Revista Brasileira de Desenvolvimento Territorial Sustentável
GUAJU, Matinhos/PR, v. 12, 2026 Edição Especial V SBDTS 2025
ISSN: 2447-4096 www.revistas.ufpr.br/guaju

ESTRADA DO MAR E GUARAGUAÇU: GÊNESE DE UM PROJETO RODOVIÁRIO E IMPLICAÇÕES PARA UMA COMUNIDADE CAIÇARA NO LITORAL DO PARANÁ[1]

Cássio Pereira
Mestre em Meio Ambiente e Desenvolvimento.
Programa de Pós-graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento.
Universidade Federal do Paraná. Curitiba, Paraná, Brasil.
E-mail: cassio.rp@gmail.com.
ORCID: 0009-0004-0589-3423

Manuela Dreyer Da Silva
Doutora em Tecnologia e Sociedade.
Centro de Estudos do Mar. Universidade Federal do Paraná. Pontal do Paraná, Paraná, Brasil.
E-mail: manuela.dreyer@ufpr.br.
ORCID: 0000-0002-8271-4159.

Evandro Cardoso Do Nascimento
Doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento.
Professor no Instituto Superior do Litoral do Paraná. Matinhos, Paraná, Brasil.
E-mail: evandrohistoria@hotmail.com.
ORCID: 0000-0001-9197-6372.

Jéssica Puhl Croda
Doutora em Engenharia Florestal.
Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial Sustentável.
Universidade Federal do Paraná. Matinhos, Paraná, Brasil.
E-mail: jessicacroda@ufpr.br.
ORCID: 0000-0003-2752-5053.

Cintia Virginia de Campos
Mestranda em Desenvolvimento Territorial Sustentável.
Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial Sustentável.
Universidade Federal do Paraná. Matinhos, Paraná, Brasil.
E-mail: cintiacampos@ufpr.br.
ORCID: 0009-0006-9622-0216.

1 O artigo tem como base os resultados da dissertação de PEREIRA (2025).

Guaju, Revista Brasileira de Desenvolvimento Terrritorial Sustentável
está licenciado com uma Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional.

João Vitor Cardoso
Mestrando em Ciências dos Alimentos.
Programa de Pós-graduação em Ciência dos Alimentos.
Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, Santa Catarina, Brasil.
E-mail: Jvsimao22@gmail.com.
ORCID: 0009-0004-6360-4941.

Valdir Frigo Denardin
Doutor em Desenvolvimento e Agricultura.
Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial Sustentável.
Universidade Federal do Paraná.
Matinhos, Paraná, Brasil.
E-mail: valdirfd@ufpr.br.
ORCID: 0000-0002-8074-6544.

Recebido em: 24/11/2025 Aprovado em: 20/05/2026
DOI: https://doi.org/10.5380/guaju.v12i.102201

Resumo

Este artigo analisa, sob a perspectiva da história ambiental, a gênese da Estrada do Mar, primeira rodovia paranaense projetada para alcançar uma praia, e as consequências socioambientais de sua construção sobre a planície da Praia de Leste e sobre a comunidade do Guaraguaçu, lugar de origem caiçara, situado às margens do rio homônimo, no município de Pontal do Paraná. O trabalho situa a rodovia no processo histórico-geográfico de formação e de ocupação da planície litorânea entre as baías de Paranaguá e Guaratuba, examinando os efeitos de sua implantação sobre os modos de vida locais. Sustentamos que a implantação da Estrada do Mar constituiu um evento crítico na história da planície litorânea, pois, articulada a loteamentos balneários e iniciativas de urbanização, consolidou na área que ficaria conhecida como Praia de Leste o uso balneário do espaço, redefinindo as relações entre planalto e costa paranaense. Promovida como símbolo de progresso, a rodovia revelou-se, em pouco tempo, tecnicamente precária e socialmente excludente. Ao privilegiar os interesses de veranistas impôs uma lógica de desenvolvimento assentada na dominação territorial, no apagamento de trajetórias históricas milenares e na produção de impactos socioambientais duradouros. A análise articula resultados da dissertação de mestrado do primeiro autor com dados produzidos no âmbito do projeto Novos Arranjos de Pesquisa e Inovação Alimento e Território (NAPI), desenvolvido junto à comunidade do Guaraguaçu.

Palavras-chave: História Ambiental; Estrada do Mar; Infraestrutura rodoviária; Litoral do Paraná; Comunidades caiçaras.

Guaju, Revista Brasileira de Desenvolvimento Terrritorial Sustentável
está licenciado com uma Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional.

Abstract

This article analyzes, from the perspective of environmental history, the genesis of the Estrada do Mar, the first highway in Paraná built to access a beach, and the socio-environmental consequences of its construction on the Praia de Leste coastal plain and on the community of Guaraguaçu, a caiçara-origin settlement located on the banks of the homonymous river in the municipality of Pontal do Paraná. The study situates the highway within the historical-geographical process of formation and occupation of the coastal plain between the bays of Paranaguá and Guaratuba, examining the effects of its implementation on local ways of life. We argue that the construction of the Estrada do Mar constituted a watershed event in the history of the coastal plain, as it consolidated, in conjunction with coastal subdivisions and urbanization initiatives, the use of the area that would become known as Praia de Leste, thereby redefining the relationships between the highlands and the coast of Paraná. Promoted as a symbol of progress, the highway soon proved to be technically precarious and socially exclusionary. By privileging the interests of wealthy vacationers, it imposed a development logic grounded in erritorial domination, the erasure of millennia-old historical trajectories, and the production of lasting socio-environmental impacts. The analysis integrates results from the first author's master's thesis with data produced within the framework of the New Arrangements for Research and Innovation in Food and Territory (NAPI) project, developed in partnership with the Guaraguaçu community.

Keywords: Environmental History; Estrada do Mar; Road Infrastructure; Coast of Paraná; Caiçara Communities

1 INTRODUÇÃO

A consolidação do turismo balneário no litoral do Paraná, especialmente na planície costeira situada entre as baías de Paranaguá e Guaratuba, remonta à década de 1920, impulsionada por grandes projetos de loteamento e infraestrutura. Esse processo inaugurou um período de transição que reconfigurou profundamente a faixa litorânea até então conhecida como Praia da Barra do Sul (Estradas, 1928, p. 106), Praia do Sul ou Praia de Paranaguá (Fernandes, 1947, p. 4). Predominantemente rural e habitada por populações tradicionais de pescadores-agricultores distribuídas em núcleos caiçaras relativamente isolados, essa porção do litoral paranaense foi progressivamente urbanizada e submetida a um novo modelo de ocupação territorial, orientado pela apropriação balneária do espaço (Cunha, 2018).

Neste artigo, direcionamos o olhar a um dos gestos técnicos centrais desse movimento: a concepção e a construção da Estrada do Mar, primeira rodovia paranaense projetada para alcançar uma praia. Sustentamos que a materialização dessa rodovia representou um acontecimento disruptivo na história do litoral do Paraná, ao a instauração de uma modalidade inédita de uso e de produção do território, a apropriação balneária, cujos desdobramentos socioambientais até o presente e, como mostraremos, incidiram e ainda incidem de modo particular sobre a comunidade do Guaraguaçu, em Pontal do Paraná.

A investigação se orienta pela história ambiental e examina as condições, as circunstâncias e as consequências da construção da Estrada do Mar a partir de uma "combinação dialética dos processos sociais e naturais" (Little, 2006, p. 97). Para tanto, articula três níveis de análise propostos por Worster (1991): a natureza propriamente dita, o domínio socioeconômico e as dimensões da experiência humana.

O artigo está organizado da seguinte forma: a subseção a seguir apresenta o arranjo teórico que orienta a análise, articulando história ambiental, coevolução organismo-meio e técnica moderna. A seção 2 descreve os materiais e métodos empregados. A seção 3, dedicada aos resultados e à discussão, examina a formação da planície da Praia de Leste, a ocupação humana, a construção da Estrada do Mar e alguns de seus efeitos sobre a comunidade do Guaraguaçu. Por fim, a seção 4 sintetiza os achados e indica perspectivas de investigação futura.

Espacialmente, a análise concentra-se na planície entre as baías de Paranaguá e Guaratuba, com atenção particular ao trecho por onde a rodovia se desenvolveu. O recorte temporal abrange desde a formação geológica da planície litorânea, indispensável para

compreender as condições ambientais as quais a rodovia foi implantada e a comunidade do Guaraguaçu se constituiu, até aproximadamente a década de 1970, anos após o asfaltamento da estrada, que consolidou a tensão nos modos de vida tradicionais da comunidade do Guaraguaçu. A escolha metodológica, o cruzamento de fontes hemerográficas com dados de pesquisa-ação, justifica-se pela natureza do objeto: uma infraestrutura cujos efeitos se desdobram em um período de quase 100 anos, exigindo o diálogo entre registros documentais e memórias vivas.

1.1 ARRANJO TEÓRICO

O eixo articulador deste trabalho é a história ambiental, campo historiográfico que propõe uma nova forma de interrogar o "tempo social humano" (Leff, 2005; Pádua, 2010, p. 89), indagando temporalidades que configuram os "processos ecológicos e as identidades culturais" e se imbricam nas dinâmicas econômicas e nas transformações tecnológicas que definem o curso da modernização (Leff, 2005). Trata-se de um encontro de racionalidades distintas em torno de uma concepção genérica de ambiente: o domínio das relações entre sociedade e natureza (Leff, 2005). Esse encontro se dá em um "ambiente teórico renovado" (Pádua, 2010, p. 90), um saber ambiental que favorece uma leitura integrativa (Leff, 2005; Pádua, 2010) capaz de articular o plano material e o simbólico, o ente e o ser, as esferas econômica e ecológica, o passado e o presente (Leff, 2005), na qual a natureza não figura como dado estático, pronto e acabado ou externo, mas como processo dinâmico em constante transformação com os sistemas sociais (Pádua, 2010; Worster, 1991). Recusamos, igualmente, a premissa de que a experiência humana se desenvolve sem restrições ou consequências ecológicas: nossa trajetória de interações com o meio não pode ser ignorada (Worster, 1991), incluindo as dinâmicas desadaptativas que corroem a coesão comunitária e os padrões ético-culturais (Bookchin, 1972). Nesse contexto, os objetos que nos cercam constituem, cada vez mais, produtos do trabalho humano organizados em sistemas técnicos (Pádua, 2010; Costa, 2014). Busca-se apreender, assim, a complexidade ambiental numa "combinação dialética dos processos sociais e naturais" (Little, 2006, p. 99), articulando temporalidades, "[...] terrestre, biológica e humana" (Pádua, 2010, p. 89), que permitem "repensar o tempo" e construir uma "história do ser" (Leff, 2005, p. 14).

A ecologia constitui o substrato dessa leitura integrativa. Enquanto estudo das interações entre organismos e ambiente (Ricklefs, 2008) ou, nos termos de Leff (2005),

"hermenêutica ecologista", a ecologia fornece conceitos operativos, como: coevolução, adaptação, resiliência nicho, que permitem pensar o não humano não como exterioridade passiva, mas como agência constitutiva dos sistemas sociais (Pádua, 2010; Worster, 1991). Dessa perspectiva, os humanos, ainda que imersos "na linguagem, nos mecanismos de cognição e na presença de visões culturais historicamente construídas" (Pádua, 2010, p. 93), são integrantes de sistemas ecológicos (Worster, 1991).

A noção de acoplamento estrutural, formulada por Maturana e Varela (2001), oferece uma ferramenta analítica complementar para essa leitura histórica. Um fenômeno histórico ocorre "cada vez que, num sistema, um estado surge como modificação de um estado [anterior]" (Maturana; Varela, 2001, p. 67); o acoplamento estrutural, por sua vez, designa a condição em que unidades, entidades ou objetos mantêm entre si uma "história de mudanças estruturais mútuas e coordenantes" (Maturana; Varela, 2001, p. 87), isto é, perturbações recíprocas que, ao longo do tempo, configuram trajetórias de transformação conjunta. Nessa chave, o presente funciona como o horizonte percebido a partir do qual o organismo antecipa condições ainda não realizadas, despercebidas (Von Uexküll, 2004), a trajetória resultante, processo interativo entre mudanças internas e pressões do ambiente, pode ser compreendida como desenvolvimento (Alcock, 2016). A experiência dos seres vivos está, nesse sentido, "indissoluvelmente atrelada à [sua] estrutura" (Maturana; Varela, 2001, p. 28), de modo que mundo, organismos, sujeitos e objetos compõem um mesmo sistema cuja compatibilidade se expressa num "diálogo afetivo" (Motta, 2021, p. 216) entre ação e entorno, diálogo que, entre os humanos, é mediado pela técnica (Saquet; Silva, 2008). É essa mediação que permite situar a Estrada do Mar não como simples obra viária, mas como agente de perturbação capaz de desestabilizar a relação coevolutiva, a congruência historicamente constituída entre a comunidade caiçara do Guaraguaçu e seu território.

É precisamente essa mediação que exige aprofundamento. Neste trabalho, a técnica é compreendida tanto em seu sentido canônico, como determinação antropológica (Heidegger, 2007), quanto em sua dimensão radical: um modo de ser que instaura a época técnica, um tempo fundado na produção humana (Craia, 2013; Saquet; Silva, 2008). Com o advento da ciência experimental e matemática, a técnica assume a forma de um "pôr na natureza" (Cupani, 2016): o ente é convertido em objeto, sua particularidade reduzida estrutura quantificável, acessível ao cálculo (Craia, 2013). Nesse regime, objetos e ações passam a ser deliberadamente fabricados, ajustados às finalidades da economia, da política e da cultura (Santos, 1994), revestidos de uma racionalidade intencional que, como observa

Costa (2014, p. 66-67), responde a uma hegemonia estranha ao local, "pensada e (re) construída a partir de uma ordem" distante. Opera-se, assim, uma transformação ontológica: a técnica moderna constitui o que Heidegger denomina Gestell, armação ou im-posição (Cupani, 2016), modo de desvelamento pelo qual o existente, inclusive os seres humanos, é reduzido a Bestand, subsistência, um constante depósito de objetos disponíveis, postos à manipulação, ao consumo e ao descarte (Craia, 2013). Trata-se, em última instância, de um movimento de desarmonia, "um colocar a natureza na situação de obter o máximo de proveito com o mínimo de despesa, explorando, transformando, armazenando e distribuindo os recursos naturais de maneira dirigida e asseguradora" (Cupani, 2016, p. 42).

Essa compreensão da técnica moderna encontra sua expressão material, entre outras coisas, nas infraestruturas. Mais do que suportes físicos sobre os quais a vida social se desenrola, as infraestruturas constituem um conceito fundamentalmente relacional: algo se torna infraestrutura na medida em que se vincula a práticas organizadas, conectadas a atividades e a uma estrutura social (Star; Ruhleder, 1995). São "articulações de materialidades [...] que estão em constante formação através do espaço e do tempo" (Miguel; Figueiredo, 2021, p. 1), são o trabalho materializado e especializado (Santos, 1988) cujo entendimento pleno exige atenção à sua gênese e concretização (Simondon, 2020). Naturalizadas no cotidiano, as infraestruturas operam como fundo invisível e é justamente quando falham que sua presença se revela com nitidez (Star; Ruhleder, 1995). Compreendê-las exige, portanto, superar a ideia de substrato passivo e apreendê-las como substância (Star; Ruhleder, 1995): entidades dotadas de historicidade, capazes de reorganizar relações sociais, redistribuir acessos e impor hierarquias territoriais. A Estrada do Mar, como objeto técnico cuja gênese investigamos, condensa essas dimensões.

É sob esse arranjo teórico que nos voltamos ao acontecimento investigado. A história ambiental, ao incorporar temporalidades estendidas e formas de agência humanas e não humanas (Pádua, 2010; Leff, 2005; Worster, 1991), e o acoplamento estrutural, ao transpor para o plano analítico social a perspectiva ecológica de que entidade, organismos e meio se constituem mutuamente (Maturana; Varela, 2001), oferecem ferramentas conceituais para rastrear as transformações e implicações das dinâmicas infraestruturais (Star; Ruhleder, 1995) como parte de uma trama de acoplamentos e rupturas que marcam a relação entre a planície litorânea e suas populações. É, contudo, a noção de técnica moderna que permite identificar o ponto de inflexão: o momento em que a compatibilidade coevolutiva se desestabiliza, e a reciprocidade cede lugar à requisição unilateral. Rastrear essa passagem constitui a tarefa analítica central deste trabalho.

2 MATERIAIS E MÉTODOS

Para rastrear essa passagem, a investigação se inscreve no que Maria de Lourdes Janotti denomina "amostragem dos novos objetos da história" (Pinsky et al., 2005, p. 15), abordagem orientada ao estudo do clima, do cotidiano, das mentalidades e da opinião pública, cujas fontes evidenciam o caráter interdisciplinar da pesquisa historiográfica. O repertório documental mobilizado por essa perspectiva é amplo: registros cartográficos e climáticos, narrativas etnográficas, iconografia, imprensa periódica, acervos fotográficos, documentação assistencial e estudos em ciências naturais, entre outros vestígios capazes de informar sobre as relações entre sociedade e natureza. Desse universo, organizamos o corpus analítico do presente trabalho a partir de duas frentes complementares.

A primeira apoia-se nas atividades conduzidas pelo projeto Novos Arranjos de Pesquisa e Inovação (NAPI) Alimento e Território junto à comunidade do Guaraguaçu, em Pontal do Paraná. Trata-se de um projeto de pesquisa e extensãovinculado ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial do Setor Litoral da Universidade Federal do Paraná, financiado pela Fundação Araucária e pela Superintendência Geral de Ciência, Tecnologia e Ensino Superior do Paraná (SETI). O primeiro autor integrou o projeto na condição de mestrando bolsista, vínculo que proporcionou o acesso direto à comunidade e às atividades de campo que sustentam parte dos dados aqui mobilizados. O NAPI atua junto a associações comunitárias de três municípios do litoral paranaense Antonina, Morretes e Pontal do Paraná, com foco na produção agroecológica, na agrobiodiversidade e nos saberes tradicionais de comunidades costeiras camponesas. O projeto adota a pesquisa-ação participativa como eixo metodológico de suas práticas com essas organizações cuja operacionalização tem início com um diagnóstico participativo estruturado em dois momentos articulados (Croda et al., 2025).

O primeiro momento, o estudo preliminar, envolveu levantamento bibliográfico e sistematização de dados secundários sobre a formação histórica e socioeconômica das comunidades, qualificando a aproximação subsequente a elas. O segundo momento, o reconhecimento territorial, concretizou a interação entre pesquisadores e atores locais por meio de reuniões, rodas de conversa e visitas domiciliares. Nessa fase, no Guaraguaçu foram realizadas entrevistas semiestruturadas com cinco famílias da comunidade, envolvendo 12 participantes, nos dias 6 de outubro de 2023, 27 de outubro de 2023 e 17 de novembro de 2023, mediadas por duplas ou pequenos grupos da equipe do NAPI. O roteiro foi organizado

em quatro eixos: história de vida, aspectos sociais, aspectos produtivos e organizativos, e agrobiodiversidade e processamento (Croda et al., 2025). Nesses encontros, a equipe identificou tensões e demandas locais, mapeou os sujeitos envolvidos e registrou aspectos da história e da organização socioprodutiva da comunidade (Nascimento; Pereira; Denardin, 2024; Campos; Gomes; Lopes, 2024; Moreira; Croda; Quadros, 2024). Concluídas estas atividades de campo, o material foi transcrito e categorizado, compondo o diagnóstico que fundamenta as etapas subsequentes da pesquisa-ação.

A segunda frente, de natureza documental e hemerográfica, adotou como critério de inclusão a incorporação de "qualquer testemunho ou vestígio que contribuísse" (Gerhardt, 2013, p. 20) para a compreensão do tema investigado. A consulta abrangeu jornais, periódicos e documentos oficiais, orientada pelos seguintes termos descritores: Barra do Sul, Balneário, Estrada do Mar, Guaraguassu e Praia de Leste. As buscas foram conduzidas em três repositórios: a Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, a Rede de Informações Museus Paraná, com acesso ao acervo digital do Museu Paranaense e da Biblioteca Romário Martins, e o portal do Arquivo Público do Paraná. O levantamento resultou em 119 ocorrências assim distribuídas: 109 para o termo Estrada do Mar, cinco para Balneário, três para Barra do Sul e duas para Praia de Leste. Desse universo, neste artigo, foram selecionados 15 documentos, entre notícias, artigos de opinião, mensagens presidenciais e um estudo publicado nos Arquivos do Museu Paranaense (Fernandes, 1947). A série hemerográfica empregada concentra-se em três periódicos curitibanos: O Dia (oito documentos, 1924–1935), A República (dois documentos, 1930) e Diário da Tarde (um documento, 1927), complementados por um registro na revista Ilustração Paranaense (1928) e por duas mensagens de governo (1928). Esse conjunto cobre o período que vai da formulação do chamado "problema balneário do Paraná" à consolidação da rodovia como infraestrutura precária, porém funcional, permitindo acompanhar a gestação, construção, inauguração e crítica da Estrada do Mar a partir de vozes contemporâneas ao acontecimento.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Investigar as origens da Estrada do Mar exige expor as dinâmicas de interdependência entre populações humanas e ambiente litorâneo, incorporando temporalidades que excedem a escala individual: geológicas, biológicas e sociais. Esse esforço corresponde ao que Pádua e Carvalho (2020, p. 1312) descrevem como um "trazer o mundo para história", tarefa constitutiva

da história ambiental. Compreender a configuração da planície sobre a qual a estrada foi construída, seus rios, solos, ciclos de transgressão marinha e ocupação originária e tradicional é condição prévia para avaliar o que a rodovia deslocou, fragmentou e reorganizou.

3.1 "A NATUREZA PROPRIAMENTE DITA"

A planície costeira onde a Estrada do Mar foi construída situa-se entre as baías de Paranaguá e Guaratuba, um setor da Planície Litorânea Flúvio-Marítima do Paraná. De formato triangular, essa área se estende do sopé da Serra da Prata ao Oceano Atlântico, no eixo oeste-leste, e da margem meridional da Baía de Paranaguá até Caiobá, no eixo norte-sul. Nela estão inseridos os municípios de Paranaguá, Pontal do Paraná e Matinhos; as rodovias BR-277, PR-508, PR-407 e PR-412; e áreas protegidas como o Parque Nacional de Saint-Hilaire/Lange, a Estação Ecológica do Guaraguaçu, o Parque Estadual do Palmito e a Terra Indígena Sambaqui. A oeste, a Serra da Prata, componente da Serra do Mar, orientada no sentido noroeste-sudoeste, contorna a planície desde as proximidades de Alexandra até Caiobá, onde mergulha no mar e a separa da Baía de Guaratuba. A leste, uma faixa contínua de praia com cerca de 30 quilômetros de extensão (Bigarella, 2001) delimita a planície, designada ao longo do tempo como "praia da Barra do Sul" (Estradas, 1928, p. 106), "Praia de Paranaguá" (Fernandes, 1947, p. 4) e, mais recentemente, "Praia de Leste" (Bigarella, 2001, p. 69). A denominação "Praia de Leste" é notável, segundo Fernandes (1947, p. 4), indissociável da Estrada do Mar: "a denominação Praia de Leste para esta faixa da costa paranaense é muito recente; os velhos moradores praieiros afirmam datar da abertura da Estrada do Mar". O topônimo, de relevância antropogeográfica, deriva da orientação leste do traçado rodoviário, definida pela bússola do engenheiro, um caso em que o gesto técnico não apenas atravessa o território, mas o renomeia.

A compreensão da formação geológica da planície é indispensável para dimensionar a fragilidade do substrato sobre o qual a Estrada do Mar seria implantada, fragilidade que, como se verá adiante, contribuiu decisivamente para a precariedade crônica da rodovia e a destruição dos sambaquis. A configuração atual da região foi condicionada por sucessivas oscilações do nível do mar ao longo das últimas centenas de milhares de anos (Bigarella, 2009, p. 340), que definem o nível de base para a deposição dos sedimentos fluviais. Ao menos dois ciclos transgressivo-regressivos, um no Pleistoceno Superior, outro no Holoceno, são identificados no registro geológico da costa paranaense (ITCG, 2016, p. 46; Angulo, 1992;

Bigarella, 2009, p. 346). A alternância entre avanços e recuos do oceano, acompanhada de erosão marinha e deposição de sedimentos de diferentes origens, marinhos, fluviomarinhos e continentais, modelou progressivamente a paisagem (ITCG, 2016), dando forma a planícies de restinga e planícies aluviais compostas por terraços arenosos, sambaquis, dunas, praias, morros, colinas e mangues.

A deposição de sedimentos ao longo de sucessivas linhas de praia produziu cordões litorâneos arenosos, com dois a três quilômetros de largura (Martin; Suguio, 1986 apud Angulo, 1992), sobre os quais se desenvolveram planícies de restinga de baixa fertilidade e encharcamento frequente (ITCG, 2016, p. 46), além de ambientes lagunares progressivamente convertidos em áreas pantanosas (Fiori et al., s.d.; ITCG, 2016). As planícies aluviais, por sua vez, com solos de fertilidade média e vulneráveis a encharcamento e inundações sazonais pelo lençol freático superficial, resultaram da incisão de sistemas de drenagem nos períodos de rebaixamento marinho, formando terraços e rampas cuja posição mais elevada oferece aptidão agrícola (ITCG, 2016), característica que, como demonstrarão os depoimentos dos moradores do Guaraguaçu, condicionou a distribuição espacial dos cultivos.

A gênese dessas formações remonta a cerca de 120 mil anos, ao máximo da transgressão Cananéia, quando o oceano avançou até o sopé da Serra da Prata, depositando terraços e formando ilhas-barreira que isolaram ambientes lagunares. O recuo subsequente expôs uma planície marcada por cordões de areia no sentido norte-nordeste. Durante a última glaciação, há aproximadamente 18 mil anos, o nível marinho rebaixou-se entre 125 e 130 metros (Bigarella, 2009; Teixeira, 2014), deslocando a linha de costa cerca de 100 quilômetros a leste da posição atual e convertendo a planície em ambiente arenoso, seco e estéril (Bigarella, 2009).

Com a transgressão Santos, há cerca de 6.400 anos, o oceano atingiu um pico de 1,5 a 2,5 metros acima da cota atual entre 5.100 e 3.600 anos atrás (Angulo, 1992), afogando o sistema de drenagem preexistente. O avanço das águas gerou uma ilha-barreira, hoje correspondente à faixa da Praia de Leste, e isolou, entre essa formação e a Serra do Mar, uma lagoa de água salobra cercada por manguezais, "rica em fauna malacológica" (Bigarella, 2009, p. 36): berbigões, ostras, mexilhões, caranguejos, peixes, aves e mamíferos como a capivara, base alimentar das populações que, entre 4.800 e 4.100 anos atrás, se estabeleceram na região (Bigarella, 2009). Essa paleolagoa é a precursora do atual rio Guaraguaçu (Angulo, 1992; Bigarella, 2009, p. 36).

Entre os cursos d'água da planície, o Guaraguaçu destaca-se por sua magnitude

e importância ecológica. "Pela sua dimensão e volume d'água", constitui um dos mais relevantes ecossistemas do litoral paranaense (Tremarin; Ludwig; Moreira Filho, 2008, p. 1101) e o principal corpo hídrico da Bacia de Paranaguá (Fernandes, 1947; Maack, 1981 apud Svolenski, 2000). O rio nasce no município de Matinhos, próximo a Caiobá, e percorre 61,7 quilômetros em direção norte-nordeste, margeando os intercordões de restinga, "cujas bordas erodem continuamente, ganhando espaço para serpentear" (Svolenski, 2000, p. 25), até desaguar na Baía de Paranaguá. Em sua metade inferior, apresenta padrão meandrante típico de rios de baixa energia e sofre influência direta das marés: Fernandes (1947, p. 9) registra que "na baixada litorânea as correntes da maré sobem muito rio acima", alcançando o curso superior do rio, ao sul da Estrada do Mar. Essa navegabilidade, como será apresentad a seguir, fez do Guaraguaçu, por centenas de anos, o principal eixo de circulação para o interior da Praia de Leste, conectando a Baía de Paranaguá às áreas próximas ao sopé da Serra da Prata, e é precisamente essa função que a Estrada do Mar viria a deslocar.

3.2 OCUPAÇÃO HUMANA E FORMAÇÃO DOS NÚCLEOS CAIÇARAS

A presença humana na planície litorânea paranaense remonta a cerca de dez mil anos (Paraná, 2025). Na região da Praia de Leste, os registros mais antigos estão associados à construção dos sambaquis, datados de aproximadamente cinco a seis mil anos (Bigarella, 2009; Silva, 1993 apud Cunha, 2018). Em Pontal do Paraná, entre os rios Maciel e Guaraguaçu, encontra-se o sambaqui do Guaraguaçu, o maior do estado, com idade estimada em 4.200 ± 200 anos A.P., que "repousa sobre um tabuleiro arenoso, às margens de uma várzea" (Gernet, 2013, p. 208). Vestígios dessa remota presença distribuem-se pela planície, das proximidades da praia ao entorno da Baía de Paranaguá (Fernandes, 1947). Quando da chegada dos colonizadores europeus e viscentinos, a costa meridional, de Cananéia ao Rio Grande do Sul, era ocupada pelos carijós, que se concentravam às margens da Baía de Paranaguá. Ali, mantinham roças de milho, mandioca, algodão e fumo, produziam farinhas e bebidas fermentadas, dominavam a cerâmica e complementavam sua subsistência com pesca, caça e coletafabricam armas, embarcações e habitações (Bigarella, 2009).

A exploração colonial do espaço ao sul da baía, incluindo a Barra do Sul e o rio Guaraguaçu, deu-se a partir da Ilha da Cotinga, na segunda metade do século XVII (Fernandes, 1947; Martins, 1995). O progressivo estabelecimento de colonos estimulou a fixação no solo e a produção de alimentos (Santos, 2001; Nadalin, 2001). Nesse processo,

os rios paralelos à costa, notadamente o Guaraguaçu, funcionaram como "grandes estradas líquidas" (Fernandes, 1947, p. 16), eixos de penetração que conectavam a baía ao interior da planície. Já a comunicação terrestre entre Paranaguá e Guaratuba dependia da própria praia: quando as condições marítimas impediam a navegação costeira, o percurso alternativo seguia pela Praia da Barra do Sul, trajeto de ao menos dez horas, sujeito às marés e ao clima (Bigarella, 2009; Saint-Hilaire, 2020).

Ao longo dos séculos XVII e XVIII, o deslocamento regular pelos caminhos da planície, pela praia, pelos rios, pelas trilhas da restinga, favoreceu a consolidação de comunidades de pescadores-agricultores, que configuraram um território rural caiçara organizado em assentamentos humanos relativamente isolados, sem a constituição de núcleos urbanos (Cunha, 2018; Soares, 1999 apud Sampaio, 2006). Ainda em meados do século XX, o interior da planície era percebido como espaço que não havia sofrido "influência [...] da ação niveladora do progresso" (Fernandes, 1947, p. 35). Esse relativo isolamento, longe de representar mera privação, constituía a condição que possibilitava o aproveitamento intensivo pelos moradores dos recursos locais e o desenvolvimento de um conhecimento extensivo sobre o território habitado (Adams, 2000; Santos, 2001). Essa condição começou a se alterar na segunda metade da década de 1920, quando três balneários foram lançados quase simultaneamente, Matinhos em 1925, a Vila Balneária em 1928 e a Vila Balneária do Morro de Cayobá em 1929 (Bigarella, 1999 apud Sampaio, 2006), inaugurando um processo de urbanização que pressupunha, como condição material, a existência de uma via de acesso terrestre à costa. As estradas desempenharam papel fundamental nesse processo (Pierri, 2003; Sampaio, 2006). Em sua tese, Roberto Sampaio (2006) observa que o caso do Paraná "é exemplar". É significativo que as vias construídas até então, a estrada de Paranaguá a Morretes e Antonina, a Estrada das Colônias e o próprio caminho pela praia, tivessem por função o escoamento da produção e se afastassem deliberadamente da costa, testemunhos das "relações socioeconômicas que vieram se acumulando até o século XX" (Sampaio, 2006, p. 55). Esses traçados viários, ao margear a serra e a baía de Paranaguá evitando a planície, contribuíram para o isolamento da Praia de Leste e, com , para a consolidação do modo de vida caiçara na região.

3.3 A GÊNESE DA ESTRADA DO MAR

Na década de 1920, o Paraná apresentava "um quadro cultural inédito": o desejo

pelo lazer balneário conjugado à difusão do automóvel como bem de consumo privado (Sampaio, 2006). Em 1924, o Dr. Pamphilo d'Assumpção descreveu no periódico O Dia a particularidade de Paranaguá: apesar da posição litorânea, o município não dispunha de praias continentais acessíveis. Poucos dias antes da inauguração da Estrada do Mar, em julho de 1927, Alberico Figueira definiu no Diário da Tarde a dificuldade de acesso às praias de Paranaguá como "o problema balneário do Paraná", problema que a Estrada do Mar viria resolver.

O presidente do estado, Caetano Munhoz da Rocha, "preocupado em dar ao Paraná uma praia de banhos" (EM, 1925), visitou pessoalmente a costa e determinou a construção de uma estrada para automóveis ligando Paranaguá à Praia do Sul. Em 1924, o Congresso Legislativo autorizou a obra (Congresso, 1924), que teve início no final de 1925 e foi "concluída precariamente" em 1926 (Bigarella, 2009).

A Estrada do Mar partia do trecho inicial da "Estrada das " (O Dia, 1932, p. 7) e desenvolvia-se em três segmentos retilíneos conectados por duas curvas: o primeiro, de sete quilômetros a partir do centro de Paranaguá; o segundo, de 13 quilômetros em direção sudeste até alcançar o Guaraguaçu no quilômetro 20, onde uma ponte de madeira de imbuia sobre cavaletes de concreto vencia o curso d'água; o terceiro prosseguia em direção ao mar (D'Assumpção, 1930; Mensagem, 1928; Figueira, 1927), terminava mais ou menos no ponto médio da Barra do Sul (D'Assumpção, 1930; O Dia, 1932). Em todo o percurso, a estrada atravessava terrenos aluviais, encharcados e alagadiços, o que exigiu a construção de pontes, pontilhões quase 30 bueiros e "o levantamento de seu leito por meio de grandes aterros" (Bigarella, 2009; D'Assumpção, 1930, p. 9).

Inaugurada sem leito revestido, a estrada tornou-se "uma longa faixa de areião" ara resolver o problema, foi revestida com material extraído dos sambaquis que margeavam seu traçado (Bigarella, 1991 apud Sampaio, 2006, p. 17). Os sítios "foram completamente destruídos após a construção da rodovia" (Fernandes, 1947, p. 14): ao menos 26 sambaquis foram processados, entre eles o de Matinhos. A destruição deliberada representou "uma perda irreparável do patrimônio pré-histórico" (Bigarella, 2009, p. 145). A conversão de vestígios arqueológicos milenares em superfície de rodagem é um gesto técnico que revela a transformação ontológica descrita no arranjo teórico: a redução da natureza e da história a campo de disponibilidade, imposta por uma ordem distante (Craia, 2013; Cupani, 2016; Costa, 2014). A linearidade da Estrada do Mar expressa uma intencionalidade precisa, indica a subordinação do ambiente ao projeto modernizador, ao controle do

movimento, da circulação, à fluidez dos fluxos, de serviços e de mercadorias, questão diretamente ligada à sua função (Santos, 1994): "penetração, de economia e de recreio" (A Laboriosidade, 1928, p. 49).

A Estrada do Mar promoveu "a ligação eficiente entre o restante do território do Estado do Paraná com a sua encantadora orla atlântica" e foi descrita como "agente civilizador da região" (Fernandes, 1947, p. 23). Contribuiu para o afluxo de pessoas à Praia de Leste, favoreceu a fundação de Matinhos e Caiobá (Bigarella, 2009) e foi celebrada como "um vigoroso meio de prosperidade para a região que atravessa" (A República, 1930). Os banhistas, muitos de origem germânica, apelidados de "bicho-da-goiaba" pelos caiçaras, passaram a representar nova fonte de renda, e as populações locais ajustaram suas práticas produtivas Fernandes (1947, p. 25) registra que entre os caiçaras "já se encontra hoje alguns que praticam a horticultura, mas em pequena escala, influenciados pelas exigências alimentares dos habitantes das vilas balneárias".

Contudo, a estrada não apenas conectou planalto e costa produziu, desde sua construção, uma reorganização assimétrica do território. Registros fotográficos sugerem que moradores locais integraram as frentes de construção, convertidos em mão de obra a serviço de uma lógica exógena. Após a inauguração, a instalação de mata-burros e a proibição do trânsito de veículos de tração animal entre os quilômetros zero e oito forçaram lavradores das colônias lindeiras a recorrer à antiga Estrada das Colônias, mais longa e precária (O Dia, 1931; 1932). A rodovia marginalizava precisamente as populações que dela mais necessitavam e que, em grande medida, a haviam construído.

Celebrada como símbolo de progresso, a estrada revelou-se tecnicamente precária. Poucos meses após a inauguração, em 1927, enxurradas destruíram trechos do leito e provocaram o desabamento da ponte sobre o Guaraguaçu, obrigando o presidente do estado a recorrer ao mar para comunicar-se com Paranaguá (O Dia, 1927). O periódico O Dia qualificou a obra como "monstruosidade de engenharia" (O Dia, 1927; 1928), e os ciclos de destruição e reparo repetiram-se ao longo da década seguinte em 1931, 1933 e 1935 (O Dia, 1933; 1935). A precariedade crônica expunha uma contradição estrutural: construída sobre terrenos aluviais cuja dinâmica hidrológica desconsiderou, a estrada enfrentava as mesmas forças que seu traçado retilíneo tentou superar. A planície costeira, longe de substrato passivo, atuava como agente histórico, tensionando permanentemente a imposição técnica da rodovia.

3.4 A COMUNIDADE DO GUARAGUAÇU

O Guaraguaçu é uma comunidade de origem caiçara, hoje inserida na malha urbana de Pontal do Paraná. Ramos (2017) e Stadler (2022) situam sua formação na segunda metade do século XIX, tendo o rio Guaraguaçu como elemento central nesse processo. A constituição da comunidade está estreitamente vinculada à utilização do ecossistema fluvial para atividades produtivas, comerciais e de transporte: os primeiros moradores serviram-se do rio e dos recursos naturais como base de subsistência (Ramos, 2017; Stadler, 2022). Essa relação entre comunidade e ambiente corresponde a uma história de mudanças mútuas entre organismo e meio, na qual a compatibilidade entre ambos sustenta a expressão de um modo de vida específico (Maturana; Varela, 2001).

O rio Guaraguaçu funcionava como eixo organizador dessa vida produtiva: navegável desde a Baía de Paranaguá até o interior da planície (Fernandes, 1947), além de fonte de alimento, por meio da pesca, e via de escoamento de mercadorias, era o principal meio de locomoção da comunidade. Memórias acessadas nas entrevistas do NAPI sugerem que a viagem a Paranaguá obedecia à lógica das marés: na vazante, o fluxo favorecia a descida em direção à cidade; na enchente, as correntes que penetravam rio adentro impulsionavam o retorno, permitindo que as embarcações subissem sem esforço até as proximidades da comunidade. Esse ritmo, ditado pela interação entre o rio e o oceano, inscrevia a mobilidade comunitária numa temporalidade natural, um dos níveis de interação que a Estrada do Mar viria a deslocar.

As entrevistas realizadas pelo NAPI Alimento e Território permitiram reconstruir o mosaico produtivo que sustentou o modo de vida na comunidade mesmo após a abertura da estrada. Nas margens do rio cultivava-se arroz, aproveitando a umidade e os sedimentos depositados pelas cheias; nos terraços mais baixos, banana; nos terrenos mais elevados, fora do alcance das marés, plantavam-se roças de mandioca e abacaxi. O uso de queimadas enriquecia o solo com cinzas, e a busca por áreas férteis guiava-se pela identificação das "sapopemas", locais reconhecidos pela presença de musgos. Outra técnica relatada foi referida como "covinhas": pequenos montes de terra, areia e folhas para o cultivo de alface e batata-doce. Cada cultivo assim posicionado traduzia em escala prática uma relação harmoniosa com o ambiente: um saber ecológico transmitido entre gerações, fundado na leitura dos sinais do ambiente.

Desde a formação do núcleo originário do Guaraguaçu a comunidade "viveu relativamente isolada dos centros urbanos e de outras comunidades" (Stadler, 2022, p. 65)

orém cerca de meio século após a constituição da comunidade, é inaugurada a Estrada do Mar cujo traçado interpelou o território do Guaraguaçu. O trânsito crescente de pessoas pela via pressionou a comunidade a aproximar-se da estrada. Produtos como abacaxi, banana, palmito, farinha e artesanato, como o cipó trançado pelas cipozeiras, tradição manual que articula saber ecológico e identidade cultural (Kaminski, 2012), passaram a ser comercializados na beira da rodovia, para além do circuito fluvial que tinha Paranaguá como destino (Fernandes, 1947 apud Kaminski, 2012). Ao mesmo tempo que essa reorientação ampliou as trocas materiais da comunidade, subordinou parte de suas práticas produtivas à lógica do tráfego e às exigências do turismo incipiente, tensionando o modo de vida caiçara sem anulá-lo (Silva, 2004; Stadler, 2022).

Mesmo para os moradores mais antigos do Guaraguaçu, a Estrada do Mar sempre existiu. Comentários colhidos pelo NAPI descrevem uma "estrada antiga", pouco mais que um "caminho de terra", um "carreador". A pavimentação, ocorrida em 1963, aparece nos relatos de uma moradora que recorda: "a estrada chegou em 60, por aí […] eu era criança", descrevendo o seguinte: "eles faziam picadas" para "acertar" o novo caminho. Outro depoimento condensa a transformação: "[…] eles vinham de Matinhos, pra vir até o Rio Guaraguaçu, porque... esse Rio nosso aí, é o nosso ícone. Eles vinham no rio pra ir pra Paranaguá, pra você ver como que era, né, antes desta estrada chegar […]". A designação do rio como "nosso ícone" é reveladora: o Guaraguaçu é investido de valor simbólico, condensando a memória de um modo de vida anterior à estrada. A rodovia, ao consolidar-se como eixo de circulação, esvaziou a função de via que o rio desempenhava.

O cruzamento entre a estrada e o rio tornou-se o marco pelo qual o Guaraguaçu é reconhecido no trajeto, um ponto de referência operacional para quem transita pela rodovia. Nos termos de Augé (2012), a estrada produz um espaço abstrato, fundado no fluxo contínuo: o lugar é lido e não percebido. Essa lógica funcional, distante e exógena, reorganiza o campo de possibilidades da vida local, pressionando o modo de vida caiçara a adequar-se às exigências do turismo.

Os depoimentos colhidos pelo NAPI revelam, contudo, que a comunidade não foi mero objeto passivo dessa reorganização. Um morador nascido em 1975 narra: "[…] sempre acompanhei meus avós e meus pais na roça, […] até meu avô fez um carrinho de madeira [para carregar os abacaxis], trabalhei muito nas barracas aqui, nesta barraca aqui, outra ali, trabalhei muito tempo […]", ele comenta: "[…] as lavouras né, que tinham aqui, é aipim, é abacaxi, feijão, é as hortas […]". O vocabulário empregado pelo entrevistado, "lavouras",

"horta", "roças", sugere a manutenção de práticas tradicionais como apontado por Fernandes (1947), a incorporação de práticas de horticultura reforçada pela interação com a estrada. O carrinho de madeira construído pelo avô sintetiza essa agência: um artefato criado para responder às condições impostas pela rodovia, sem romper com a lógica produtiva herdada.

A instalação de barracas comunitárias na beira da rodovia expõe essa tensão. Uma entrevistada relata que ao ver as barracas um representante da prefeitura teria dito: "Oh, eu não vou autorizar [as barracas], você sabe que ali é um espaço público, [...] porque é na beira da estrada, [mas] agora deixa, se eles [os moradores] quiserem fazer, não dê ordem, mas também não embarre, só diga assim: 'se eles quiserem tirar [o DER], eles tiram' […]; daí concordaram e hoje tá lá a barraquinha". O episódio revela uma agência local que se exerce nas brechas da ordem institucional, num regime de consentimento, a permanência é tolerada, porém revogável.

As populações caiçaras, como observa Adams (2000, apud Murrieta, 1994), sempre estiveram "integradas às economias de mercado e aos sistemas políticos nacionais e internacionais"; seu isolamento é, portanto, relativo. A tradicionalidade constitui-se precisamente nos momentos de certo afastamento dessa integração, quando se reproduzem práticas de autossuficiência e reorganização interna, expressão de uma lógica "cognitiva e valorativa" própria, que se transforma conforme as condições de reprodução social (Silva, 2004, p. 121, 126). No confronto com as populações urbano-industriais, produz-se um processo dialético de autoafirmação (Silva, 2004, p. 126): o campesinato continua a reproduzir-se em contextos modernos, ainda que transformado (Mendras, 1984 apud Wanderley, 1999, p. 6).

Hoje, a comunidade é composta por cerca de 200 famílias que vivem em um "ambiente rural invisibilizado" (Haliski; Floriani; Floriani, 2019 apud Haliski; Ribeiro; Gomes, 2022). Esse grupo apresenta uma heterogeneidade notável: famílias que trabalham em áreas urbanas de Pontal do Paraná e Paranaguá, proprietários de chácaras de lazer oriundos de outros municípios, empreendimentos como o Café Caiçara, atividades de hospedagem, marinas, comércios na beira da PR-407 e uma aldeia indígena. Nessa "diversidade étnica, cultural, social" (Stadler, 2022) a tradicionalidade caiçara que resiste às transformações impostas, uma resistência que não se expressa como recusa da modernidade, mas como reinvenção contínua de práticas, vínculos e sentidos no interior de um território profundamente reorganizado pela estrada e por outros eventos, notadamente a instalação da Estação Ecológica do Guaraguaçu.

A experiência do Guaraguaçu evidencia que a gênese de uma infraestrutura é também a gênese de um novo modo de organizar o espaço. A Estrada do Mar, enquanto gesto técnico,fundou novos regimes de percepção e subordinou saberes a uma racionalidade distante ontudo, as formas de resistência e reconstrução de vínculos que emergem no cotidiano reatualizam continuamente o modo de vida caiçara, produzindo continuidades em meio à transformação. A análise, conduzida pelos três níveis propostos por Worster (1991), revela: no primeiro nível, a natureza propriamente dita, as planícies, o rio as marés condicionou tanto as formas de circulação quanto a precariedade da estrada; no segundo, o domínio socioeconômico, o modo de vida caiçara, a circulação, o turismo balneário, a especulação a subordinação reorganizou as configurações do território; no terceiro, as dimensões da experiência humana, as memórias, os saberes, as barracas na beira da estrada o rio como ícone expressam a resistência e a reinvenção dos modos de vida.

4 CONCLUSÃO

A investigação da gênese da Estrada do Mar, conduzida sob a perspectiva da história ambiental, permitiu demonstrar como uma infraestrutura rodoviária concebida a partir de racionalidades hegemônicas se materializou sobre o território do Guaraguaçu, moldado por trajetórias milenares. Orientada pela modernização, pelo turismo balneário e pela dominação territorial, essa infraestrutura reconfigurou profundamente o espaço vivido.

Ao inscrever a gênese da Estrada do Mar e suas consequências em uma trajetória de longa duração, das formações geológicas à ocupação sambaquieira, dos caminhos coloniais à irrupção balneária, a história ambiental ofereceu ferramentas para compreender os desdobramentos dessa infraestrutura como parte de uma trama mais ampla de interações entre sociedade e natureza que persistem e se atualizam no presente. O trabalho reforça a importância do diálogo e do respeito aos conhecimentos locais em intervenções que interpelam, confrontam, pressionam os modos de vida tradicionais.

Nessa perspectiva, a Estrada do Mar opera como materialização da técnica moderna sobre o território: sua construção fraturou a dinâmica coevolutiva entre a comunidade do Guaraguaçu e o ambiente litorâneo, impondo sobre os vínculos assim construídos uma infraestrutura orientada por demandas externas ao lugar.

Por fim, reconhecemos que o recorte adotado, centrado na gênese da estrada e nos relatos de uma comunidade específica, constitui uma aproximação parcial a um processo

mais amplo. Investigações futuras poderão aprofundar a análise dos impactos sobre outras comunidades da planície, examinar as transformações promovidas pelo uso balneário do espaço, pela pavimentação e pela duplicação da via e avaliar as políticas de ordenamento territorial que incidiram sobre a região.

REFERÊNCIAS

A ESTRADA do Mar. **O Dia**, Curitiba, 7 maio 1933. p. 3. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/092932/24340. Acesso em: 20 set. 2024.

A ESTRADA do Mar. **O Dia**, Curitiba, abr. 1935. p. 7. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/092932/28777. Acesso em: 20 set. 2024.

A ESTRADINHA de Munhoz. **O Dia**, Curitiba, 31 dez. 1927. p. 2. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/092932/11458. Acesso em: 20 set. 2024.

A LABORIOSIDADE proficua do Comt. Didio Costa na Prefeitura de Paranaguá. **Ilustração Paranaense: mensario paranista de arte e actualidades**, Curitiba, jan. 1928. p. 49. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/171689/168. Acesso em: 20 set. 2024.

ADAMS, C. As populações caiçaras e o mito do bom selvagem: a necessidade de uma nova abordagem interdisciplinar. **Revista de Antropologia**, v. 43, n. 1, p. 145-182, 2000. Disponível em: https://www.scielo.br/j/ra/a/mX5TZ8DZWthr47WVHCqDnYQ/?lang=pt. Acesso em: 20 jul. 2025.

ALCOCK, J. **Comportamento animal**: uma abordagem evolutiva. Porto Alegre: Artmed, 2016.

ANGULO, R. J. **Geologia da planície costeira do Estado do Paraná**. 1992. Tese (Doutorado em Geologia Sedimentar) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.

AO MENOS isso. **O Dia**, Curitiba, abr. 1932. De Paranaguá, p. 7. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/092932/21787. Acesso em: 20 set. 2024.

ASSUMPÇÃO, P. Nova praia balnearia. **O Dia**, Curitiba, maio 1924. Capa, p. 1. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/092932/2477. Acesso em: 17 jul. 2025.

ASSUMPÇÃO, R. A estrada do mar. **A Republica**, Curitiba, jan. 1930. Pagina Rodoviaria, p. 9. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/docreader/215554/40271. Acesso em: 20 set. 2024.

AUGÉ, M. **Não lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papirus, 2012.

BIGARELLA, J. J. Contribuição ao estudo da planície litorânea do Estado do Paraná. **Brazilian Archives of Biology and Technology**, Curitiba, p. 65-110, 2001. Disponível em: https://www.scielo.br/j/babt/a/dCHQScdftTNPtx3Hk5Fhrhv/?format=pdf&lang=pt. Acesso em: 20 jul. 2025.

BIGARELLA, J. J. **Matinhos**: homem e terra: reminiscências. 3. ed. ampl. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 2009.

BOOKCHIN, M. Ecology and revolutionary thought. [S. l.]: **The Anarchist Library**, 1972. Disponível em: https://theanarchistlibrary.org/library/lewis-herber-murray-bookchin-ecology-and-revolutionary-thought. Acesso em: 20 jul. 2025.

CAMPOS, C. V.; GOMES, A. L.; LOPES, P. R. Atuação do NAPI Alimento e Território por meio da pesquisa-ação na Comunidade Agroflorestal José Lutzenberger em Antonina/PR. **Serviço Social em Revista**, v. 27, n. 2, p. 273-295, 2024.

CONGRESSO Legislativo do Estado. **O Dia**, Curitiba, 18 maio 1924. A Pagina do Dia, p. 4. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/092932/2128. Acesso em: 20 set. 2024.

CORRIDA de auto. **O Dia**, Curitiba, 14 jul. 1931. p. 7. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/092932/20043. Acesso em: 20 set. 2024.

COSTA, F. R. da. O conceito de espaço em Milton Santos e David Harvey: uma primeira aproximação. **Percurso**, v. 6, n. 1, p. 63-79, 2014. Disponível em: https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/Percurso/article/view/49581. Acesso em: 20 jul. 2025.

CRAIA, E. Heidegger e a técnica: sobre um limite possível. **Revista de Filosofia Aurora**, v. 25, n. 36, p. 241-264, 2013. Disponível em: https://periodicos.pucpr.br/aurora/article/view/751. Acesso em: 20 jul. 2025.

CRODA, J. P. et al. Pesquisa-ação com as comunidades tradicionais do litoral do Paraná: trocando saberes em torno do alimento e do território no sul do Brasil. In: SAQUET, M. A.; DENARDIN, V. F. (Org.). **Alimento e território**: uma problemática, distintas soluções. Curitiba: Appris, 2025. v. 1, p. 179-208.

CUNHA, I. M. da. **Cidade, lei e desenvolvimento**: Pontal do Paraná, uma estrada para o futuro? 2018. Dissertação (Mestrado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2018.

CUPANI, A. **Filosofia da tecnologia**: um convite. Florianópolis: Editora UFSC, 2016.

EM 1926 teremos o nosso balneario no Atlântico. **O Dia**, Curitiba, 5 maio 1925. p. 1. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/092932/4819. Acesso em: 20 set. 2024.

ESTRADAS. **Mensagem presidencial do Estado do Paraná**, Curityba, fev. 1928. p. 113. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/873136/2080. Acesso em: 20 set. 2024.

FERNANDES, J. L. Contribuição à geografia da Praia de Leste. **Arquivos do Museu Paranaense**, Curitiba, v. 6, p. 3-35, 1947.

FIGUEIRA, A. A estrada da Barra do Sul. **Diario da Tarde**, Curitiba, jul. 1927. p. 2. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/docreader/800074/32531. Acesso em: 17 jun. 2025.

FIORI, C. O.; CANALI, N. E.; KOZCIAK, S. **Geomorfologia do litoral paranaense**. [S. l.: s. n.], [entre 1990 e 2010].

GERHARDT, M. **História ambiental da erva-mate**. 2013. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.

GERNET, M. de V. Gênese e ocupação do sambaqui do Guaraguaçu, Pontal do Paraná. **Revista NUPEM**, v. 5, n. 8, p. 207-211, 2013. Disponível em: https://periodicos.unespar.edu.br/nupem/article/view/5356. Acesso em: 20 jul. 2025.

GOVERNO do municipio: mensagem do Prefeito de Paranaguá. **A Republica**, Curitiba, jun. 1930. p. 12. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/215554/41691. Acesso em: 20 set. 2024.

HALISKI, A. M.; RIBEIRO, C. S.; GOMES, J. A. de Q. Análise dos impactos da extensão universitária em comunidades a partir de um estudo de caso no Guaraguaçu, em Pontal do Paraná-PR. **Divers@!**, v. 15, n. 1, 2022. Disponível em: https://revistas.ufpr.br/diver/article/view/84465. Acesso em: 20 jul. 2025.

HEIDEGGER, M. A questão da técnica. **Scientiae Studia**, São Paulo, v. 5, n. 3, p. 375-398, 2007. Disponível em: https://revistas.usp.br/ss/article/view/11117. Acesso em: 20 jul. 2025.

INSTITUTO DE TERRAS, CARTOGRAFIA E GEOLOGIA DO PARANÁ. **Zoneamento ecológico econômico do Estado do Paraná**: litoral. Organização de Camila Cunico. Curitiba: ITCG, 2016.

KAMINSKI, F. M. **Cipozeiras do Guaraguaçu**: entre a proteção ambiental e a preservação da cultura local. 2012. Monografia (Especialização em Questão Social na Perspectiva Interdisciplinar) – Universidade Federal do Paraná, Matinhos, 2012.

LEFF, E. Construindo a história ambiental da América Latina. **Esboços**: histórias em contextos globais, v. 12, n.

13, p. 11-29, 2005. Disponível em: https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/383. Acesso em: 20 jul. 2025.

LITTLE, P. E. Ecologia política como etnografia: um guia teórico e metodológico. **Horizontes Antropológicos**, v. 12, n. 25, p. 85-103, 2006. Disponível em: https://repositorio.unb.br/handle/10482/7772. Acesso em: 20 jul. 2025.

MARTINS, R. **História do Paraná**. Curitiba: Farol do Saber, 1995.

MATURANA, H.; VARELA, F. **A árvore do conhecimento**: as bases biológicas da compreensão humana. São Paulo: Palas Athena, 2001.

MENSAGEM presidencial. Câmara dos Deputados, Curityba, 1 fev. 1928. p. 115. Disponível em: https://www.administracao.pr.gov.br/ArquivoPublico/Pagina/Mensagens-de-Governo. Acesso em: 20 set. 2024.

MIGUEL, J. C. H.; FIGUEIREDO, F. Antropologia das infraestruturas. In: **ENCICLOPÉDIA de antropologia**. São Paulo: Universidade de São Paulo, Departamento de Antropologia, 2021. Disponível em: https://ea.fflch.usp.br/sites/ea.fflch.usp.br/files/inline-files/Antropologia%20das%20Infraestruturas_0.pdf. Acesso em: 20 jul. 2025.

MOREIRA, C. A. B.; CRODA, J. P.; QUADROS, D. A. de. Pesquisa-ação e o fortalecimento comunitário: o estudo de caso da Associação Comunitária Candonga em Morretes, PR. **Serviço Social em Revista**, v. 27, n. 2, p. 340-361, 2024.

MOTTA, L. J. da. A fenomenologia da percepção de Maurice Merleau-Ponty. **Primeiros Escritos**, v. 11, p. 212-231, 2021. Disponível em: https://revistas.usp.br/primeirosescritos/article/view/176887. Acesso em: 20 jul. 2025.

NADALIN, S. O. **Paraná**: ocupação do território, população e migrações. Curitiba: SEED, 2001.

NASCIMENTO, E. C. do; PEREIRA, C.; DENARDIN, V. F. Entre a pesquisa e a ação: operacionalização d**o método da pesquisa-ação no Guaraguaçu, litoral do Paraná. Serviço Social em Revista**, v. 27, n. 2, p. 455-479, 2024.

PÁDUA, J. A. As bases teóricas da história ambiental. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 24, n. 68, p. 81-101, 2010.

PÁDUA, J. A.; CARVALHO, A. I. de. A construção de um país tropical: uma apresentação da historiografia ambiental sobre o Brasil. **História, Ciências, Saúde-Manguinhos**, v. 27, n. 4, p. 1311-1340, 2020. Disponível em: https://www.scielo.br/j/hcsm/a/4ZNMfLkYp3mp7gwK3GnK4dg/?format=pdf&lang=pt. Acesso em: 20 jul. 2025.

PARANÁ. Secretaria de Estado da Comunicação Social e da Cultura. Museu Paranaense. **Arqueologia do Paraná**: memórias de povos em paisagens transformadas. Curitiba, [s. d.]. Disponível em: https://www.museuparanaense.pr.gov.br/Pagina/Arqueologia-do-Parana-memorias-de-povos-em-paisagens-transformadas. Acesso em: 30 jul. 2025.

PEREIRA, Cássio. **Uma linda reta:** uma interpretação socioambiental da gênese da estrada do mar (1924-1938). 2025. 100 f. Dissertação (Mestrado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2025. Disponível em: https://acervodigital.ufpr.br/xmlui/handle/1884/99004. Acesso em: 8 ago. 2026.

PIERRI, N. O litoral do Paraná: entre a riqueza natural e a pobreza social. Desenvolvimento e Meio Ambiente, Curitiba, n. 8, p. 25-41, jul./dez. 2003. Disponível em: https://revistas.ufpr.br/made/article/view/22047. Acesso em: 20 jul. 2025.

PINSKY, C. B. et al. (Org.). **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005.

RAMOS, D. **Associação Comunitária do Guaraguaçú (ACOMÇÚ)**: uma história a ser contada. 2017. Monografia (Especialização em Questão Social na Perspectiva Interdisciplinar) – Universidade Federal do Paraná, Matinhos, 2017.

RICKLEFS, R. E. **A economia da natureza**. 6. ed. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2008.

SAINT-HILAIRE, A. de. **Viagem a Curitiba e à Província de Santa Catarina**. Tradução de Regina Regis Junqueira. Belo Horizonte: Garnier, 2020.

SAMPAIO, R. **Uso balneário, apropriação do espaço e meio ambiente em Pontal do Paraná, litoral paranaense**. 2006. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2006.

SANTOS, C. R. A. dos. **Vida material, vida econômica**. Curitiba: SEED, 2001.

SANTOS, M. O espaço geográfico como categoria filosófica. **Terra Livre**, São Paulo, n. 5, p. 9-20, 1988. Disponível em: https://publicacoes.agb.org.br/index.php/terralivre/article/view/67. Acesso em: 20 jul. 2025.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

SAQUET, M. A.; SILVA, S. S. da. Milton Santos: concepções de geografia, espaço e território. **Geo UERJ**, v. 10, p. 24-42, 2008. Disponível em: https://www.e-publicacoes.uerj.br/geouerj/article/view/1389/1179. Acesso em: 20 jul. 2025.

SILVA, S. R. da. Questão agrária em Camburi: território, modo de vida e problemas fundiários. Buenos Aires: **CLACSO**, 2004. Disponível em: https://biblioteca-repositorio.clacso.edu.ar/handle/CLACSO/10428. Acesso em: 20 jul. 2025.

SIMONDON, G. **Do modo de existência dos objetos técnicos**. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Contraponto, 2020.

STADLER, C. T. B. **Sementes crioulas "um sopro de vida"**: semeando territórios da agrobiodiversidade, partilhando saberes, narrando histórias, em três comunidades rurais tradicionais do Paraná. 2022. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2022.

STAR, S. L.; RUHLEDER, K. Steps toward an ecology of infrastructure: design and access for large information spaces. In: ACM CONFERENCE ON COMPUTER SUPPORTED COOPERATIVE WORK, 1994, Chapel Hill. Proceedings [...]. New York: ACM, 1994. p. 253-264. Disponível em: https://dl.acm.org/doi/10.1145/192844.193021. Acesso em: 20 jul. 2025.

SVOLENSKI, A. C. **Aspectos fitossociológicos e pedológicos de três superfícies de degradação do rio Guaraguaçu, litoral do Paraná**. 2000. Dissertação (Mestrado em Engenharia Florestal) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2000.

TEIXEIRA, W. **Tempo geológico**: a história da Terra e da vida. 2014. Monografia (Graduação em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

TREMARIN, P. I.; LUDWIG, T. A. V.; MOREIRA FILHO, H. Eunotia Ehrenberg (Bacillariophyceae) do rio Guaraguaçu, litoral do Paraná, Brasil. **Acta Botanica Brasilica**, v. 22, n. 3, p. 845-862, 2008. Disponível em: https://www.scielo.br/j/abb/a/XcWkn4VR7yc9hZk9qjvHkgt/?format=html&lang=pt. Acesso em: 20 jul. 2025.

UEXKÜLL, T. von. A teoria da Umwelt de Jakob von Uexküll. **Galáxia: revista interdisciplinar de comunicação e cultura**, São Paulo, n. 7, p. 19-48, 2004. Disponível em: https://revistas.pucsp.br/index.php/galaxia/article/view/1369. Acesso em: 20 jul. 2025.

WANDERLEY, M. de N. B. Raízes históricas do campesinato brasileiro. In: TEDESCO, J. C. (Org.). **Agricultura familiar:** realidade e perspectivas. Passo Fundo: EDIUPF, 1999. p. 21-55.

WORSTER, D. Para fazer história ambiental. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 8, p. 198-215, 1991. Disponível em: https://periodicos.fgv.br/reh/article/view/2324. Acesso em: 20 jul. 2025.

Contribuições no artigo

Cássio Pereira declarou ter conduzido as seguintes etapas da construção do artigo: Concepção do manuscrito, Escrita do manuscrito, Metodologia, Curadoria dos dados, Discussão dos resultados, Análise dos dados. Manuela Dreyer Da Silva declarou ter conduzido as seguintes etapas da construção do artigo: Concepção do manuscrito e Revisões do manuscrito. Evandro Cardoso Do Nascimento declarou ter conduzido as seguintes etapas da construção do artigo: Concepção do manuscrito, Revisões do manuscrito e Metodologia. Jéssica Puhl Croda declarou ter conduzido as seguintes etapas da construção do artigo: Revisões do manuscrito e Metodologia. Cintia Virginia de Campos e João Vitor Cardoso declararam ter conduzido a seguinte etapa da construção do artigo: Metodologia. Valdir Frigo Denardin declarou ter conduzido as seguintes etapas da construção do artigo: Revisões do manuscrito

Fonte de financiamento da pesquisa, quando houver

Os(as) autores(as) declararam que esta pesquisa recebeu financiamento da Fundação Araucária.