

A PRESENÇA FERROVIÁRIA EM MEIO A VERTICALIZAÇÃO DO NOVO CENTRO DE MARINGÁ-PR

A PRESENÇA FERROVIÁRIA EM MEIO A VERTICALIZAÇÃO DO NOVO CENTRO DE MARINGÁ-PR

Renan Valério Eduvirgem¹
Rafael de Souza Stevaux²
Francis Michael Paschoal da Silva³
Claudemir Rodrigues Soares⁴

EDUVIRGEM, R. V.; STEVAUX, R. S.; SILVA, F. M. P. da; SOARES, C. R. A presença ferroviária em meio a verticalização do novo centro de Maringá-PR. **Akrópolis** Umuarama, v. 25, n. 2, p. 153-158, jul./dez. 2017.

DOI: 10.25110/akropolis.v25i2.5887

¹Graduado em Geografia (Bacharelado - 2015) e (Licenciatura - 2015) na Universidade Estadual de Maringá - UEM. Atualmente cursa Mestrado em Geografia pelo Programa de Pós-graduação em Geografia (PGE-UEM), também é aluno da turma de Especialização em Arqueologia ofertada pelo (DGE-UEM). Bolsista da Fundação CAPES.

²Graduado em Direito na Universidade Estadual de Maringá, Geologia na Universidade Federal do Rio Grande do Sul; Graduado em Bacharelado em Geografia (2016) na Universidade Estadual de Maringá. Pesquisa na área de fitólitos e planície costeira.
rafaelstevaux@gmail.com

³Graduando no curso de Licenciatura em Geografia pela Universidade Estadual de Maringá.
rip57_francis@hotmail.com

⁴Graduado em Licenciatura em Geografia (2016) pela Universidade Estadual de Maringá. Pesquisas na área de ensino e geografia urbana.
rodrisoaresmi@gmail.com

RESUMO: O presente trabalho tem como objetivo fazer o resgate histórico da ferrovia de Maringá-PR, como também objetiva explicar a historicidade da estação ferroviária, concomitante a atual conjuntura urbana em que se encontra o Novo Centro de Maringá, local este que a linha férrea foi rebaixada. A metodologia utilizada foi a leitura de biografias disponíveis em livros, revistas, anais de eventos, sítios e jornais, juntamente de saída a campo. Fazer todo este resgate é imprescindível pelo fato que promove a reconstrução, ascensão e decadência da estação ferroviária, como também a mudança do enfoque do transporte ferroviário desta localidade, sendo do transporte de população para somente cargas.

PALAVRAS-CHAVE: Espaço geográfico; Linha férrea; Maringá.

ABSTRACT: This paper aims to make the historic rescue of railway Maringá-PR, but also aims to explain the historicity of the railway station, concomitant the current urban situation in which it is the new center of Maringá, the place that the railway line was lowered. The methodology used was reading biographies available in books, magazines, conference proceedings, websites and newspapers, along exit the field. Do all this rescue is essential because that is the rise and decline of the railway station, as well as the change of the railway approach this town, and the population of transportation for cargo only.

KEYWORDS: Geographic space; Maringá; Railway.

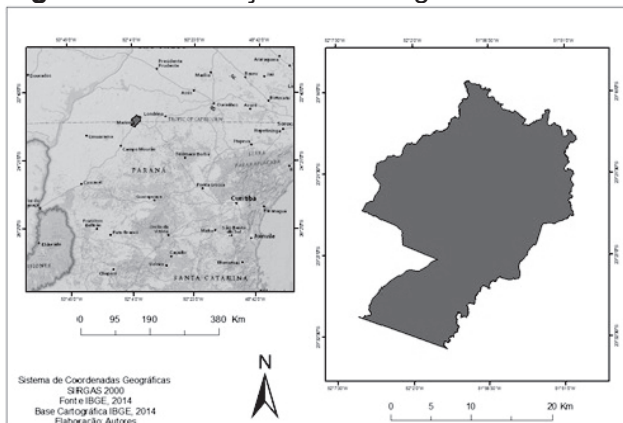
Recebido em agosto de 2017
Aceito em outubro de 2017

INTRODUÇÃO

O sistema ferroviário foi imprescindível para ascensão de capital financeiro, tanto no mundo como no Brasil, em certos períodos da história. De modo que as localizações das estações de trens localizavam-se em pontos estratégicos. Assim, as estações ferroviárias tiveram um papel preponderante não somente no País, como em todo o mundo. Fundaram cidades, centralizaram a vida das povoações, serviram como agências de correios trouxeram o progresso e foram em geral construídas com arquiteturas diferentes, desde as mais suntuosas até as mais simples. Porém, até os anos 50 eram em geral construções bonitas. Hoje em sua grande maioria abandonadas, somente permanecem ativas aquelas que se transformaram em estações de trens metropolitanos, as que estão no caminho dos poucos trens turísticos e as poucas que são utilizadas como central de recebimento de cargas pelas atuais concessionárias das ferrovias. Fato este que não ocorre somente em Maringá e no Paraná, como será explanado no decorrer deste trabalho.

O município de Maringá foi emancipado em 10 de maio de 1947, na região norte do Estado do Paraná (Latitude: 23° 25' 31"S e Longitude: 51° 56' 19"W), onde nos dias atuais é nacionalmente conhecida como cidade jardim (Figura 1).

Figura 1: Localização de Maringá-PR



Fonte: IBGE, 2014

Elaboração: Renan Valério Eduvirgem

Na metodologia, primeiramente, foi utilizada a leitura de arcabouço da literatura condizente a ferrovias, linhas férreas e urbanização do Novo Centro de Maringá. Sendo essas encontradas em livros, revistas, periódicos, infor-

mações *on-line*, trabalhos publicados em anais de eventos, dissertações e teses. Após a leitura foram realizadas saídas a campo para analisar a situação a qual se encontra a linha férrea do Novo Centro de Maringá.

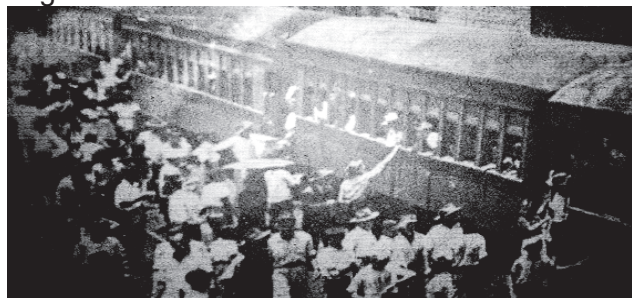
Diante do exposto, este trabalho tem como objetivo fazer uma análise sobre as influências urbanas que a ferrovia provocou na cidade de Maringá. E demonstrar a evolução do Novo Centro em meio a ferrovia.

HISTORICIDADE DO SISTEMA FERROVIÁRIO EM MARINGÁ

Após a demarcação definitiva da estação da estrada de ferro pelo Departamento Nacional de Estrada de Ferro, ouve logo em seguida a fundação da cidade de Maringá. A cidade apresentava aspectos diferentes da atual, a Companhia então, pensando em melhorar está cidade “encomendou” o urbanista Jorge de Macedo Vieira e o plano para a mesma, e que se convencionou chamar-se de cidade jardim (VENA, 2007).

A demarcação da localidade da estação, antes mesmo da fundação da cidade, demonstra o início da relação entre a estação ferroviária com a cidade. Desse modo, à cidade foi planejada a partir da estação. Neste contexto, desde o principio Maringá sempre visou a utilização de trens e ferrovias para sua expansão, de modo que a primeira estação ferroviária foi inaugurada em 31/01/1954, sete anos depois da fundação da cidade. Ainda em 1954 foi registrada a chegada do primeiro trem em Maringá (Figura 2). A partir deste momento histórico, está cidade se inseriu definitivamente no contexto agro exportador. O trem levaria o café da região até o Porto de Santos-SP.

Figura 2: Foto do primeiro trem chegando a Maringá.



Fonte: Adaptado de acervo fotográfico Museu da Bacia do Paraná – UEM/Maringá-PR. Apud. VENÁ (2007).

Nos anos de 1970 a estação de Maringá foi reconstruída, ocorrendo a possibilidade de melhorias nos aspectos urbanos no entorno da estação, como também nas áreas próximas, estando estes aspectos de acordo com os estudos de Sanfeliu (2002). Duas décadas após a reconstrução da estação ferroviária, foi desativa e tempos depois demolida.

O transporte ferroviário na cidade de Maringá acompanhou a evolução histórica da economia e de políticas nacionais, estaduais e municipais. O setor ferroviário brasileiro passou por duas principais fases, um fraco crescimento e outra de decadências (SILVEIRA, 2002).

A malha ferroviária do Norte do Paraná, construída na década de 1940, foi produto da primeira fase que é de um fraco crescimento. Esta fase de estagnação durou até a década de 1970. E as linhas ferroviárias alcançaram total 38.237 km. Comparado à década de 1930 que teve apenas crescimento de 6.000 km.

As rotas de destino para o transporte de passageiros era de Maringá para São Paulo, Curitiba e, de lá para outros pontos do Brasil. O tempo aproximado da época da rota Maringá, para São Paulo, era de aproximadamente 20 horas, e de Maringá para Curitiba, aproximadamente 10 a 12 horas, conforme informações levantadas por profissionais do Teatro Calil Haddad de Maringá.

A fase de decadência inicia-se a partir da década de 1970, quando todo o sistema ferroviário brasileiro é desestruturado em razão da maturação e da concorrência do modal rodoviário e também devido à falta de investimentos no setor ferroviário pelo Estado e pela iniciativa privada.

No período de decadência, Maringá, destruiu sua estação ferroviária, na década de 1990, onde os trens, já não transportavam mais passageiros, mas somente carga. A adaptação a este modelo exclusivo de transporte de carga culminou na estruturação do Novo Centro, onde estava localizada a antiga estação ferroviária. Agora, o trem não passa mais sobre superfície, mas sim no subsolo, e o pátio de manobra (Figura 4) foi substituído por fixos verticais comerciais e residenciais.

O transporte de passageiros acabou em 1977, assim, tendo a vida útil no período de 1954 a 1977, havendo transporte de passageiros por 23 anos. Entretanto, o transporte de carga continua e com crescimento ascendente.

No período da Presidência de Fernando

Henrique Cardoso (FHC), ocorreu a privatização da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), que era uma estatal, ela foi privatizada e loteada para várias concessionárias privadas, que no caso de Maringá a beneficiada foi a América Latina Logística (ALL). Nos dias atuais o forte de transporte de cargas é de açúcar, soja, milho e entre outros produtos.

O PROCESSO DE VERTICALIZAÇÃO

As verticalizações surgem no espaço geográfico devido à valorização do solo, deste modo tem-se importante contribuição no que tange a esta temática que cotidianamente domina o espaço urbano.

As verticalizações são consideradas como resultado do processo de valorização e escassez do solo no meio urbano. No que tange esta temática Souza (1989 p.125) salienta que “as verticalizações são resultantes no espaço produzido de uma estratégia entre muitas formas de capital: o fundiário, o imobiliário e o financeiro”.

Nesta perspectiva de capital, a acumulação é uma potencial força que impulsiona o meio social capitalista. A verticalização é uma eclosão espacial da acumulação, deste modo à verticalização que compõe o processo de reprodução do capital.

De acordo com Souza (1994, p. 135) a verticalização é “resultante no espaço produzido de uma estratégia entre múltiplas formas do capital – fundiário, imobiliário, e financeiro que cria o espaço urbano”.

Neste contexto Giménez (2007) faz uma análise não do processo de verticalização, mas também de seus impactos provocados no espaço urbano, deste modo o autor denota que os empreendimentos verticais não demonstram preocupação com as instalações, no que tange as vias de tráfegos, se a rede de esgoto existente será suficiente e mesmo se a circulação do entorno será prejudicada de alguma maneira. Assim, Medeiros (1996, p.26) salienta que a verticalização “não está interessada em suprir a necessidade básica de moradia da população, mas sim à especulação imobiliária”.

A verticalização onde a população permeia esta relacionada não só com o consumo, mas também com os símbolos do poder, como é salientado por Ramires (1997b, p. 37):

as edificações, pois há menos de uma década não havia quase nada no local. Critica-se muito a densidade de prédios em relação à capacidade das vias de acesso a eles. Pois, acredita-se que elas não darão conta de escoar habilmente o tráfego. Ainda não foram construídos todos os edifícios que estão planejados para área e já é possível constatar congestionamentos nos horários de maior intensidade de tráfego.

A figura 4-B, na Av. Horácio Raccanello Filho, observa-se também antigas edificações que serviram de depósitos para armazenagem de cereais como algodão, café e entre outros produtos. Eles usufruíam da facilidade ao acesso à ferrovia no escoamento dos produtos. Os galpões abandonados eram do Instituto Brasileiro do Café (IBC), no qual a empresa estatal cuidava da comercialização do café e, quando esta empresa foi extinta os galpões ficaram abandonados. Os galpões foram construídos na década de 1950 e desativados no início da década de 1990.

Ao Leste na Avenida Horácio Raccanello Filho foi fotografada a paisagem urbana contida na figura 4-C e nela percebe-se que é um trecho onde a ferrovia só foi rebaixada, mas não foi sobreposta pela avenida. É possível notar alguns edifícios comerciais e um hospital, indicando grande diversificação de serviços na cidade, que é considerada uma capital regional.

A figura 4-D, retirada na Rua Gilbert de Carvalho, apesar de se encontrar um pouco afastada da linha férrea, mostra o estado atual do prédio do escritório da Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná. Nesse lugar eram vendidos os títulos das propriedades. Nos últimos anos houve, na cidade, acaloradas discussões a respeito do futuro da instalação. Ela foi tombada pelo patrimônio público e hoje funciona uma loja de produtos chineses.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A linha férrea em Maringá está totalmente ligada ao novo centro, que desde o início demonstrou ser uma área problemática, pois ela ficava entre duas áreas de desenvolvimento, sendo a zona sul e a zona norte.

Então, o novo centro é uma área que por etapas, vem sendo urbanizada, iniciando o seu processo de transformação do sítio urbano “para valer” desde a década de 1970. Quando o prefeito Silvio Barros, começou a mexer em algu-

mas áreas, e assim, todas as administrações, a pós, há de Silvio Barros, de 1973 a 1976, todas sem exceção de nenhuma tiveram participação no processo de urbanização do novo centro de Maringá, sempre preservando a linha férrea no novo centro.

De modo que a cidade foi expandindo, o trem que passava no meio da cidade no sentido leste, oeste, começou a atravancar o trânsito, tanto de pedestres, quanto de automóveis e carga pesada também, assim, sentiu-se a necessidade de se criar um mecanismo de desvio desta composição do transporte ferroviário. Com a linha férrea na superfície a mobilidade urbana passa a ser um problema a ser resolvido.

A solução foi o rebaixamento da linha férrea, juntamente da criação do túnel, diferentes de muitas cidades do Brasil, que transferem a linha para as periferias. Então, novo centro é um projeto que se “arrasta” a mais de 40 anos, desde que ele começou na década de 1970.

O rebaixamento da linha férrea foi iniciado em 1997, ocorrendo as primeiras ações, na Gestão Jairo Gianoto prefeito do município na ocasião. Entretanto antes já havia outras ações, como exemplo pode ser citado a abertura da, Av. Duque de Caxias, da Av. Herval, que são as duas vias que cortam de maneira perpendicular a linha férrea. Estas ações vêm desde o Governo Ricardo Barros (1989 a 1992). Assim, cada gestão deu sua contribuição e um avanço para a forma atual do novo centro. Desse modo, a obra do novo centro não é somente de um administrador apenas, mas sim de vários, durante 40 anos, ou seja, é uma obra que ainda não terminou, ela está em processo.

Contudo, apesar de toda a evolução que a linha férrea passou na cidade de Maringá e, principalmente, no novo centro, a linha férrea é imprescindível para arrecadar tributos para o município, pois é intenso o transporte de cargas, principalmente, de açúcar, milho, soja e entre outros. Infelizmente o preço há pagar pelo crescimento do transporte ferroviário de cargas, foi à extinção do transporte de passageiros que em Maringá, perdurou por 23 anos. Após tantas modificações intraurbanas, a linha férrea participou e “participa” das evoluções urbanas, presentes no espaço geográfico de Maringá.

AGRADECIMENTOS

Os melhores agradecimentos à Funda-

ção CAPES, por conceder bolsa que permitiu o delineamento deste trabalho.

REFERÊNCIAS

GIMÉNEZ, H. M. M. **A verticalização de Maringá: o caso do Novo Centro, uma urbanização do possível.** 2007. 160 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências Humanas Letras e Artes, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2007.

MACHADO, J. R.; MÉNDES, C. M. O processo de verticalização do centro de Maringá-PR, Brasil. **Investigaciones geográficas**, n. 52, p. 53-71, 2003.

MEDEIROS, I. A. de. **Globalização dos lugares: a verticalização em Manaus.** 1996. 106 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

RAMIRES, J. C. A cultura do consumo e a produção simbólica dos espaços verticalizados nas cidades brasileiras. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 17, n. 2, Goiânia, jun./dez, p. 24-47, 1997.

SANFELIU, C. B. El impacto espacial de la implantación del tren de alta velocidad en el medio urbano. **Revista de geografia**, n. 1, p. 57-77, 2002.

SILVA, C. A. M. **Considerações sobre o espaço urbano de Maringá – Pr: do espaço de floresta à cidade-jardim, representação da “Cidade Ecológica”, “Cidade Verde”.** 2006. 230 f. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) – Centro Tecnológico da Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

SILVEIRA, M. R. A importância econômica das ferrovias para o Brasil. **Revista Formação.** Universidade Estadual Paulista, v.1, n.9, p.151-171, 2002.

SOUZA, M. A. A. **Identidade da metrópole a verticalização de São Paulo**, EDUSP, São Paulo, Brasil. 1989.

_____. **A identidade da Metrópole.** São Paulo: Hucitec; EDUSP, 1994.

VENÁ, V. S. **(Des) construção da paisagem nos itinerários Maringá – Londrina: ferrovia, BR 376 e BR 369 – Maringá, PR:** [s.n.], 2007. 133 f.:il. Color. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2007.

A PRESENÇA FERROVIÁRIA EM MEIO A VERTICALIZAÇÃO DO NOVO CENTRO DE MARINGÁ-PR

RESUMEN: El presente trabajo pretende realizar el rescate histórico del ferrocarril de Maringá-PR, pero también pretende elaborar sobre la historicidad de la estación, concomitante con la corriente urbana es el nuevo centro de Maringá, que la línea ferroviaria fue bajado. La metodología utilizada fue la lectura de las biografías disponibles en libros, revistas, actas de congresos, sitios y periódicos, junto con la salida de campo. Hacer todo este rescate es esencial porque promueve la reconstrucción, ascenso y descenso de la estación de tren, así como cambiar el enfoque del transporte ferroviario en esta localidad, y el transporte de personas sólo para cargas.

PALABRAS CLAVE: Espacio geográfico; La línea de ferrocarril; Maringá.