualizado da cartografia, como também, com sua qualificação, assumiu o desenvolvimento de trabalhos de pesquisa e orientação de alunos, com o apoio do Laboratório de Cartografia, criado por ele em 1995.

Atualmente o professor Paulo Menezes e o professor Manoel do Couto Fernandes, por suas competências, seguem expandindo a qualificada inserção da cartografia nas áreas de pesquisa, extensão e ensino, tanto na graduação quanto na pós-graduação em geografia da UFRJ.

Ao finalizar, é importante afirmar que a professora Josette não foi apenas mais um nome do quadro docente. Ela merece ser sempre lembrada e homenageada pelos grandes méritos alcançados no desempenho de sua profissão. Não menos importante foi sua contribuição, ao longo de três décadas, na segunda metade do século XX, ao inaugurar a relevante presença da cartografia na história do Departamento de Geografia da UFRJ.

Recebido em: 23 maio 2025. Aceito em: 01 jun. 2025.

# Uma pequena homenagem à Professora Josette Lydie Madeleine Lenz Cesar

**PAULO MÁRCIO LEAL DE MENEZES<sup>1</sup>**

Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Rio de Janeiro, Brasil

Após saber do falecimento da Prof<sup>a</sup>. Josette, ocorrido em 30/11/2024, na cidade do Rio de Janeiro, quis escrever algumas palavras para homenagear essa pessoa ímpar para a cartografia brasileira, cujo reconhecimento, para muitos, poderia ter sido esquecido nesse cenário. A Prof<sup>a</sup>. Josette foi responsável pela formação, na disciplina de cartografia, de várias gerações de geógrafos, engenheiros cartógrafos e de geodésia e topografia, como eram então denominados até 1980 os graduados pelo IME. Até os anos 1990, a Prof<sup>a</sup>. Josette atuou, principalmente, na Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), no curso de Engenharia Cartográfica; na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), no Departamento de Geografia e no Instituto Militar de Engenharia (IME), na Seção de Engenharia Cartográfica (Geodésia e Topografia). Também foi responsável por diversos cursos em outras instituições, versando não só sobre cartografia, mas envolvendo também sensoriamento remoto, geomorfologia, geologia e interpretação de fotografias aéreas e satelitárias.

Era uma pessoa bastante reservada, porém muito simpática e possuidora de um carisma único, o que se refletia claramente em suas aulas. Francesa de nascimento, foi formada em ciências humanas, geografia, pela *Université Paris IV*. Consta no processo de reconhecimento do curso de bacharelado em Geografia da UFRJ, em 1993, ser graduada em Geografia pela UniRio, ministrando as disciplinas de cartografia e fotointerpretação. No entanto, na documentação da renovação do credenciamento do curso de mestrado do Programa de Pós-graduação em Geografia da UFRJ, consta ser licenciada em geografia pela UFRJ, vinculada à Instituição pelo Regime de Dedicção Exclusiva, sendo responsável pela disciplina de fotointerpretação em geografia.

Devido ao seu temperamento reservado, não sabíamos de sua vida privada. No entanto, através do contato com um de seus sobrinhos, Carlos Lenz César, foi possível receber algumas informações relevantes. Conheceu em Paris e foi casada com o geógrafo Hédio Xavier Lenz César, que pertenceu ao Conselho Nacional

---

<sup>1</sup> - Professor Titular aposentado do Departamento de Geografia da UFRJ. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7049-7081> E-mail: [pmenezes@acd.ufrj.br](mailto:pmenezes@acd.ufrj.br)

de Geografia (IBGE), até integrar a Divisão de Cartografia da ONU. Fruto deste casamento, seu único filho, Christian Lenz César, teve seu nascimento em 1950, tendo sido o primeiro nascimento ocorrido no Hospital dos Servidores do Estado no Rio de Janeiro. Héldio e Christian faleceram antes da Prof<sup>a</sup>. Josette.

Minha convivência com a Prof<sup>a</sup>. Josette iniciou-se em 1975, quando cheguei ao IME, para cursar a graduação em Geodésia e Topografia. Durante o curso, a nossa iniciação cartográfica veio através de três disciplinas: Cartografia I, com os fundamentos de cartografia; Cartografia II, com os fundamentos de cartografia temática e Fotointerpretação, em que nos foi passado todo o seu vasto conhecimento da interpretação de fotografias aéreas, principalmente atuando nas áreas de geomorfologia e fotogeologia.

Numa época em que se começava, ainda, a trabalhar com computação eletrônica e sensores remotos, praticamente nada dessas três disciplinas enveredava por esse caminho. Assim tínhamos que lidar com dezenas de mapas em papel, mostrados como exemplos, bem como centenas de fotografias aéreas, sobre as quais nos debruçávamos para aprender os segredos da estereoscopia, da fotogeologia e da interpretação de tudo o que estivesse contido nas fotografias. O acervo da Prof<sup>a</sup>. Josette era imenso e muito bem organizado, abrangendo mapas e fotografias de todas as áreas do Brasil. Grande parte deste material se encontra hoje no laboratório de Cartografia da UFRJ (GeoCart) e é utilizado em uma série de disciplinas nos cursos de geografia desta instituição.

Muito difícil mesmo era entendermos o seu português! Possuindo um forte sotaque, assimilar o que ela falava era uma tarefa árdua. Por exemplo, a primeira vez que ela citou o termo (como entendíamos) “cossensdielle”, ficamos muito aliviados em saber que significava “cosseno da latitude”. Porém a sua didática era formidável e íamos enveredando pelo conhecimento cartográfico. Numa época em que a bibliografia nessas disciplinas, principalmente em português, era nenhuma, a organização de suas aulas era uma documentação riquíssima e me orientou inclusive na disciplina de fotointerpretação da UFRJ.

Durante meus 14 anos como professor em comissão do Instituto Militar de Engenharia, convivi com a Prof<sup>a</sup>. Josette em encontros esporádicos, mas sempre com um bate-papo bastante agradável. Em 1993, durante uma dessas conversas com ela, no IME, tive o conhecimento de que ia se aposentar pela UFRJ e que seria aberta uma vaga de professor para a área de Cartografia. Antes mesmo de decidir participar do concurso, disse-lhe que a substituir seria uma honra muito grande para mim. Creio, no entanto, que ela não acreditava muito na minha capacidade de adaptação: ser professor em um ambiente militar e passar para um ambiente bastante diferente daquele que estava acostumado. Realmente, tive

que passar por um processo de adaptação, promovido por mim mesmo, porém com uma ajuda substancial do ambiente criado em torno de meus primeiros alunos da Geografia da UFRJ.

Herdei, como era de praxe no Departamento de Geografia, as suas duas disciplinas: Cartografia e Fotointerpretação, mas não só isso. Recebi também uma mapoteca com todo o seu acervo de mapas analógicos e uma boa parte de seu acervo de fotografias aéreas, com as devidas interpretações e anotações, o que muito me auxiliou, no início, na condução dessas disciplinas. Posteriormente, recebi outras doações, onde me foi entregue todo o material didático dessas duas disciplinas, ou seja, o material de toda uma vida dedicada ao ensino da cartografia e da fotointerpretação.

Pessoalmente, ao encerrar essa pequena homenagem à Prof<sup>a</sup>. Josette, gostaria de deixar aqui meu profundo agradecimento, não só pelo aprendizado que tive e pelo material didático fornecido, mas, principalmente, por ter me transmitido a paixão pela fascinante ciência cartográfica. Esta ciência, cujo passado vive pelo legado dos mapas dos grandes cartógrafos, vê no presente as transformações ocorridas através da computação eletrônica e das novas tecnologias e, para o futuro, permite antever um imenso horizonte a ser desbravado pelos novos cartógrafos.

Recebido em: 03 jun. 2025. Aceito em: 12 jun. 2025