

## **MOBILIDADE PARA FINS TURÍSTICOS NO ESPAÇO RURAL: Uma análise do Distrito de Itaiacoca/PR**

Ana Cristina Costa Siqueira<sup>1</sup>

### **Resumo**

A mobilidade tem como princípio a circulação de pessoas, porém deve ser eficaz sob o ponto de vista de quaisquer usos. O presente estudo de caso tem o objetivo de analisar a mobilidade no distrito de Itaiacoca, área rural do município de Ponta Grossa. Metodologicamente, o estudo pauta pelo método dedutivo e pela pesquisa bibliográfica e documental. Também é caracterizado como pesquisa quantitativa e qualitativa, isso devida à aplicação de questionário semiestruturado para entrevista com os moradores do município de Ponta Grossa, via ambiente virtual do Facebook.

**Palavras-chave:** Mobilidade, Rural, Turismo

### **Introdução:**

A mobilidade tem sua origem na cidade, sendo assim compreendida a partir de conceitos de espaço urbano, pois os deslocamentos envolvem a circulação de pessoas, bem como o transporte de mercadorias, de bens e de produtos, bem como a transmissão de informações. Além disso, a mobilidade no espaço urbano também está relacionada ao espaço rural simplesmente devido ao livre deslocamento de pessoas do campo para a cidade e vice-versa por razões não estritamente econômicas.

No município de Ponta Grossa, a questão da mobilidade ainda é algo a ser discutido por parte dos gestores. Embora sejam apontadas algumas deficiências no espaço rural do município, essa é uma preocupação também que contempla o espaço do distrito administrativo de Itaiacoca.

Na perspectiva do turismo, pode-se citar a mobilidade, já que a atividade se constitui dos deslocamentos de pessoas em busca de lazer e entretenimento, através da realização de visitações a destinos que possuem atrativos que desencadeiam uma motivação gerada por diversos motivos.

Desse modo, menciona-se o potencial turístico do distrito de Itaiacoca, que possui atrativos naturais e gastronômicos, mas com uma infraestrutura e acesso que impossibilita a

---

<sup>1</sup> Universidade Estadual de Ponta Grossa. E-mail: [anacostasiqueira@gmail.com](mailto:anacostasiqueira@gmail.com).

visitação até esses locais. Apesar dessa situação impeditiva, contudo o poder público está realizando projetos como o de sinalização dos caminhos que levam até lá e também no que se refere à mobilidade do turismo com a criação de ciclovias.

Sendo assim, pretende-se analisar a mobilidade para fins turísticos no espaço rural do município de Ponta Grossa/PR, tendo como recorte espacial o distrito de Itaiacoca, sendo analisada na perspectiva dos moradores do município que vivenciam a mobilidade rural e a turística no seu cotidiano e oferecem a sua opinião através do ambiente virtual de rede social como o Facebook, pois se busca compreender a perspectiva de ambos os cenários da mobilidade, ou seja, a partir do morador local e também do poder público.

Nessa concepção, o trabalho se estrutura a partir de uma breve introdução e, após uma diferenciação do espaço urbano e rural vinculada à mobilidade urbana no espaço rural, em seguida discute-se o potencial turístico no distrito de Itaiacoca e também sobre a opinião de moradores a respeito da mobilidade para fins turísticos no distrito de Itaiacoca/PR e, por fim, segue-se com as considerações finais.

### **A diferenciação do espaço urbano e rural e a aplicabilidade da mobilidade no deslocamento de pessoas**

A separação socioespacial do urbano em relação ao rural sempre foi alvo de discussão entre autores da Geografia, isso devido à presença, principalmente, de limites visíveis que dividem ambos os espaços, pois possuem características próprias que os diferenciam. Conforme Endlich (2006), essa divisão originou-se na Antiguidade ocidental, há mais de 5.500 anos, no entanto, durante a Idade Média, a divisão física entre a cidade e o campo se tornou evidente principalmente no que se refere às cidades muradas, tipo de urbanismo característico do período.

A relação do rural com o urbano e, por conseguinte, do campo com a cidade, é direta, pois as populações e as suas atividades se cruzam, no entanto pode haver práticas urbanas no campo e práticas rurais na cidade, como, por exemplo, a existência de chácaras no ambiente das cidades e a existência de indústrias no campo. Para Mota (2012), os termos cidade e campo sempre estiveram repletos de diferenciações, sendo a cidade compreendida como o espaço da centralidade, concentrado e hegemônico em relação ao campo, e o campo subordinado à cidade e caracterizado por uma dispersão espacial das pessoas.

Nesse aspecto, o espaço rural se diferencia do espaço urbano através de características próprias, como temporalidades medidas pela ruralidade. Conforme Candiotto e Corrêa (2008), as ruralidades seriam características próprias do espaço rural e formam a identidade de uma comunidade rural, entretanto as urbanidades se referem a objetos e a práticas de caráter urbano. Mesmo assim, contudo, ambos os espaços possuem uma relação, assim como as ruralidades e urbanidades.

A ruralidade pode ser compreendida como uma conexão do espaço rural com sua comunidade e que ocorre a partir de representações e de valores patrimoniais. O espaço urbano e rural, tal qual a ruralidade, estão ligadas às representações sociais que expressam concepções de mundo e valores distintos e agindo em conformidade com o universo simbólico, estando sujeitas a reelaborações, assim como a adequações diversas (CARNEIRO, 1998).

Embora cada espaço possua sua particularidade, possuem relação entre si e esse vínculo aparece atrelado à Divisão Territorial do Trabalho, como apontado por Mota (2012, p. 279):

Com a racionalização da produção industrial por meio da divisão do trabalho, sobretudo com a tecnificação da produção, as formas de apropriar a natureza transformaram-se e exigem uma quantidade inferior de força bruta, portanto, reduzem os postos de trabalho e expulsam o homem do campo. Em contrapartida, as cidades em emergência recebem tal contingente populacional e têm um crescimento vertiginoso. Tanto no que se refere aos novos arranjos produtivos, como de meios de acumulação de capital e de reprodução de um modo de vida específico, ligado ao trabalho assalariado e ao consumo.

Alguns conceitos diferenciam nitidamente o rural do urbano. Isto ocorre devido, principalmente, às formas diferenciadas de organização e produção do espaço, ocasionadas pelas relações sociais proporcionadas pela cultura e os contrastes com relação aos dados demográficos: “Os conceitos de rural e urbano servem, antes de tudo, para designar dois tipos diferentes de produção e organização do espaço, embora esta dimensão não esteja dissociada do seu conteúdo relacional e social” (RODRIGUES, 2014, p. 431).

Dessa maneira, é necessário compreender o espaço rural, pois nele são produzidas diversas atividades necessárias para o entendimento da sociedade e as relações sociais que essas atividades nesse espaço produzem. Nesse contexto, o espaço rural pode ser compreendido a partir de um assunto territorial, pois o uso do solo e atividades provenientes da sociedade moradora do campo não é determinado somente pelas práticas agrícolas, mas

estão associadas a outras atividades terciárias. Por consequência, o desenvolvimento do rural é visto como uma concepção espacial e multissetorial (ENDLICH, 2006).

Outro aspecto a ser mencionado por Rodrigues (2014) é que o conceito de urbano está sempre vinculado à cidade e é relacionado à produção e à modificação de um ambiente. Essa conceituação se torna, contudo, insuficiente perante o espaço rural, já que também possui transformações no ambiente, embora as suas particularidades com a paisagem estejam presentes. Dessa maneira, pode-se caracterizar a cidade como aquela em que se concentram as atividades urbanas constituídas por territorialidades ligadas, sobretudo, a serviços e ao comércio.

O espaço urbano é concomitantemente fragmentado e articulado, possui vínculos e inter-relações entre as suas partes com intensidade relativa. Essas relações podem ser percebidas mediante os fluxos de meios de transporte, fluxos de indivíduos e fluxos de mercadorias, bem como os deslocamentos cotidianos inerentes a diversos tipos de motivação, como para áreas residenciais e do trabalho, por motivos de compras seja até o centro da cidade como também em lojas de bairros, visitação a parentes, amigos, cinema e parques (CORRÊA, 1989).

A discussão na formatação de políticas públicas, no que se refere à melhoria dos deslocamentos nas cidades, torna-se de relevância, pois a modificação desses aspectos pode trazer uma imagem diferenciada ao ambiente de convívio dos moradores e, também, oferecer alternativas de melhoria na qualidade de vida, assim como pode gerar a inclusão social ou a exclusão.

No que se refere aos deslocamentos, pode-se mencionar a mobilidade no espaço urbano e rural, pois o devido planejamento pode-se tornar uma alternativa para facilitar e dinamizar os fluxos de pedestres e de veículos entre a cidade e o campo, já que em ambas as situações devem constar obras de infraestrutura de acesso, bem como sinalização adequada para que indivíduos possam se locomover conforme a sua necessidade.

A mobilidade urbana tem sido preocupação dos municípios brasileiros, bem como de gestores que buscam ferramentas para a melhoria dos problemas relacionados aos deslocamentos. Por isso ferramentas de planejamento surgem como uma maneira de minimizar esses fatores e dinamizar os fluxos de veículos, de pessoas e de mercadorias.

Para se mencionar a mobilidade, deve-se primeiramente conceituá-la, sendo que mobilidade é, antes de tudo, sinônimo de movimento. Assim, portanto, compreende-se que

oferece possibilidades de deslocamento perante o espaço, seja no âmbito rural, seja no urbano. Dessa maneira, Corrêa (1997) aponta que a mobilidade se refere a um dos componentes que pertencem às “interações espaciais”, sendo um fluxo e refluxo de indivíduos trabalhadores, consumidores e turistas, como também fluxo e refluxo de produtos e de informações que se dinamizam e concebem o espaço.

Assim como o espaço urbano, o rural merece atenção por parte dos gestores dos municípios, pois, para que haja a circulação de pessoas, se faz necessária uma mobilidade eficaz. Nesse sentido, é um fator que necessita de planejamento contínuo para que aconteça o deslocamento facilitado entre ambos os espaços de maneira física e/ou virtual.

A mobilidade não está relacionada somente a fatores como de pedestres e de veículos, mas também relacionada a todas as formas de locomoção humana, como vias em ambiente virtual, como, por exemplo, meios de comunicação que ofereçam mobilidade para que pessoas possam ter acesso fácil e rápido à informação e à comunicação para a realização de atividades cotidianas, tal qual o trabalho e o lazer.

Inicialmente, o desenvolvimento de novas tecnologias de comunicação gerou a suposição de que diminuiriam os deslocamentos na cidade, pois inúmeras demandas poderiam ser atendidas por telefone ou por internet, sem que fosse necessário ir de um lugar ao outro. (SPOSITO, 2006, p. 127).

Com o surgimento da globalização e a chegada da internet, os ambientes virtuais — como *sites*, redes sociais e blogues — se tornaram conhecidos e possibilitaram o rápido acesso à comunicação e informação, que, por consequência, geraram o aumento de deslocamentos para diversos destinos. Pode-se dizer que os ambientes virtuais são possibilidades de mobilidade, pois auxiliam na divulgação desses locais com potencial econômico, cultural e turístico. Isto é, o indivíduo que utiliza os recursos tecnológicos disponíveis pode conhecer diferentes locais sem ter ao menos se deslocado fisicamente para eles, porém pode adquirir motivação para conhecê-los pessoalmente.

No se refere à circulação de pessoas, pode-se apontar a atividade turística, que necessita da mobilidade para que haja o deslocamento de turistas entre o espaço urbano e o rural. Com isso, o deslocamento de pessoas deve ser facilitado para viabilizar o consumo de produtos turísticos, ofertados por destinos e também por agências de viagens.

O turismo desempenha importante papel na movimentação de pessoas para as mais diferentes direções conduzindo aos núcleos receptores. Mobilidade populacional

implica relação entre espaço, capital e população, não apenas para trabalho, mas contemporaneamente para lazer. (CORIOLANO; FERNANDES, 2014, p. 45).

Como o turismo é o deslocamento de pessoas, os fluxos devem ser estudados já que estes são os deslocamentos mediante motivações adquiridas. Desse modo, a mobilidade, nesse caso, deve ser fundamental para se gerar os deslocamentos para qualquer local, como o espaço urbano ou o espaço rural.

### **A questão da mobilidade no espaço rural do município de Ponta Grossa**

Para Barreto (2011), a visão do espaço rural vem sofrendo alterações com o passar dos anos, já que oferece atividades como de caráter industrial, recreativo e de turismo. Desse modo, pode-se citar também aí a inclusão da preservação ambiental, pois o espaço rural atualmente é visualizado como um local considerado pela autora como tranquilo e simples, pois os indivíduos o buscam por descanso ou como segunda residência, utilizando esse espaço como uma fuga do cotidiano da agitação que as grandes cidades oferecem.

Nessa perspectiva, o espaço rural do município de Ponta Grossa se encontra distribuído entre os distritos de Itaiacoca, Uvaia, Periquitos e Guaragi. Conforme o IBGE (2010), o município de Ponta Grossa possui 6.878 habitantes no meio rural e 304.783 habitantes no meio urbano. Desse modo se percebe que o espaço urbano possui mais habitantes do que o rural, concentrando em si quase toda a população municipal.

Assim, num ambiente de tanta concentração urbana, o Plano de Mobilidade Urbana deve apresentar o deslocamento facilitado, bem como acesso aos meios de comunicação, pois a deficiência nesses aspectos pode gerar a exclusão dos moradores. Por isso no município de Ponta Grossa se fazem necessárias medidas que dinamizem os processos de deslocamentos e prestação de serviços, porém o município não dispõe de um plano de mobilidade urbana, sendo esse um aspecto negativo evidenciado no Plano Diretor de 2016.

O Plano Diretor Municipal de Ponta Grossa menciona que os municípios paranaenses, no início do século XX e que se assemelham ao porte de Ponta Grossa, já apresentavam uma população urbana superior à rural. Com o passar dos anos, a população rural foi gradativamente caindo em comparação aos anos de 1991 e 2000. Devido ao incremento do setor industrial, houve estímulo de políticas de cunho estadual e federal que afetaram as

condições espaciais e sociais de Ponta Grossa (CONSULTORIA AMBIENS SOCIEDADE COOPERATIVA, 2016).

Fatores de risco relacionados ao acesso que geram a mobilidade podem ser apontados pela Consultoria Ambiens Sociedade Cooperativa (2016) no Plano Diretor Municipal. Segundo ela, a malha viária rural está presente somente nas vias que ligam os distritos, assim como não há tratamento geométrico adequado nas intersecções de acesso e também há carência de pontes de madeira de acesso ao distrito de Itaiacoca, caracterizando-se essa situação como de risco.

Pode-se observar, no entanto, que esses fatores podem prejudicar o acesso, pois o município ainda não mostra uma proposta referente à melhoria desses aspectos de risco apontados, isso devido ao fato de o Plano Diretor de 2016 ainda estar em processo de finalização. Ao mesmo tempo, ao se realizar uma análise em comparação ao Plano Diretor Participativo de 2006, pode-se concluir que os problemas citados são os mesmos, o que mostra que não foram solucionados.

Em relação à mobilidade para o turismo no espaço rural, a Fundação Municipal de Turismo de Ponta Grossa está, contudo, desenvolvendo o projeto "Caminhos de Itaiacoca", projeto que conta implantar uma sinalização turística e também a elaboração do aplicativo da instituição que facilite as informações para o visitante referente aos atrativos, aos equipamentos de alimentação e hotéis que estão contidos no município. E também, com relação ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa (IPLAN), cabe informar que está desenvolvendo um projeto para a realização de uma ciclovia que contemple os atrativos turísticos do município, sendo que esse projeto começará a ser elaborado a partir de 2018, tal qual o Plano de Mobilidade Urbana.

Assim, portanto, o espaço rural do distrito de Itaiacoca, pertencente ao município de Ponta Grossa, possui potencial turístico devido à presença de atrativos turísticos naturais e gastronômicos, então a mobilidade até o distrito deve ser aprimorada para o recebimento de visitantes.

## **O potencial turístico no distrito de Itaiacoca**

O distrito de Itaiacoca é composto por vilarejos (Figura 1) e está localizado no espaço rural do município a cerca de 30 km de Ponta Grossa. Segundo Cruz (2001), o distrito de

Itaiacoca está localizado exatamente a 32,4 km do centro da cidade de Ponta Grossa e é caracterizado como área rural que está contida na Escarpa Devoniana, formada por campos, por matas e por vilas de moradores.

Esse distrito é composto por uma região acidentada e que possui como principais atividades de subsistência a agricultura familiar e também a extração de minerais, como o talco e o calcário. Em 1996, a silvicultura se expandiu e proporcionou o surgimento de atividades relacionadas ao manejo das florestas de pinus, o que desencadeou a ocupação fora da agricultura e, por consequência, gerou o êxodo rural em direção a Ponta Grossa e a cidades da região (PEREIRA et al., 2006).

Outra atividade a ser mencionada é o turismo, que também é um potencial no distrito de Itaiacoca e ainda está apenas em desenvolvimento. A principal dificuldade é a deficiência com relação à mobilidade de acesso e sinalização dos caminhos, sendo algo a ser discutido por parte dos gestores do município, pois a mobilidade, tanto para o turista, bem como os moradores do município, não deve dificultar para a realização de deslocamentos até os atrativos.





O Buraco do Padre é uma furna (40 metros de profundidade) que está localizada a 24 quilômetros do centro da cidade de Ponta Grossa, e é formada por fendas, falhas, furnas, cavernas, ressurgências e sumidouros. Considerado um atrativo turístico natural, possui uma cachoeira de 25 metros de altura (PONTES et al., 2010).

Para entender como o Buraco do Padre passa a ser considerado um atrativo natural, é necessário considerar um processo de apropriação da natureza por relações sociais que se transformam em uma atividade também econômica – a atividade turística. O fato de as pessoas se deslocarem para conhecer determinado local está impregnado da formação de sentimentos de desejo de conhecer algo, desfrutar de algo que é singular. Para isso, indivíduos dispõem tempo e mobilizam recursos financeiros para a realização dessa atividade. (ROCHA; SILVA, 2012, p. 129-130).

Nesse sentido, também se deve mencionar a Cachoeira da Mariquinha, cascata de 30 metros de altura, apreciada por visitantes que costumam passar o dia no local devido à beleza, tamanho e local para banho. Possui uma espécie de praia que circunda o lago e recebe a queda d'água que está cercada por vegetação (SILVA, 2016).

Conforme a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa (2017), outro atrativo natural a ser mencionado é o das Furnas Gêmeas. Esse local não dispõe de infraestrutura, mas possui visitação e está localizado em uma propriedade de produção de soja.

Ainda conforme a instituição, outra possibilidade de visitação é o Recanto Botuquara, local inserido em uma propriedade particular e que possui uma infraestrutura turística que possibilita aos visitantes, mediante pagamento do ingresso, usufruir de piscinas naturais, tobo água, lago para pesca e pedalinhas, trilhas na mata nativa, além de campo de futebol de areia e churrasqueira.

Como atrativos gastronômicos inseridos no distrito de Itaiacoca pode-se mencionar a Adega Porto Brazos, que comercializa produtos derivados da amora e possibilita ao visitante a degustação da fruta ainda no pomar. O local também conta com restaurante e espaço para locação visando a realização de eventos. Também ali, próximo ao local, está localizado o *Kaffee Loch*, que serve café colonial rural aos fins de semana e aos feriados, dispondo de um jardim para o visitante descansar e também de espaço para a realização de eventos.

Através dos atrativos apontados, pode-se perceber o potencial turístico do distrito de Itaiacoca e a importância da mobilidade para a circulação de pessoas e contemplação desses espaços para que haja viabilidade para a realização dos seguintes segmentos do turismo: o ecoturismo, o turismo de aventura, o turismo rural e o turismo gastronômico. Como já acima dito, não há, contudo, existência de transporte turístico que faça o deslocamento de visitantes

até os locais mencionados, pois o ônibus que faz a linha de Itaiacoca até a cidade de Ponta Grossa não realiza paradas nos atrativos turísticos. Outro fator que impossibilita as visitas é a existência de horários inflexíveis do transporte mencionado. Sendo assim, os visitantes que não possuem condução própria ou alugada ficam impossibilitados de conhecer esses atrativos turísticos.

Com relação à mobilidade, deve-se mencionar o projeto desenvolvido pela Fundação Municipal de Turismo de Ponta Grossa, denominado de “Caminhos de Itaiacoca” que tem por intuito a identificação das localidades, os trajetos e os atrativos, por meio de sinalização. De acordo com Teixeira (2016), o projeto, em parceria com a CCR Rodonorte, busca a inserção de placas de 1,20 m x 1,20 m que indiquem as localidades contidas no distrito e os atrativos turísticos ofertados, como cachoeiras e mirantes. As placas (Figura 2) são realizadas conforme o Regulamento Internacional de Sinalização Turística.



**Figura 2: Placa de sinalização turística Caminhos de Itaiacoca**  
**Fonte: Fundação Municipal de Turismo de Ponta Grossa, 2016**

Outra perspectiva de mobilidade é por intermédio do projeto “Conhecendo PG”, iniciativa da Fundação Municipal de Turismo, Viação Campos Gerais e o Curso de Bacharelado em Turismo da Universidade Estadual de Ponta Grossa, que oferta aos moradores locais, bem como a escolas municipais, a associações e a entidades de classe, visita aos atrativos culturais, religiosos e gastronômicos do município. Com relação ao distrito de Itaiacoca, o projeto somente contempla a Adega Porto Brazos (atrativo gastronômico), já que nos atrativos naturais, como o Buraco do Padre e a Cachoeira da Mariquinha, há cobrança de ingresso e também as vias de acesso impossibilitam a chegada de ônibus até o local, principalmente em dias chuvosos.

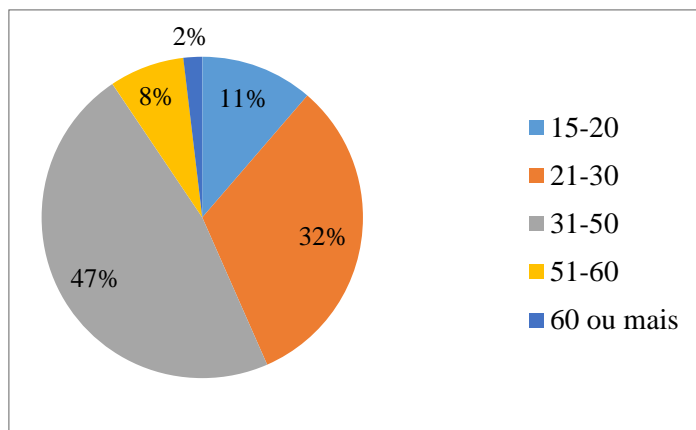
## **A opinião de moradores a respeito da mobilidade para fins turísticos no distrito de Itaiacoca/PR.**

Para se compreender a mobilidade turística no espaço rural do distrito de Itaiacoca é necessário conhecer a opinião de moradores residentes em Ponta Grossa, bem como no próprio distrito, pois vivenciam na prática a mobilidade, seja ao realizarem as suas práticas de lazer como a visitação a atrativos turísticos, seja até mesmo no que se refere ao deslocamento para a cidade por motivos de trabalho, educação, entre outros.

Para tanto, utilizou-se o método dedutivo, sendo a pesquisa caracterizada como bibliográfica e documental, pois há relatos dos processos de mobilidade aplicados no espaço rural utilizado como suporte para o embasamento teórico apresentado. A pesquisa é de cunho qualitativo e quantitativo, tendo sido realizada através de rede social com questionário semiaberto, oferecendo a possibilidade de pessoas moradoras do município transmitirem a opinião que possuem em relação à mobilidade, principalmente no que se refere ao turismo.

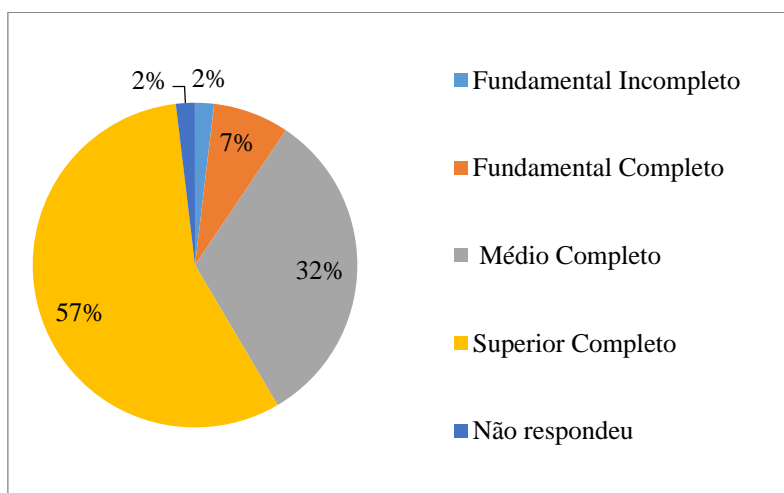
Utilizando-se do ambiente virtual Facebook, aplicou-se entrevista com 53 moradores do município de Ponta Grossa, mediante questionário semiestruturado, proveniente dos grupos da rede social Facebook. Optou-se pela rede social devido ao fato de os moradores habitarem regiões diferentes do município e também pelo fato de a pesquisa ser realizada sem a intervenção da pesquisadora, situação em que o pesquisado teria liberdade de expor sua opinião sem ter que se identificar.

Dessa forma, fez-se necessário conhecer dados referentes ao sexo, à idade e ao nível de escolaridade para se compreender o tipo de público que está interessado em mostrar a sua opinião referente à temática da mobilidade turística no distrito de Itaiacoca. Dos entrevistados, 28% informaram serem pertencentes ao sexo masculino e 72%, ao feminino. Com relação à faixa etária (Gráfico 1) dos entrevistados, a maioria que participou da pesquisa, com 47% dos participantes, contavam entre 31 a 50 anos de idade, e 32% dos participantes, de 21 a 30 anos de idade.



**Gráfico 1: Faixa-etária dos entrevistados**  
**Fonte: Autora**

A partir dos dados obtidos sobre o nível de escolaridade dos entrevistados, pode-se compreender que o público que se propôs a responder às pesquisas com a temática da mobilidade é o público que frequentou a universidade ou, pelo menos, o colegial, como mostra o Gráfico 2, sendo 57% do ensino superior completo e 32% do ensino médio completo.



**Gráfico 2: Nível de escolaridade dos entrevistados**  
**Fonte: Autora**

Com relação à mobilidade urbana, buscou uma qualificação de fatores que desencadeia a mobilidade para que haja a circulação de pessoas, principalmente no que concerne à atividade turística. Desse modo, os meios de transporte foram considerados pela maioria (por 68% dos entrevistados) como inapropriado. Já quanto à sinalização dos caminhos, 53% das respostas foram "ruim" e apenas 41% foram "bom".

Outro aspecto a ser abordado é com relação aos meios de comunicação, pois a falta desses meios pode gerar a exclusão dos habitantes, sendo um fator que pode ocorrer no espaço rural, pois dificulta o contato com outras pessoas tanto da própria comunidade como também do espaço urbano. Por esse motivo, os serviços de comunicação, como internet 3G e telefonia, foram recentemente implantados no espaço rural nos distritos de Itaiacoca e de Guaragi, sendo que antes não havia acesso a esses serviços (KOSSOSKI, 2016). Para a atividade turística essa implantação é uma oportunidade, já que os proprietários de restaurantes ou de pousadas poderão oferecer internet aos clientes e também o uso da máquina de cartão, o que auxilia no pagamento de produtos e de serviços. Mesmo assim, os consultados estão divididos em suas opiniões. Os meios de comunicação são classificados, pela maioria dos questionados (por 51% deles), como "bons" e "ruins" por 40%, ou seja, sendo um fator a ser melhorado na localidade.

Os resultados da classificação desses aspectos mostram visivelmente a insatisfação dos entrevistados com relação à mobilidade do distrito, bem como a atenção do poder público em propor melhorias e projetos para que haja mudanças que favoreçam tanto a comunidade local, como também os visitantes que querem utilizar os atrativos como local para o lazer e entretenimento.

<b>Qualificação</b>	<b>Transporte Público</b>	<b>Sinalização</b>	<b>Meios de Comunicação (Telefone, celular, internet, outros)</b>
Ruim	68%	53%	40%
Bom	28%	41%	51%
Ótimo	4%	4%	9%
Excelente	-	2%	-

**Tabela 1: Opinião de moradores sobre a mobilidade no distrito de Itaiacoca**

**Fonte: Autora**

Nessas entrevistas também foi realizada a seguinte pergunta: O poder público se interessa para que haja mudanças na mobilidade (sinalização, vias com asfalto, transporte, meios de comunicação) no distrito de Itaiacoca? Obteve-se, como resposta, 83% entendem que o poder público não se interessa e somente 17% entendem que se interessa. Isso mostra que as obras não estão sendo realizadas pelo poder público para que ofereça a mobilidade rural e turística, isto é, indica a insatisfação dos habitantes da região com relação à infraestrutura como um todo.

A insatisfação com relação à mobilidade rural e turística também pode ser visualizada por meio dos relatos durante a aplicação do questionário. Assim, veja-se como isso pode ser percebido no Relato 1, em que a pessoa aponta o desinteresse do poder público e da iniciativa privada com relação a mobilidade, sendo o turismo uma possibilidade para a geração de renda e empregos na localidade.

Acredito que o distrito de Itaiacoca merece mais atenção do poder público e da iniciativa privada, pois possui importantes atrativos turísticos que poderiam incrementar a geração de emprego e renda do município, promovendo também o turismo sustentável. Desta forma, investir na mobilidade é essencial. **(RELATO 1: MULHER DE 21 A 30 ANOS)**.

No Relato 2, pode-se compreender que a pessoa do gênero feminino percebe o transporte público como inadequado e aponta que deveria haver atenção do poder público com relação às vias de acesso para que as tornasse adequadas, principalmente devido à presença de empresas de grande porte e o potencial turístico que o distrito apresenta.

Transporte público na região é inexistente e o único meio de transporte coletivo é por meio de duas empresas particulares que cobram um valor absurdo pela passagem. O asfalto não chega nem a escola, a estrada que passa pelas regiões do Cerrado, Cerradinho, Roça Velha, Mato Queimado, Conceição e outros bairros não possuem asfalto e nem um cuidado básico com a estrada que é mal encascalhada ou encascalhada com pedras enormes que acabam por danificar os carros (cortam os pneus). A região de Itaiacoca abriga grandes empresas como a Águia Florestal e a Mineração Cerrado Grande que utiliza a estrada para transportar suas extrações, porém, por serem caminhões extremamente pesados acabam por danificar ainda mais. Acredito que se houvesse uma parceria entre empresas privadas e o estado/município haveria uma melhora significativa na qualidade tanto para a locomoção dos moradores, turistas e afins. **(RELATO 2: MULHER DE 15 A 20 ANOS)**.

Entretanto, o Relato 3 aponta que a comunidade teme que a melhoria na mobilidade ocasiona o aumento de turistas para a localidade, devido principalmente à presença de atrativos naturais inseridos no Parque Nacional dos Campos Gerais, bem como os atrativos gastronômicos que poderiam atrair uma demanda maior.

Nesse sentido, deve-se compreender que há indivíduos que se retiram para o campo como uma fuga do ambiente turbulento que as cidades possuem e, embora a atividade turística tenha seus benefícios, tem seu lado negativo, que poderia desencadear o aumento do número de visitantes e, com isso, causar o aumento de veículos e de pessoas no espaço rural que viriam a atrapalhar o sossego desses moradores, que buscam por locais mais tranquilos para se viver.

Há interesse da população em melhorias em relação à internet, em relação à mobilidade a comunidade teme que a melhorias de estradas aumente a demanda de turistas nas áreas naturais ocasionando o aumento da degradação. **(RELATO 3: MULHER DE 21-30 ANOS)**.

Através dos questionários aplicados, pode-se perceber que a opinião sobre mobilidade perante aos moradores locais e visitantes foi de desaprovação, já que ocorre a falta de interesse por parte do poder público e também da iniciativa privada. E, no entanto, o turismo nesses locais é um potencial que não está sendo explorado devido à carência na mobilidade.

A perspectiva do turismo é visualizada às vezes pelo viés negativo, devido principalmente pelos impactos negativos que essa atividade pode acarretar. Sabe-se, contudo, esses efeitos ocasionados podem ser minimizados e até mesmo extinguidos pela presença de um planejamento eficaz e que traga benefícios às comunidades que estão inseridas na localidade, como a geração de empregos e renda. Uma alternativa como o controle de visitantes nos atrativos seria uma opção para minimizar o excesso de visitantes que poderia haver com a melhoria da mobilidade das vias e sinalizações turísticas.

### **Considerações Finais**

O espaço urbano está atrelado à mobilidade urbana, contudo a mobilidade rural é um tema também relevante, pois também há possibilidade de amplo deslocamento de pessoas, principalmente se a localidade possui potencialidade para o turismo, setor de atividade que necessita de meios de comunicação, de meios de transporte, de sinalização dos caminhos e de acesso a vias eficazes para atender o turista e o morador local.

A opinião dos moradores do município de Ponta Grossa reflete a insatisfação com relação a aspectos como os meios de comunicação, a sinalização e o transporte público. Mesmo assim, no entanto, também isto é citado como um fator que prejudica a realização do turismo nos atrativos, sendo um potencial a ser explorado e como benefício poderia contribuir com a comunidade local principalmente na geração de emprego e renda para a localidade.

Entretanto, o poder público está desenvolvendo projetos para que haja a melhoria da mobilidade no espaço rural do município, em particular no distrito de Itaiacoca, com a implantação de placas de sinalização para que haja o reconhecimento de comunidades por parte de visitantes e dos próprios moradores locais. E também o plano de mobilidade urbana irá contribuir ao também contemplar os atrativos turísticos do município.



Nesse aspecto, também se evidencia que a mobilidade poderá desencadear o aumento de visitantes que se deslocam até a localidade, sendo para moradores locais algo a ser discutido, já que alguns indivíduos escolhem o espaço rural como moradia ou refúgio de fatores como a poluição do ar e sonora, visto que também a própria agitação de transportes de pessoas poderia ser prejudicial aos habitantes de Itaiacoca, ou seja, causas e efeitos que o espaço urbano oferece iriam interferir no espaço rural. Essa negação ao turismo é proveniente do temor de alguns moradores de que o espaço rural se transforme num ambiente caótico.

Assim, embora haja a insatisfação dos moradores com relação à atual falta de mobilidade do distrito de Itaiacoca, pode-se perceber que o assunto está sendo discutido de forma crítica pelos moradores da região e por parte dos gestores do município, para que haja a melhoria dos deslocamentos do espaço rural, porém se os resultados dessas iniciativas serão positivos ou não, isso só poderá ser visto a longo prazo.

### Referências Bibliográficas

BARRETO, Vanessa Marques. **As especificidades do processo de formação histórico-geográfico do Distrito de Guaragi**. 2011, 155f. (Dissertação Mestrado em Geografia Gestão do Território) Universidade Estadual de Ponta Grossa- Ponta Grossa, 2011. Disponível em: [http://bicen-tede.uepg.br/tde\\_arquivos/5/TDE-2011-04\\_05T105010Z441/Publico/Vanessa%20Marques%20Barreto.pdf](http://bicen-tede.uepg.br/tde_arquivos/5/TDE-2011-04_05T105010Z441/Publico/Vanessa%20Marques%20Barreto.pdf)>. Acesso em: 04 abr.2017.

CANDIOTTO, Luciano Zanetti Pessôa; CORRÊA, Walquíria Kruger. Ruralidades, urbanidades e a tecnicização do rural no contexto do debate cidade-campo. **CAMPO-TERRITÓRIO: revista de geografia agrária**, v. 3, n. 5, p. 214-242, fev. 2008. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/campoterritorio/article/viewFile/11839/6928>>. Acesso em: 4 abr. 2017.

CARNEIRO, Maria José. Ruralidade: novas identidades em construção. **Estudos Sociedade e Agricultura**, Rio de Janeiro, n. 11, p. 54-75. 1998. Disponível em: <<http://r1.ufrj.br/esa/V2/ojs/index.php/esa/article/viewFile/135/131>>. Acesso em: 4 abr. 2017.

CONSULTORIA AMBIENS SOCIEDADE COOPERATIVA. **Plano Diretor Municipal. Ponta Grossa:** Prefeitura de Ponta Grossa, 2016. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/0B39fSJ1Zhk-bGtxanNMR2dTMWs/view>>. Acesso em: 7 abr. 2017.

CORRIOLANO, Luzia Neide Menezes Teixeira; FERNANDES, Laura Mary Marques. Da mobilidade do trabalho à mobilidade no turismo. **ABET, Juiz De Fora**, v. 4, n. 1, p. 45-52, jan./abr. 2014. Disponível em: <<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5599517.pdf>>. Acesso em: 15 jun. 2017.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

\_\_\_\_\_. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Explorações Geográficas: Percursos no Fim de Século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CRUZ, Gílson Campos Ferreira da. Impactos ambientais em Itaiacoca (Ponta Grossa, PR). In: DITZEL, Carmencita de Holleben Mello; LOWEN SAHR, Cecilian Luíza. **Espaço e Cultura: Ponta Grossa e os Campos Gerais**. Ponta Grossa: UEPG, 2001. p. 463-479.

ENDLICH, Ângela Maria. Perspectivas sobre o urbano e o rural. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; WHITACKER, Arthur Magon. **Cidade e campo: relações e contradições entre urbano e rural**. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Cidades**. Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 2 abr. 2017.

KOSSOSKI, Danilo. **Distritos ganham melhorias na telecomunicação**. Prefeitura de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 29 mar. 2016. Disponível em: <<http://pontagrossa.pr.gov.br/node/31879>>. Acesso em: 15 abr. 2017.

MOTA, Francisco Lima. Relação do campo-cidade no sul do Maranhão. In: CHELOTTI, Marcelo Cervo et al. **Geografia agrária e diversidade territoriais do campo brasileiro**. Uberlândia, MG: Assis Editora, 2012.

PEREIRA, Lara Tschopoko Pedrosa et al. Qualidade da água utilizada para consumo humano nas comunidades rurais do distrito de Itaiacoca – PR. **Revista Conexão UEPG**, Ponta Grossa. v. 2, n. 1.2006. Disponível em: <<http://revistas2.uepg.br/index.php/conexao/article/view/3862/2732>>. Acesso em: 15 jun. 2017.

**Plano Diretor Participativo - Município de Ponta Grossa - 2006**. Disponível em: <[http://geo.pontagrossa.pr.gov.br/portal/plano\\_diretor](http://geo.pontagrossa.pr.gov.br/portal/plano_diretor)>. Acesso em: 8 abr. 2017.

PONTES, Henrique Simão et al. Mudanças recentes na circulação subterrânea do rio Quebra-Pedra (Furna do Buraco do Padre, Ponta Grossa, Paraná). **Espeleo-Tema**, Campinas. v. 21, n. 1, p. 7-16, 2010.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA. **Atrativos turísticos**. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/turismo>>. Acesso em: 4 jan. 2017.

ROCHA, Heder Leandro; SILVA, Joseli Maria. Formas simbólicas e a constituição espacial da furna “Buraco do Padre, em Ponta Grossa – PR. **Espeleo-Tema**, Campinas. v. 23, n. 2. 2012. Disponível: <[http://www.cavernas.org.br/espeleo-tema/espeleo-tema\\_v23\\_n2\\_127-136.pdf](http://www.cavernas.org.br/espeleo-tema/espeleo-tema_v23_n2_127-136.pdf)>. Acesso em: 15 jun. 2017.

RODRIGUES, João Freire. O rural e o urbano no Brasil: uma proposta de metodologia de classificação dos municípios. **Análise Social**, 211, xlix (2.º), p. 430-456, 2014.

SILVA, Jean Carlo da. **Inserção de meios interpretativos: estudo de caso Cachoeira da Mariquinha, Ponta Grossa, PR**. 2016, 69 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Turismo) - Universidade Estadual do Centro-Oeste, Irati, 2016. Disponível em:

<<http://www2.unicentro.br/detur/files/2014/09/TCC-Jean-Carlo-comprimido.pdf?x64401>>.  
Acesso em: 10 jun. 2017.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A questão cidade-campo: perspectivas a partir da cidade. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; WHITACKER, Arthur Magon. **Cidade e campo: relações e contradições entre urbano e rural**. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

TEIXEIRA, Maria Fernanda. **Prefeitura discute sinalização para otimizar turismo em Itaiacoca**. Prefeitura de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 21 mar. 2016. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/node/31308>>. Acesso em: 10 jun. 2017.