

Entre os trilhos: impactos da malha ferroviária no desenho da cidade de Guarapuava/PR

Carolina Bassani

RESUMO

O texto enfoca o problema dos limites antrópicos urbanos que tendem a criar barreiras espaciais bem definidas dentro do desenho da cidade, exemplificando a temática através da linha do trem, malha estabelecida que cruza diversos bairros do território e que é historicamente negligenciada e que também compõem o processo de periferização presente na dinâmica da cidade. Dentro do contexto das cidades médias e suas conexões com as regiões próximas, Guarapuava se apresenta como uma cidade que se insere nesses padrões. O estudo da composição do seu território enquanto forma segregadora da criação dos espaços é o objeto final deste trabalho.

Palavras-chave: Urbanismo. Malha ferroviária. Desenho Urbano. Cidades médias. Periferia.

1 INTRODUÇÃO

Estima-se que 11,4 milhões de pessoas vivem em aglomerados subnormais ou em situações de moradias precárias, segundo dados do IBGE, 18,7 milhões de pessoas vivem em domicílios que não contam com coleta de lixo, conexão com a rede de esgoto e água encanada conforme o PNAD (Pesquisa Nacional por Amostras de Domicílio realizado pelo IBGE) de 2015. O solo urbano vem sofrendo transformações pautados no modernismo urbano, principalmente, desde a década de 1950, com o desenvolvimento do processo de industrialização e a ideia de padrões de consumo que acabaram por atingir o modelo de habitação e distribuição de renda no desenho das cidades - essa transformação, entretanto, não foi homogênea.

Este processo de modernização das cidades acabou por criar uma hierarquia dentro das cidades que são acentuadas pelos limites impostos e pela especulação imobiliária em cima destes. O mercado residencial fomenta o financiamento da casa própria, porém, essa facilidade não democratizou este acesso, tendo como foco as

classes altas e médias, criando assim espaços de segregação urbana. A lógica do mercado mobiliário pautado nos limites artificiais criados pelo homem acabou transformando e expandindo o processo de periferização das cidades, atingindo não só as grandes metrópoles, como também, as cidades consideradas médias sendo mais intensificado nos anos 1960, “pautada pelo trinômio casa própria-loteamento periférico-autoconstrução”, o ideal capitalista da casa própria (BONDUKI, 2004, apud RUFINO, 2016, p.218). Guarapuava se insere no contexto das cidades médias, onde além de representar uma centralidade dentro da regional em qual está inserida, tem também uma centralidade muito bem definida no seu espaço físico. Seus limites físicos vão desde a formação de regiões periféricas no entorno dos setores industriais da cidade, as rodovias (BR 373, BR 466 e PR 170) que cortam a cidade, os limites naturais, como as bacias hidrográficas e seu acentuado relevo e também, pela malha do trem, uma barreira antrópica que corta alguns bairros da cidade e reforça as barreiras naturais do espaço. Este último é o objeto de estudo deste trabalho.

2 JUSTIFICATIVA E OBJETIVOS

Guarapuava, possui atualmente 180.334 mil habitantes conforme levantamento estimativo do IBGE de 2018. De acordo com dados da leitura urbana realizada por Maria Encarnação Sposito (2010) a respeito de cidades, o município pode ser considerado uma cidade de porte médio por estar situado dentro do limite da dinâmica de média populacional entre 50 mil a 500 mil habitantes. Além disso, apresenta o fator demográfico, a morfologia, os usos e funções dos espaços características que dão um papel de destaque dentro do complexo regional, determinando fluxos entre municípios menores e relações de dependência (HENRIQUE, 2010, p. 46). A cidade está inserida na região centro-oeste do Paraná e além de possuir uma localização favorável que cria uma centralidade dentro da delimitação de municípios que compõe a sua regional, sua localização ainda permite que a exportação e importação de produtos atinjam diversas regiões feitas através das rodovias federais (BR-466 e BR-373) e estadual (PR-170).

Essas formas de transportes são compostas atualmente pela malha rodoviária, pelo transporte aéreo, ainda que de maneira não muito expressiva e pela malha ferroviária, este último, conforme afirma Aline Eloyse Lang na dissertação “As ferrovias no Brasil e avaliação econômica de projetos: uma aplicação em projetos ferroviários” (2007), faz parte dos 24% com 29.487 km do sistema de transporte ferroviário realizado dentro do território brasileiro, sendo que o Paraná possui 2400 km desta malha, dado o informe feito pela Secretaria de Infraestrutura e Logística do Paraná. A empresa responsável pela maior parte que abrange a rota de Guarapuava é a FERROESTE, que possui a concessão de 248,5 km de extensão dentro no Estado, onde são escoados anualmente 1,5 milhões de toneladas de produtos que englobam grãos, farelos e contêineres com destino ao porto de Paranaguá.

Historicamente falando, de acordo com a matéria “A Evolução do Comércio nas linhas do trem” de Fernanda Motter e Noeli Almeida para o jornal *Ágora da Unicentro* (2016), Guarapuava durante a transição do século XIX para XX, tinha um mercado pouco explorado e a maior dificuldade era pela questão do acesso à cidade e a exportação de seus produtos, que era feito majoritariamente por trocas de mulas, fazendo com que a posição geográfica do município não facilitasse o transporte de produtos produzidos no local. Em 1954 foi inaugurado o primeiro vagão e uma malha ferroviária que permitiu o desenvolvimento do comércio de exportação de produtos de Guarapuava com outras regiões, principalmente o comércio madeireiro. Atualmente, Guarapuava têm desenvolvido políticas públicas de desenvolvimento e apoio ao setor de indústria no setor madeireiro, visto que possui matéria-prima em abundância na região, utilizando suas diferentes formas de transporte como escoamento do produto final.

Dada a importância histórica da inserção da linha do trem e a sua configuração dentro do atual espaço, entende-se que esta tende a alterar a dinâmica e a formação dentro da escala urbana do município e como ela pode interferir no crescimento da cidade atuando como um limite artificial dentro da espacialidade total, bem como afetar o setor econômico. Procura-se entender através da pesquisa, dentro da escala humana, quem são as pessoas que vivem em suas margens e como ela influencia o desenvolvimento socioeconômico dentro de sua rota, bem

como, dentro da escala regional, como ela se conecta a outros municípios dentro desta malha.

A ideia é realizar uma análise técnica desta espacialidade já consolidada dentro do território aliada à percepção daqueles que vivem em suas margens e possuem vivências e experiências que afetam a rotina e o cotidiano do local. A pesquisa tem por objetivo averiguar quais são os usos feitos no entorno, onde se encontram os pontos mais problemáticos e emblemáticos da rota ferroviária. Procura-se, como resultado da pesquisa, debater como e quanto esta linha do trem atua como um fator de segregação urbana, limitando a cidade e quem está para trás deste limite estabelecido.

Da análise pontual de um elemento físico da cidade, busca-se uma compreensão do desenho urbano do território e como através das estratégias presentes no campo da arquitetura e do urbanismo esta malha de trilhos pode ser utilizada como forma de integração deste desenho com o local. A escolha da estratégia vai se nortear através do resultado final da análise, bem como a definição da intervenção nestes espaços e a delimitação destes.

3 ESTADO DA ARTE – REFERENCIAL TEÓRICO

David Harvey em “Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana” (2014) traz novamente à tona o debate sobre o direito a cidades iniciado por Henri Lefebvre no livro “O Direito à Cidade” na década de 1960 (2001). Segundo destaca o geógrafo, na abertura do primeiro capítulo, a cidade é o local onde não imperam apenas vontades individuais ou coletivas, mas tem como fundamento, inserir na sociedade o direito de alterar, reinventar seu espaço de acordo com os anseios. É, segundo o autor, um poder onde se impera forças sociais e que determinam como é a vida no espaço:

(...) a tentativa mais coerente e, em termos gerais, mais bem-sucedidas de refazer o mundo em que se vive, e de fazê-lo de acordo com seus mais profundos desejos. Porém, se a cidade é o mundo criado pelo homem, segue-se que também é o mundo em que ele está condenado a viver. Assim, indiretamente e sem nenhuma consciência bem definida da natureza de sua tarefa, ao criar a cidade o homem recriou a si mesmo. (PARK, 1967, p. 3, apud HARVEY, 2014, p. 28).

Harvey destaca que é necessário reivindicar o direito à cidade como uma forma de se apoderar dos processos que perfazem a urbanização dos espaços através de atitudes radicais para se contrapor ao modelo capitalista de formação das cidades que visam o lucro e a produção exagerada, visando sempre a produção de excedentes focados na acumulação de mais capital que acaba por atingir diretamente a uma pequena parcela da sociedade. Como consequência, o desenho urbano se fundamenta nessa forma de “absorção do excedente de produção que nunca deixa de produzir” (HARVEY, 2014, p. 30) e que alteram intimamente a produção do espaço urbano. Este modelo de urbanização trouxe como consequência diversos estilos de vida, onde o viver tornou-se mercadoria. Pode-se afirmar, que o impacto da implantação de modelos de transporte alternativos na década de 1950 no Paraná, como a malha ferroviária voltada ao desenvolvimento econômico, é um reflexo de políticas públicas da época para modernização do Estado voltados ao acúmulo do capital, onde se criou um eixo por onde o desenho urbano ao longo dos anos foi se desenvolvendo nas cidades, criando um limite artificial que separa o território em diversas camadas sociais e modelos de viver.

A entropia presente nas regiões de subúrbio das cidades está ligada ao funcionamento do seu centro, onde a manutenção do espaço é a partir do trabalho, pois a “ordem urbana do centro é mantida às custas da desordem do seu entorno, que é, em geral, invisível à maioria das pessoas”, (WISNIK e MARIUTTI, 2018, p. 56). A formação destas regiões de subúrbio é um resultado de fatores que determinaram uma lógica presente no urbanismo moderno, pautada em questões higienistas e racionalistas, que separam o trabalhar do habitar e criam “bairros-dormitórios”, além da ação predatória da especulação imobiliária que separa o território conforme o mercado do lucro. A “modernidade seletiva”, como afirma Raquel Rolnik (2003), define as novas dinâmicas econômicas de um lugar e

determina as periferias “autoconstruídas”, onde esta dinâmica atinge metrópoles e até mesmo cidades consideradas médias, principalmente áreas onde existe uma centralidade regional, como é o caso de Guarapuava.

Resulta daí uma espécie de combinação esdrúxula, nas nossas cidades, entre o excesso de racionalidade do urbanismo funcionalista - que tem sua apoteose em Brasília - e o excesso de irracionalidade do “desurbanismo” especulativo conduzido pelo puro mercado. Por ambos os caminhos, moradia e trabalho se afastam (WISNIK e MARIUTTI, 2018, p.64).

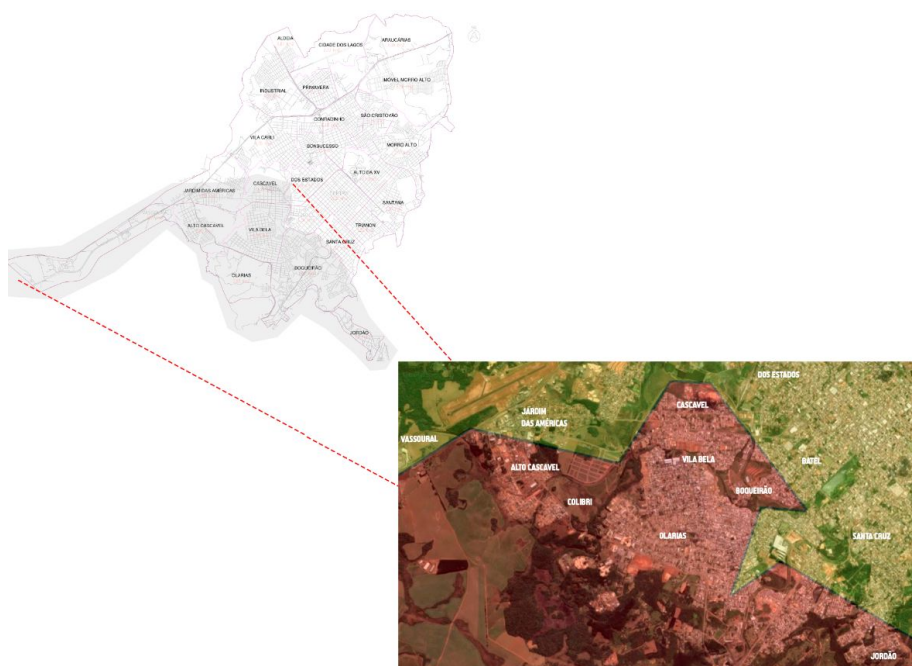
Dentro da cidade, a linha ferroviária é um limite que segrega o espaço urbano e determina o seu desenho. Durante o século XIX, o símbolo do ideal capitalista era a modernização das cidades através das estradas-de-ferro, atribuindo “nova fluidez ao Brasil, especialmente a região centro-sul” (MONASTIRSKY, 2006, p. 75) e um novo conceito de estruturação das cidades. Guarapuava iniciou as obras da implantação da linha ferroviária na década de 1920, mas apenas 30 anos depois, em 1954, foi que o primeiro trem chegou ao município inaugurando a Estação Afonso Camargo, época em que já se falava sobre a construção de estradas, como novo referencial de modernismo. Por um tempo realizou o transporte de pessoas, porém teve o serviço desativado na década de 1980 e passou a realizar apenas o transporte de cargas como se configura até hoje.

3.1 CONTEXTO URBANO E SOCIOECONÔMICO INSERIDO NA MALHA FERROVIÁRIA DE GUARAPUAVA

A malha ferroviária atravessa os bairros Jordão, Boqueirão, Olarias, Vila Bela, Cascavel, Alto Cascavel, Jardins das Américas e Vassoural em direção ao sudoeste. Locais estes que segundo o mapa de renda por bairros disponível no Concidade (Conselho do Plano Diretor de Guarapuava), possuem uma renda média abaixo do valor do salário mínimo de R\$ 998,00, estipulado em 2019 que variam de R\$ 400 a R\$ 900 reais. O trajeto do trem ainda cruza outros bairros em direção a nordeste da cidade, Batel, Santa Cruz e dos Estados, regiões que contornam o centro e possuem rendas que variam de R\$ 1800 a R\$ 2000 reais. A linha que corta a divisão dos bairros, conforme o mapa, com renda menor (em vermelho) e dos

bairros com uma renda superior (em amarelo), é a linha por onde passa o trem, conforme é possível observar na imagem abaixo. É possível perceber também, que a presença de vazios urbanos no percurso do trem permeia todo o trajeto dentro da malha urbana ou contrasta com loteamentos considerados irregulares ou em situação de precariedade.

FIGURA 1 – ROTA DA MALHA FERROVIÁRIA EM GUARAPUAVA MARCANDO A DIVISÃO DE RENDA POR BAIRROS



FONTE: Autora (2019).

Ainda conforme o relatório disponibilizado pelo Concidade intitulado “Plano local de habitação de interesse social de Guarapuava - PR” realizado em 2011, o levantamento foi feito a partir dos assentamentos precários existentes de acordo com a situação destas moradias e a inserção delas em algumas áreas específicas do território de Guarapuava conforme tabela 1. Na tabela 2, tem-se os loteamentos irregulares que teriam direito a regularização fundiária. O relatório, segundo, a Secretaria de Habitação e Urbanismo de Guarapuava, passará por uma revisão em 2020. Para este estudo delimitou-se áreas dentro dos bairros indicados acima, onde percebe-se que além de possuírem característica semelhantes de déficit qualitativo, estão inseridos as margens da linha do trem na região onde a renda é menor que um salário mínimo.

TABELA 1 – ASSENTAMENTOS PRECÁRIOS

Texto	APP com inundação	APP sem inundação	Fora da área de Proteção Permanente	Dentro da cota de inundação
Jordão	0	2	66	0
Jardim das Américas - Paz e bem	18	30	5	19
Jardim das Américas - Catadores	13	61	43	13
Concórdia e Samba	84	6	43	45

FONTE: da autora baseado no relatório produzido pelo Concidade em 2011 (2019).

TABELA 2 – LOTEAMENTOS IRREGULARES

Texto	Lotes Municipais	Lotes Precários	Lotes Regularizar	ZEIS1
Boqueirão (Vitalina)	11	11	0	Sim
Concórdia I	106	0	106	Sim
Concórdia II	63	0	63	Sim
Jardim São Pedro	73	58	15	Não
Loteamento Alto Cascavel	264	0	0	Sim
Loteamento Catadores	64	0	64	Sim
Loteamento Jordão	63	61	2	Sim
Loteamento Paz e Bem	478	18	460	Sim
Parque do Jordão	23	0	23	Sim
Vila Boqueirão	18	18	0	Sim
Vila Concórdia	264	0	264	Sim
Vila Municipal Vila Bela	135	20	115	Sim

FONTE: da autora baseado no relatório produzido pelo concidade em 2011 (2019).

4 MATERIAIS E MÉTODOS

A metodologia utilizada será pautada em três campos, primeiro na análise espacial, que é feita pela análise técnica, através do uso de mapas, cadernos específicos realizado por instituições de pesquisas a respeito do território nacional, relatórios, análise comparativa e levantamento de dados sobre a área estudada. O segundo método será a pesquisa descritiva, para que seja feito o entendimento histórico na construção de uma linha do tempo desde a época da implantação até os dias de hoje, pautadas em notícias, referenciais teóricos, entrevistas e trabalhos acad micos. Por fim, pesquisa bibliográfica, para que seja o suporte de embasamento teórico para assuntos relevantes da pesquisa.

5 CONCLUSÃO

Ermínia Maricato (2004) afirma que a exclusão urbana representada na imagem das ocupações de espaços irregulares pelo território de uma cidade é ignorada enquanto “cidade oficial”, visto que ela não cabe nem no planejamento urbano quanto na especulação do mercado imobiliário. A discussão que se abre neste artigo é o quanto o homem constrói em seu território barreiras artificiais que determinam diferentes formas de moradia e percepções da cidade em nome do que o capital chama de “modernismo das cidades”, criando assim espaços excludentes e uma divisão clara de desigualdades sociais. A linha do trem pode ser interpretada como um segregador, visto que ela divide regiões que possuem rendas com diferenças acentuadas e moradias precárias, dada a baixa especulação imobiliária que ocorre no entorno desta malha ferroviária e que facilita a inserção de pessoas em vulnerabilidade social dentro de áreas que são consideradas ocupações irregulares. Os limites artificiais urbanos acabam por criar um desenho na cidade que é acompanhado de vazios, ocupações, áreas sem uso adequado e uma periferação nestes espaços, em detrimento de um modelo de modernismo que exclui a camada da sociedade que é em sua maioria, a mão de obra que mantém o centro da cidade.

6 BIBLIOGRAFIA

CANCI, Diego. **Do progresso à ruína: trem chegou “atrasado” em Guarapuava.** Disponível em: <<https://tinyurl.com/yygoa2wk>> Acesso em: 04 abr. 2019.

GRZESZCZESZYN, Geverson. MACHADO, Hilka Pelizza Vier. **Políticas públicas para o desenvolvimento local: o caso de fomento às indústrias de móveis de Guarapuava, Paraná.** Interações, Campo Grande, v. 11, n. 1, p. 81-92, jan./jun. 2010.

HARVEY, David. O direito à cidade. In: _____. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana.** São Paulo: Martins Fontes, 2014. p. 27-67.

LANG, Aline Eloyse. **As ferrovias no Brasil e avaliação econômica de projetos: uma aplicação em projetos ferroviários.** 2007. 166 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil e Ambiental) - Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília. 2007.

LOPES, Diva Maria Ferlin. HENRIQUE, Wendel (Org.). **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de casos**. Salvador: SEI, 2010. Disponível em: <<https://tinyurl.com/jqttm8m>> Acesso em: 04 abr. 2019.

MARICATO, Ermínia. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias**. In: _____. ARANTES, Otília. VAINER, Carlos. (Org.). A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. p. 121-188.

MARICATO, Ermínia. **Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras**. São Paulo em Perspectiva. 2004. Disponível em: <<https://tinyurl.com/y54byb36>> Acesso em 05 abr. 2019.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Ferrovia: Patrimônio Cultural**. 2006. 203 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. 2006.

MOTTER, Fernanda. ALMEIDA, Noeli. **A evolução do comércio nas linhas do trem**. Disponível em: <<https://tinyurl.com/y6eqmojq>> Acesso em: 04 abr. 2019.

PARANÁ. Secretaria de Infraestrutura e Logística do Paraná. **Estrada de Ferro Paraná Oeste**. Disponível em: <<https://tinyurl.com/y2nj3y3m>> Acesso em: 04 abr. 2019.

PARANÁ. Secretaria de Infraestrutura e Logística do Paraná. **Malha Ferroviária do Estado do Paraná**. Disponível em: <<https://tinyurl.com/y2ac66do>> Acesso em: 04 abr. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARAPUAVA. Concidade. **Mapa de renda por bairro**. [Guarapuava], 2013. Escala: 1:40 000. Disponível em: <<https://tinyurl.com/yyxta6l6>> Acesso em 05 abr. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARAPUAVA. Concidade. **Plano local de habitação de interesse social de Guarapuava - PR**. Disponível em: <<https://tinyurl.com/y32qnsnx>> Acesso em 05 abr. 2019.

ROLNIK, Raquel. **Política urbana no Brasil. Esperanças em meio ao Caos?**. Revista da ANPT, São Paulo, 2003. Disponível em: <<https://tinyurl.com/y2uok6e9>> Acesso em 05 abr. 2019.

RUFINO, Maria Beatriz Cruz. **Transformação da periferia e novas formas de desigualdades nas metrópoles brasileiras: um olhar sobre as mudanças na produção habitacional**. Cad. Metrop., São Paulo, v. 18, n. 35, p. 217-236, abr. 2016.

WISNIK, Guilherme. MARIUTTI, Julio. **Espaço em obra**. São Paulo: Edições Sesc São Paulo, 2018.