

Em um mundo altamente competitivo e fragmentado, a luta para acumular marcos simbólicos e de distinção e capital cultural se intensifica, de acordo com Harvey. No entanto, isso nos leva a questões relativas às opções de memória coletiva, estética e beneficiários do processo, cabendo uma crítica pertinente e geral, sobretudo sobre as novas relações e práticas sociais em núcleos urbanos apropriados pela chamada “indústria cultural”, que as torna cidades mundializadas, muitas inseridas no circuito global do turismo internacional.

Dispersos movimentos de oposição à globalização neoliberal indicam políticas alternativas; não são inteiramente antagônicos à globalização, mas a quer em condições muito diferentes, segundo Harvey; desejamos uma outra globalização, nem perversa, nem como nos fazem vê-la, mas uma globalização que una e não fragmente o território, a sociedade ou subverta valores tradicionais essenciais à convivência pacífica entre os homens (SANTOS, 2000).

Assim, em *A produção capitalista do espaço*, David Harvey, com uma abordagem crítica, contrapõem-se à desconsideração do papel do espaço geográfico na teoria da acumulação e do modo de produção capitalista elaborado por Karl Marx. O autor apresenta subsídios teóricos para uma análise contemporânea das dinâmicas globais que rebatem sobre o território, fragmentando-o e pulverizando as relações tradicionais que resistem no lugar; propõem uma busca de igualdades, símbolos e sentidos para permanências e para a existência humana, onde o espaço geográfico é investido de papel fundamental na análise.

Referência Bibliográfica

COSTA, Everaldo B. *A dialética da construção destrutiva na consagração do Patrimônio Mundial*. Rio Claro (SP) / Revista Olam: Ciência e Tecnologia, Vol. 8, n° 1, 2008.

HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2000.

A IMPLANTAÇÃO FÉRREA NO NORTE PIONEIRO PARANAENSE: UMA ANÁLISE A PARTIR DA NOÇÃO DE REDES TÉCNICAS

RESUMO

A ferrovia São Paulo-Paraná instalada na região do Norte Pioneiro paranaense durante a primeira metade do século XX constituiu-se em um imprescindível instrumento, que juntamente com as circunstâncias locais já existentes foram responsáveis pela organização sócio-econômica e pelo escoamento dos principais produtos regionais conforme os diferentes momentos econômicos vivenciados na região. Tal empreendimento técnico verificado empiricamente é passível de compreensão aprofundada a partir de idéias e conceitos atinentes à noção de redes técnicas, tais como conexidade, linhas, nós, fluxos, seletividade espacial, interconexão instável, dentre outros. Sustentando assim o principal objetivo do presente estudo que versa sobre a análise do desenvolvimento da rede técnica de comunicação ferroviária implantada na área em questão. Atingiu-se tal escopo por intermédio de levantamento de material bibliográfico teórico-conceitual e regional, de material documentado junto às administrações locais e de registros fotográficos. Percebendo-se finalmente que a conjuntura ferroviária estudada possibilita uma verificação assentada em preceitos teóricos da abordagem sobre redes, denotando-se daí como se deu a sua atuação na configuração espacial tratada.

Palavras-chaves: Redes técnicas, ferrovia, Norte Pioneiro paranaense.

THE RAILWAY IMPLANTATION IN THE NORTE PIONEIRO PARANAENSE: AN ANALYSIS THROUGH OF THE TECHNICAL NETWORKS NOTION

ABSTRACT

The São Paulo-Paraná railroad installed in the region of the Norte Pioneiro paranaense during the first half of the twentieth century constituted as an essential instrument, which together with the local circumstances already existing were responsible for the

¹ Docente do Departamento de Geografia da Faculdade Estadual de Filosofia, Ciências e Letras de Cornélio Procópio, coaraluz@yahoo.com.br

social and economical organization and for the export of the principal regional products according to the different economical moments happened in the region. Such technique enterprise checked empiric is passive of deep understanding through of ideas and conceptions relative to notion technical networks, such as connectivity, lines, points, flows, spatial selection, unstable interconnection, and others. Sustaining thus the main goal of this study that is about the analysis of the development technical network railroad communication installed in the area studied. Reached such objective through the inquire of regional and bibliographic theoretical-conceptual material, of documented material at the city halls and the photographic register. Noticing finally that the railroad conjuncture studied allows a verification based on theoretical precepts of approach about networks, indicating then how its performance happened in the spatial configuration approached.

Key words: Technical networks, railroad, region of the Norte Pioneiro paranaense.

1. INTRODUÇÃO

No final do século XIX com a expansão da atividade cafeeira paulista, esta atinge o território paranaense, cujas características climáticas e pedológicas favoreceram seu desenvolvimento e o surgimento dos primeiros povoados. Tal processo de povoamento e desenvolvimento sócio-econômico dispôs de um significativo aliado a partir da década de vinte ao ser concedido pelo governo estadual paranaense a permissão para a realização de um empreendimento ferroviário, a princípio de iniciativa privada, que ligasse a parte setentrional do Estado à cidade de Ourinhos em São Paulo, considerada “boca de sertão” neste período.

Esta comunicação ferroviária, então denominada ferrovia São Paulo-Paraná configura-se como um importante elemento contribuinte para a estruturação sócio-econômica da região do Norte Pioneiro paranaense. A partir das condições físicas e humanas preexistentes na região, a infraestrutura ferroviária proporcionou perceptíveis alterações espaciais na paisagem regional e urbana, assim como, transformou o modo de vida das populações locais em seus aspectos culturais, sociais e econômicos.

Durante a maior parte da narrativa histórica proveniente da contribuição mútua entre ferrovia e região têm-se várias constatações de sua próspera desenvoltura sócio-econômica. Contudo, ao longo dos anos o

patrimônio ferroviário brasileiro passou por um gradativo processo de deterioração, colaborando para que na década de noventa fosse repassado à iniciativa privada em virtude das políticas governamentais neoliberais adotadas neste período, não se omitindo dessa ocorrência o conjunto ferroviário existente na região estudada.

Perante essa realidade, o presente estudo analisa o evento ferroviário no Norte Pioneiro paranaense, averiguando o caso de oito municípios integrantes da mesorregião citada segundo a delimitação regional adotada pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), quais sejam: Jacarezinho, Cambará, Andirá, Bandeirantes, Santa Mariana, Cornélio Procópio, Uraí e Jataizinho.

Para essa finalidade trata-se inicialmente da noção de redes técnicas, discorrendo de forma sucinta sobre sua gênese e seus principais conceitos a fim de subsidiar teoricamente nos próximos tomos a análise empírica acerca da implantação ferroviária na área estudada e seu rearranjo espacial a partir da última década do século passado. Por fim pretende-se realçar as principais relações entre aspectos teóricos e a situação estudada, legitimando uma forma de entendimento, pautada em fundamentos teóricos, mais esclarecedora e desmistificada da inserção férrea na região.

2. A NATUREZA DO CONCEITO DE REDES TÉCNICAS: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS

Buscando-se os aspectos embrionários da palavra ‘rede’ afiança-se com base na etimologia que esta provém do latim *retis* e durante o século XII é empregada para designar o conjunto de fios entrelaçados, linhas e nós que servia para capturar pequenos animais. Ainda, ao longo de toda a história das representações de rede houve uma associação entre esta e o organismo humano com a finalidade de distinguir o corpo em sua totalidade – como organizador de fluxos ou de tecidos – ou alguma de suas partes específicas – o cérebro. Contudo, na segunda metade do século XVIII rompe-se com esta percepção e introduz-se um novo conceito de rede diferenciado então pela sua ‘saída’ do corpo. Assim, o termo rede é utilizado pelos engenheiros cartógrafos no sentido moderno de rede de comunicação para representar o território como um plano de linhas imaginárias ordenadas

em rede a fim de matematizá-lo e construir mapas. O importante nessa prática diz respeito às formalizações de ordem reticular com base numa visão geométrica e matemática do espaço que consistem no exercício prévio necessário à constituição do conceito de rede que se torna logo operacional, como artefato fabricado pelos engenheiros para cobrir o território. Dessa maneira, a rede passa a ser objetivada como matriz técnica – infra-estrutura rodoviária, estrada de ferro, telegrafia – transformando sua relação com o espaço e com o tempo. A partir disso deve-se ainda enunciar que a história da rede que antes fazia referência ao organismo, passa também a fazer referência à técnica (DIAS, 2005, p. 14-15).

Feita esta primeira aproximação sobre a noção de rede derivam-se algumas particularidades inerentes ao termo – linhas e nós – permeadas de uma idéia de ligação, entretanto, condizentes a dois domínios distintos e antagônicos – corpo e técnica. Pode-se concluir disso que anteriormente ao século XIX, redes e sistemas sócio-técnicos funcionavam como as redes existentes atualmente. Todavia, estes não foram conceituados dessa forma, visto que até o início de 1800, as estradas francesas não foram presumidas em termos de rede, e também poderia se afirmar que estas não constituíam um sistema. Contudo, a ausência de uma nomenclatura nacional, a escala dos projetos – as estradas interessavam aos agrimensores mais que aos geógrafos – procedimentos para financiamento e tipo de representação de interesses econômicos locais são fatores que justificam o fato das rodovias serem na ocasião uma rede inconcebível. Da mesma maneira, no final do século XVIII, fala-se ainda de linhas de abastecimento de água ou de esgoto (OFFNER, 2005, p. 4).

Então, a premissa para a rede existiu, e esta pode ser percebida no desenvolvimento de conceitos do corpo de exército militar francês de engenheiros em estratégias de defesa; na criação de novas categorias de pensamento entre doutores, engenheiros mecânicos, e matemáticos. Mas, foi a doutrina de Saint-Simon (1760-1825) que elevou a rede ao grau de um conceito. Através de uma metáfora organicista, esta doutrina foi transmitida e enriquecida por seus numerosos e influentes epígonos que sintetizaram duas das correntes mais poderosas do pensamento do século XIX – as

economias de circulação e a utopia da ligação universal. A doutrina de Saint-Simon reuniu estes dois princípios na noção de rede, desse modo tudo poderia ser colocado em relação a outro tudo e poderia ser gerada uma circulação de pessoas, bens, capital, idéias, conhecimento (OFFNER, 2005, p. 4-5). Entre o técnico e o domínio social, entre infra-estrutura e organização, a rede é um conceito operacional e uma utopia social.

Dias (2005, p. 16) investigando sobre os fundamentos do pensamento *saint-simoniano* revela que este filósofo partiu da idéia de que o corpo humano se solidifica e morre quando a circulação é suspensa. Por meio dessa analogia de organismo-rede, ele estabeleceu um instrumento de análise para desenvolver uma ciência política e formular um projeto para melhorar de forma geral o território francês, o qual se resumiria em traçar sobre este território (organismo), as redes observadas sobre o corpo humano de modo a assegurar a circulação dos fluxos, enriquecendo o país e aumentando a melhoria das condições da vida de toda a população. Ainda, é ressaltante mencionar que o pensamento de Saint-Simon e de seus adeptos influenciou intensamente intelectuais, políticos e governantes europeus.

De acordo com as conclusões de Offner (2005, p. 6) esta primeira aceitação básica da noção de rede, apreendida como uma máquina circulatória, proporcionou uma visão logística – palavra incluída no vocabulário militar em 1842 – da sociedade, na qual os meios de produção e de comunicação estão totalmente ligados ao bem-estar coletivo. Além disso, segundo este estudioso o discurso sistêmico – fluxo e totalidade orgânica – não é remoto, se traduzido em terminologia contemporânea, e as propostas de Saint-Simon não seriam negadas por partidários da complexidade.

Destacadas considerações de Dias (1995, p. 141) afirmam ser o histórico das redes técnicas condizente ao relato das inovações, que consecutivamente, surgiram em virtude de uma demanda social antes localizada do que uniformemente distribuída. Assim, com a ferrovia, a rodovia, a telegrafia, a telefonia e a teleinformática, ao se reduzir o decurso de tempo permitiu-se instalar uma ponte entre lugares distantes. Ainda, a interpretação da narrativa histórica das técnicas demonstra o quanto as renovações nos transportes e nas comunicações redesenharam o mapa do

mundo a partir do século XIX, visto que este período se caracterizou pela consolidação e sistematização de experimentos inovadores efetuados em épocas anteriores.

Assim, na visão de Dias (1995, p. 147), as redes surgem como o instrumento que viabiliza basicamente duas estratégias – circular e comunicar – e, contudo estas possuem a capacidade de adaptação às variações do espaço e às mudanças que advêm no tempo, sendo, portanto, móveis e inacabadas, em um movimento que está longe de ser concluído. Ainda, neste sentido Lefébvre indica um mecanismo de passagem do espaço ao território no tocante à implantação de redes ao afirmar que a produção de um espaço – o território nacional – espaço físico, balizado, modifica-se, transforma-se pelas redes, circuitos e fluxos que aí se instalam, sejam estes rodovias, canais, estradas de ferro, circuitos comerciais e bancários, auto-estradas e rotas aéreas, etc. (DIAS, 1995, p. 147).

Neste mesmo rumo pode-se acrescentar que as redes são formadas por troços – partes, fragmentos – que registraram sua instalação em vários momentos históricos, e por esta razão são datados diferentemente e muitos destes permanecem na configuração atual do território, sendo que a sua substituição no território também ocorre em diferentes momentos históricos (UEDA, 2005, p. 158). Além disso, de acordo com Silveira (2005, p. 227) a rede pode ser apreendida como uma forma de organização espacial que expressa ao mesmo tempo a condição e o resultado de uma racionalidade técnica, econômica, informacional e normativa, e também da dinâmica social e política, historicamente dadas. E ainda, a noção de rede inclui duas dimensões complementares – a formal e a constitucional. No tocante a sua forma e materialidade, esta corresponde a toda infra-estrutura, que ao permitir o transporte de matéria, energia ou informação se inscreve sobre um território. E quanto a sua constituição, ao seu conteúdo e a sua essência, esta é também social e política, devido às pessoas, mensagens e valores que a frequenta (SILVEIRA, 2005, p. 231).

Para se inteirar deste ponto cabe aqui destacar algumas reflexões feitas por Raffestin:

Imaginemos, desenhado num espaço de representação, um diagrama em rede. Ele é formado, para um instante dado (pois veremos amplamente que ele representa um estado qualquer de uma situação móvel), de uma pluralidade de pontos (picos), ligados entre si por uma pluralidade de ramificações (caminhos). A palavra importante é “desenhos” (o traço do “desenho” do poder). De início, toda estratégia não passa de um pensamento, de um discurso ou de um gráfico que sintetiza as questões “como”, “por que” e “quando”. Questões organizadas não sobre o modo da linearidade, mas sobre o da “tabularidade”, que enriquece o número das mediações possíveis, e essas últimas são flexíveis. Essa multiplicidade de caminhos que estabelece a indeterminação do encaminhamento é, segundo Michel Serres, a condição da astúcia. A rede aparece, desde então, como fios seguros de uma rede flexível que pode se moldar conforme as situações concretas e, por isso mesmo, se deformar para melhor reter. (...) A rede faz e desfaz as prisões do espaço, tornado território: tanto libera como aprisiona. É o porquê de ela ser o “instrumento” por excelência do poder (RAFFESTIN, 1993, p. 204).

Mediante os apontamentos de Toledo Junior (2003, p. 95), as redes podem ser entendidas tanto como a presença de uma infra-estrutura no território, quanto pelos serviços realizados por esta. A presença de infra-estruturas, isto é, de dispositivos concretos no espaço, recebe entre outras denominações a de redes técnicas. Tal termo é utilizado para fazer referência às redes de eletricidade, de transporte, de distribuição de água, de gás, de telecomunicações, entre outras. Assim, este não se refere diretamente aos fluxos, à circulação que ocorre nas redes em geral, mas à presença física de um conjunto de linhas e pontos.

Complementado tal ponto, Randolph (1999, p. 43) admite que as redes caracterizam-se por serem estruturas abertas, aptas à expansão, comunicativas, sendo altamente dinâmicas e funcionando como instrumentos econômicos, sociais e culturais. De acordo com suas reflexões,

cada rede tem topologia, determina distâncias e velocidades (inclusive simultaneidade), precisando naturalmente de certos suportes materiais, energéticos e informacionais para poder desempenhar suas funções.

Depreende-se desse modo, que a presença de fluxos, independente da espécie – de mercadorias a informações – pressupõe a existência de redes. Conforme Dias (1995, p. 148), a primeira propriedade das redes consiste na conectividade – qualidade de conexo – ou seja, que tem ou em que há conexão. Segundo esta autora os nós das redes se caracterizam como lugares de conexões, de poder e de referência. Ainda é válido mencionar que as redes se designam por um “conjunto de elementos e relações que se estabelecem entre elementos (nós) que entre si mantêm determinadas atividades de intercâmbio e troca” (RANDOLPH, apud. MOURA, 1997, p. 27).

Dessa maneira, pode-se dizer que “uma rede é um conjunto de nós interconectados. Um nó é um ponto na qual uma curva apresenta uma interseção com ela mesma (*intersects itself*)” (CASTELLS, apud. RANDOLPH, 1999, p. 43). É através da conectividade que a rede solidariza os elementos, entretanto, simultaneamente a esta capacidade de solidarizar, está também a de excluir. Os organismos de gestão da rede sejam estes de gestão técnica, econômica ou jurídica, não são neutros, pois estes colocam em jogo relações sociais entre os elementos solidarizados e aqueles que permanecem marginalizados (DIAS, 1995, p. 148). Concluindo, esta autora argumenta que uma rede nunca pode ser como máxima, definida pela totalidade de relações mais diretas, mas como uma rede resultante da manifestação das coações técnicas, econômicas, políticas e sociais. Relacionado a esta questão Raffestin (1993, p. 188) assevera que a nodosidade, a centralidade e a marginalidade presente nas estruturas reticulares estão unidas por meio dos atores que as fazem e desfazem. Em sua concepção a nodosidade reúne os atores paradigmáticos, os quais por sua vez se tiverem acesso à categoria de atores sintagmáticos, possivelmente fundarão uma centralidade que determinará uma marginalidade *ipso facto*. Para este autor as inversões topológicas não questionam coisa alguma na estrutura relacional, havendo, portanto, um sistema progressivo –

nodosidade *versus* centralidade *versus* marginalidade – no entanto, pode haver também uma ação regressiva que parte da estruturação à desestruturação do poder. Complementando a presente concepção de rede, têm-se importantes considerações de Dias (2004, sem página) que afixam ser esta uma estrutura de interconexão instável, composta de elementos em interação, cuja variabilidade obedece a alguma regra de funcionamento.

Sendo assim, a comunicação através de redes é vinculada a uma seletividade espacial, considerando que ao mesmo tempo em que integram os agentes mais importantes, estas integram desigualmente os territórios, seguindo o peso das atividades econômicas preexistentes, vindo a favorecer a rigidez e o peso de antigas solidariedades (DIAS, 1995, p. 158). Relacionando-se com esta questão, pode-se mencionar a falta de homogeneidade do espaço, assim como, também, das redes. Ao se tratar da ‘distribuição homogênea’ e de ‘serviços ubiqüitários, instantâneos e simultâneos’ refere-se, principalmente, às redes e serviços existentes, e não ao território ou a seus subespaços tomados na totalidade. Compreende-se que a homogeneização é um mito, sua percepção resulta de um ‘delírio analítico’ que associa à idéia de revolução espacial a existência de uma indiferença espacial, porém o espaço permanece diferenciado, sendo esta uma das razões pelas quais as redes que nele se instalam serem igualmente heterogêneas (SANTOS, 1999, p. 213).

3. FERROVIA SÃO PAULO-PARANÁ E NORTE PIONEIRO: A REDE TÉCNICA E A CONFIGURAÇÃO ESPACIAL NO SÉCULO XX

As condições pedológicas favoráveis para a economia cafeeicultora a partir do território paulista propiciaram a expansão de sua fronteira agrícola e econômica. Assim, esta se desloca para diversas direções, atingindo a região do Norte Pioneiro paranaense na segunda metade do século XIX, dando origem aos primeiros núcleos povoadores no vale do rio das Cinzas (KROETZ, 1985, p. 114-115).

Porém, esta prática agrícola ainda neste período não obteve o crescimento desejado nestes núcleos iniciais, que além deste produto cultivavam também algodão, arroz, feijão e fumo, visto que a

comercialização da produção consistia em um grande impasse. Na época praticamente não havia comunicação com o restante do território paranaense e com São Paulo somente existiam péssimas ligações terrestres (WACHOWICZ, 1987, p. 95).

Foi no fim da primeira década do século XX que a região de Jacarezinho começou a produzir café em quantidades exportáveis (WACHOWICZ, 1987, p. 107), assim como nesta área a ocupação da região a leste do rio Tibagi também foi influenciada pela difusão da atividade dos cafeicultores paulistas, tendo como ponto de partida a cidade de Ourinhos em São Paulo. Tal fato foi reforçado pelo prolongamento da ferrovia paulista Sorocabana até Ourinhos – considerada “boca de sertão” na época – em 1908, beneficiando pela proximidade dos trilhos os núcleos paranaenses de Jacarezinho e Cambará, já fundados no início do século passado, os quais retomaram o plantio e a exportação cafeeira (KROETZ, 1985, p. 115).

Em virtude do aumento da produção de café e dos anseios locais e paulistas de que houvesse uma comunicação ferroviária até os centros produtores, solicitou-se ao governo do Estado do Paraná a concessão para a construção de uma estrada de ferro¹. Para tal empreendimento de iniciativa privada, reuniram-se os capitais de vários fazendeiros que desenvolviam suas atividades cafeicultoras no norte paranaense e acreditavam que além de produzir fazia-se necessário escoar a produção (KROETZ, 1985, p. 115).

Então, pelo Decreto Estadual n. 896, de 2 de agosto de 1920, concedeu-se a Antonio Ribeiro dos Santos e outros envolvidos, ou à Companhia responsável que organizassem, a construção, uso e gozo de uma ferrovia, que “partindo de um ponto conveniente do projetado ramal férreo Jaguariaíva-Ourinhos, entre Jacarezinho e a barranca do rio Paraná, seguisse até Cambará, daí atravessando os rios das Cinzas e Laranjinha e se prolongasse até Jataí” (KROETZ, 1985, p. 117).

¹ É válido mencionar que no final do século XIX a província paranaense já havia idealizado projetos de uma ligação férrea que partisse da cidade portuária de Antonina atingindo as localidades do vale do Paranapanema, procurava-se então direcioná-la ao Norte Pioneiro, impedindo assim que tal porção do Estado se tornasse tributária da Província de São Paulo, no entanto, tal plano de viação terrestre não foi concretizado (WACHOWICZ, 1987, p. 105). Ao longo do desenvolvimento histórico da ferrovia estudada, houve outras tentativas paranaenses sem êxito de integrar economicamente essa região ao resto do território do Estado.

No ano de 1922, a então Companhia Ferroviária Noroeste do Paraná através do Decreto n. 3.536 do Estado de São Paulo, obteve a concessão para construir a via férrea de Ourinhos, da estação da Estrada de Ferro Sorocabana até o porto de Itaipava à margem esquerda do rio Paranapanema. No ano seguinte a estrada de ferro passou a denominar-se Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná. E em 1924, no mês de junho foram inaugurados os primeiros 22 quilômetros de linhas, partindo da estação de Ourinhos até Leoflora no Paraná, e posteriormente neste mesmo ano abriu-se a estação de Cambará no Km 30 (KROETZ, 1985, p. 117-119).

A ligação entre os dois trechos ferroviários já erigidos nos territórios paranaense e paulista, era feito por meio de uma ponte provisória, enquanto estava sendo erguida uma nova ponte metálica sobre o rio Paranapanema, a qual foi concluída e inaugurada em 1927 (KROETZ, 1985, p. 119).

Em 1923, foi organizada a Missão Montagu, constituída por representantes políticos, financeiros e industriais ingleses, da qual fazia parte o diretor da *Sudan Cotton Plantation Syndicate*, incumbido de verificar a possibilidade de aplicação de capitais no Brasil, de modo a obter o algodão, produto importado em larga escala, a fim de suprir a emergente indústria têxtil da Inglaterra. Este investidor visitou o norte paranaense, sendo informado sobre a valorização das áreas próximas da ferrovia no trecho já construído, que se localizavam perto de Cambará, tendo ainda conhecido um plano inteligente de vendas de terras férteis (KROETZ, 1985, p. 120).

Assim, foi organizada em Londres no ano de 1924 a *Brazil Plantations Syndicate Limited* com capital de 200.000 libras esterlinas, iniciando suas atividades de cultivo de algodão em larga escala em São Paulo, e em seguida em 1925, com o aumento dos investimentos para 760.000 libras esterlinas, passando a desenvolver a plantação de algodão também no Paraná. Em 1928 a diretoria da Companhia de Terras Norte do Paraná, subsidiária no *Brazil Plantations Syndicate Limited*, cessou as atividades relacionadas ao cultivo de algodão, passando a dedicar-se intensivamente à colonização das terras adquiridas do governo do Estado do

Paraná na margem esquerda do Paranapanema, entre os rios Tibagi e Ivaí. Ademais, esta aceitou a aquisição da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná (KROETZ, 1985, p. 120).

Desse modo a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná obteve pelo Decreto n. 450, de 20 de abril de 1928, o privilégio de uso e gozo por noventa anos, concessão esta que ficou extensiva desde Ourinhos até Cambará, transpondo o rio Tibagi, seguindo em direção ao espigão divisor entre os rios Paranapanema e Tibagi até o percurso de 280 quilômetros, em ponto conveniente ao prolongamento da mesma estrada até o rio Paraná, onde fosse mais próximo dos portos de São José e Guaíra (KROETZ, 1985, p.121).

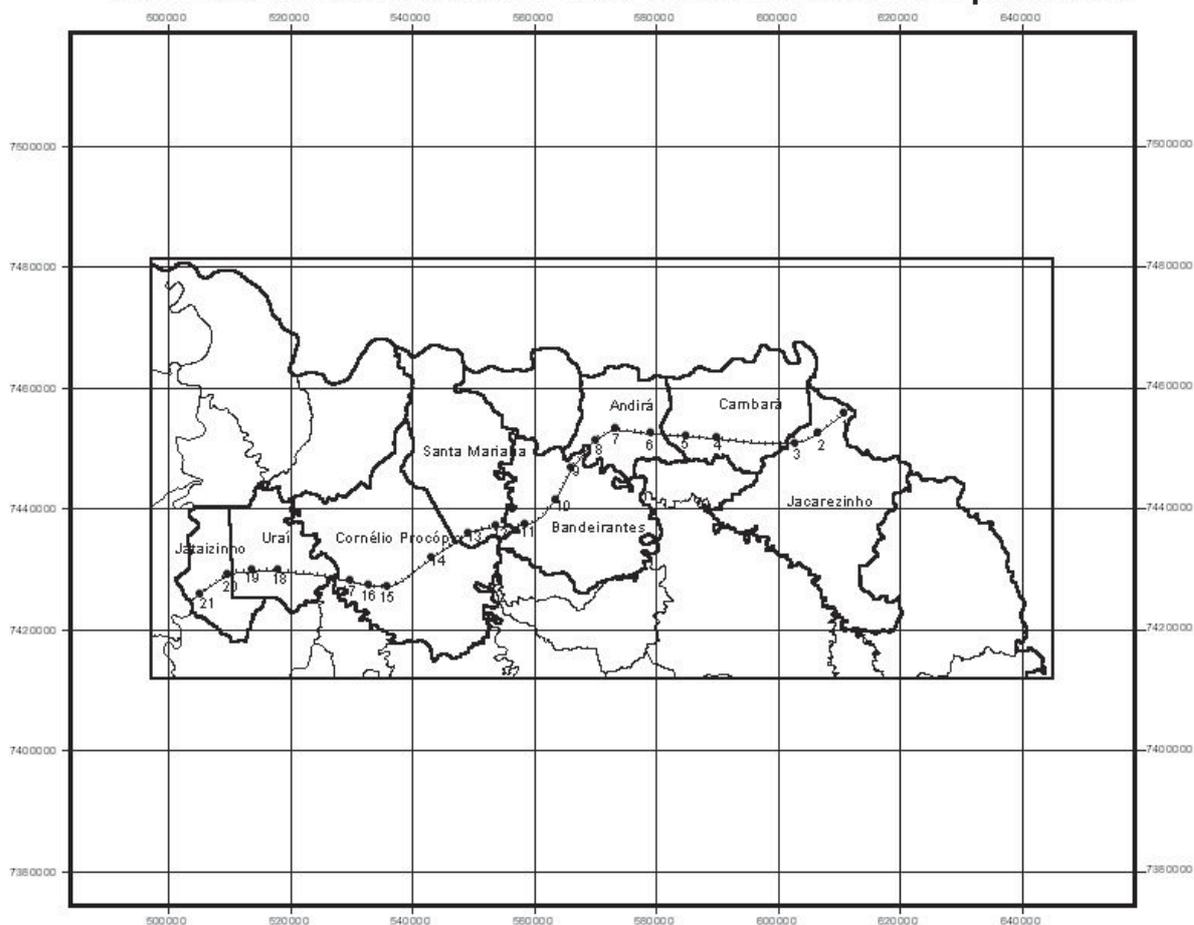
O prolongamento da estrada de ferro a partir de Cambará foi realizado pela firma empreiteira *Mac Donald Gibes Co.*, sendo que esta atingiu Jataí em 1932, numa extensão de 184 quilômetros² (MAPA 01). Entre os produtos de maior quantidade e valor transportados até essa data destacam-se o milho, seguido da madeira, do café e do feijão. O café ainda não havia atingido maior tonelagem transportada, somente na década de quarenta vai suplantá-lo, ocupando a segunda posição na pauta de escoamento da produção³ (KROETZ, 1985, p.121).

² Complementando o presente relato histórico o trecho estudado possui um total de 21 estações ferroviárias localizadas de modo desigual espacialmente e temporalmente nos oito municípios abordados. Sendo as seguintes estações com suas respectivas datas de inauguração: Marques dos Reis (1937), Presidente Munhoz (data ignorada) e Leoflora no município de Jacarezinho (1925); Cambará (1925) e Meirelles no município de Cambará (1930); Niepso da Silva (1948), Andirá (1930) e Timburi no município de Andirá (1939); Cinzas (1939), Bandeirantes (1930) e Ibiúna no município de Bandeirantes (1940); Laranjinha (1940) e Santa Mariana (1948) no município de Santa Mariana; Guapuruvu (1949), Cornélio Procópio (1930), Catupiri (1941) e Congonhas (1932) no município de Cornélio Procópio; Uraí (1936) e Serra Morena (1939) no município de Uraí; Frei Timóteo (1932) e Jataizinho (1932) no município de Jataizinho. A ferrovia São Paulo-Paraná não auferiu seu objetivo original de alcançar as margens do rio Paraná, chegando até Apucarana em 1942 e posteriormente no ano de 1972 tem seu destino final na cidade de Cianorte (GIESBRECHT, 2008, sem página).

³ Além do transporte de cargas, também existia neste trecho o tráfego de passageiros dividido entre as seções Ourinhos-Maringá e Maringá-Cianorte, que perdurou até o ano de 1981 no primeiro traçado (GIESBRECHT, 2008, sem página).

MAPA 01

Trecho estudado da ferrovia São Paulo-Paraná no Norte Pioneiro paranaense



FONTE: REDE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA, 199_.
ORGANIZAÇÃO: LUZ, 2008.

Legenda:

- Limite estadual
- Municípios estudados
- Demais municípios
- Estações ferroviárias

- 1 - Marques dos Reis (1947)
- 2 - Presidente Munhoz (data ignorada)
- 3 - Leoflora (1925)
- 4 - Cambará (1925)
- 5 - Meireles (1930)
- 6 - Niepso da Silva (1948)
- 7 - Andirá (1930)
- 8 - Timburi (1939)
- 9 - Cinzas (1939)
- 10 - Bandeirantes (1930)
- 11 - Ibiúna (1940)
- 12 - Laranjinha (1940)
- 13 - Santa Mariana (1948)
- 14 - Guapuruvu (1949)
- 15 - Cornélio Procopio (1930)
- 16 - Catupiri (1941)
- 17 - Congonhas (1932)
- 18 - Uraí (1936)
- 19 - Serra Morena (1939)
- 20 - Frei Timóteo (1932)
- 21 - Jataizinho (1932)



20000 0 20000m

No período condizente à eclosão da Segunda Guerra Mundial, os países europeus que se envolveram neste conflito, tiveram a necessidade de recursos cada vez maiores para conter as suas despesas internas. A Inglaterra adotou uma política de retorno compulsório dos capitais ingleses aplicados no exterior, com isso houve uma série de empresas à venda anunciadas frequentemente pela imprensa londrina (KROETZ, 1985, p.125).

Ressalta-se nesta época a venda da Companhia de Terras Norte do Paraná e da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná para um grupo de empresários brasileiros em 1942. Nesse trâmite, finalizado somente em 1944, o governo da União, condicionou que a ferrovia, então prolongada até Apucarana, possuindo 269 quilômetros, fosse incorporada por meio do Decreto-lei n. 6.412 de 10 de abril à Rede Viação Paraná-Santa Catarina (RVPSC)⁴ (KROETZ, 1985, p.125).

4. FERROVIA SÃO PAULO-PARANÁ E NORTE PIONEIRO: A REDE TÉCNICA E A RECONFIGURAÇÃO ESPACIAL A PARTIR DOS ANOS NOVENTA

Segundo Silveira (2002, p. 68), a incapacidade do Estado brasileiro em gerar investimentos para os setores de infra-estrutura de um modo geral, acarretou uma profunda deficiência no desenvolvimento operacional de tais atividades. No caso do modal ferroviário, as conseqüências se expressam da seguinte maneira: pela imagem de ineficiência medida pela produção estagnada e pela inapetência na competição intra e intermodal no mercado de transportes, pelos seus *déficits* operacionais, pela pressão por recursos fiscais compensatórios, pela deterioração de seus níveis de serviços, pelos desinvestimentos e problemas regulamentares aguçados em tempos de crise fiscal (quando um novo modelo ideológico, centrado na reforma do Estado e na necessidade de incrementar a eficiência global da economia alcança o país), pela falta de congruência da RFFSA às lógicas de entidade empresarial e por servir como instrumento da política de governo.

⁴ Em 1957 a RVPSC foi incorporada pela Rede Ferroviária Federal (RFFSA), constituindo-se em uma das unidades operacionais do governo federal (RFEFB, 1960, p. 191).

Em 1995, a deterioração da via permanente, a falência da indústria ferroviária, o rodoviarismo abrangendo oitenta por cento do investimento nacional destinado ao transporte e outros inconvenientes para a ferrovia foram assunto de diversos seminários e debates ocorridos no país. Com isso, consolida-se um estudo governamental para o arrendamento das linhas, formando assim o Conselho Nacional de Desestatização que incluía, após estudos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a RFFSA no Plano Nacional de Desestatização (PND) através do Decreto n.º. 473, de 10 de março de 1992, instituído pela Lei n.º. 8.031, de 12 de abril de 1990 (RFFSA, 1997/1999). O decreto concedia a RFFSA e sua subsidiária Armazéns Gerais Ferroviários S. A. – AGEF (criada em 1959 para operar armazéns e silos complementando o transporte de carga efetuado pela Rede) por trinta anos, com possibilidade de renovação do contrato por trinta anos adicionais (SILVEIRA, 2002, p. 69).

O modelo de desestatização da RFFSA resultou de um processo que visava desonerar a União, fomentar investimentos e aumentar a eficiência operacional. Estes objetivos deveriam ser atingidos na perspectiva de reverter o quadro atual de redução na implantação de novas ferrovias e o abandono da manutenção das antigas estradas de ferro. Isto ocorreria através de uma coordenação operacional, tarifária e institucional, proporcionando melhores condições para produzir, abastecer e comercializar. Para atingir estas metas, o sistema operado pela empresa foi dividido em seis malhas regionais para em seguida serem repassadas à iniciativa privada (RFFSA, 1997/1999).

Desta repartição da rede ferroviária nacional em malhas regionais, interessa-se aqui pela Malha Sul que integra duas Superintendências Regionais: a SR-5 de Curitiba e a SR-6 de Porto Alegre, cujas linhas se estendem pelos três estados sulinos. Historicamente a SR-5 é sucessora da Rede Viação Paraná - Santa Catarina e a SR-6 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Quanto aos aspectos de mercado, esta malha apresenta dois fatores importantes, pois liga as regiões agrícolas do norte do Paraná e do oeste gaúcho aos portos de Paranaguá e Rio Grande, respectivamente, e atende a uma rota de grande potencial, sendo esta a

ligação da região metropolitana de São Paulo – conectada através da FEPASA – com os estado do sul e com os parceiros econômicos do Mercosul – Uruguai e Argentina. Atualmente, seu principal fluxo de tráfego consiste no corredor Apucarana – Paranaguá, por onde escoam os produtos agrícolas destinados à exportação. A Malha Sul é basicamente uma transportadora de grãos e farelos direcionados para a exportação e de combustíveis – derivados de petróleo e álcool – enviados às bases secundárias de distribuição. Sendo ainda relevante o transporte de cimento e de adubos e fertilizantes (RFFSA, 1996, p. 32, 36 e 38).

Em 1997 foram transferidos à concessionária América Latina Logística (ALL) por parte da RFFSA os bens operacionais de sua propriedade designados à atual prestação do serviço concedido por meio de contrato de arrendamento. Diante desta abordagem sobre o repasse da malha ferroviária no país ao poder privado, percebem-se nitidamente as questões políticas, econômicas, jurídicas e técnicas envolvidas, e são estas que influenciarão a tomada de novos procedimentos especialmente no trecho estudado para a constituição de uma nova configuração ferroviária. Pois, segundo Lima (196_, p. 96) quando uma linha férrea se torna inviável economicamente, não havendo margem apreciável para elevação do produto médio, recomenda-se que se envidem esforços no sentido de comprimir despesas, suprimir ramais antieconômicos, fechar estações sem movimento, concentrar e racionalizar os trabalhos de conservação das vias e dos equipamentos.

Pelas considerações já apontadas neste tomo, é possível contextualizar e compreender o rearranjo ferroviário verificado na seção estudada confirmando-se com isso que as redes são capazes de se adaptar às variações do espaço e às mudanças no tempo, caracterizando-se, portanto como organizações móveis e inacabadas.

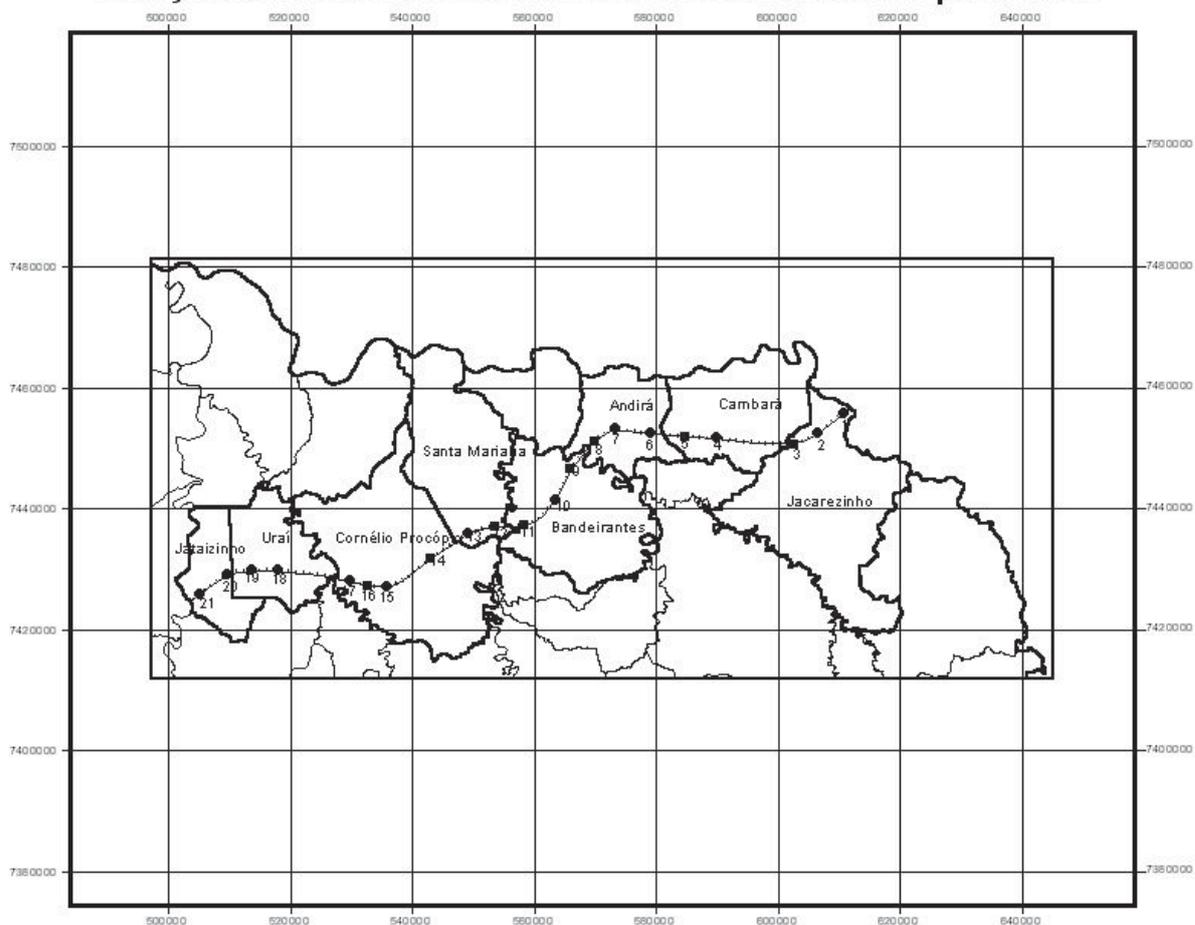
No trecho abordado percebe-se como ocorreu a sua seletividade espacial em função da existência dos trilhos e do uso ferroviário de algumas paradas que sustenta na atualidade o movimento dos trens, solidarizando assim alguns locais, como é o caso de Marques dos Reis em Jacarezinho e

Jataizinho (15,39%) e excluindo o restante das estações remanescentes⁵ (MAPA 02).

MAPA 02

⁵ A respeito da seletividade espacial percebida no momento atual através da configuração espacial promovida pela ferrovia, deve-se mencionar que no trecho completo Ourinhos-Cianorte, esta se encontra desativada entre Maringá e Cianorte. Na seção estudada, apesar de apenas duas estações apresentarem uso ferroviário, a concessionária atual detém algumas estações que futuramente podem vir a serem usadas, como por exemplo, a estação de Santa Mariana. Fato este que reforça a flexibilidade presente na organização das redes técnicas quanto ao estabelecimento de sua nodosidade e centralidade. Ainda esta realiza atividades ferroviárias em algumas localidades por meio de instalações de menor porte construídas recentemente (GIESBRECHT, 2008, sem página).

Situação atual da ferrovia São Paulo-Paraná no Norte Pioneiro paranaense



FONTE: REDE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA, 199_.
ORGANIZAÇÃO: LUZ, 2008.

Legenda:

-  Limite estadual
-  Municípios estudados
-  Demais municípios
-  Estações ferroviárias
-  Estações inexistentes

- 1 - Marques dos Reis (1947)
- 2 - Presidente Munhoz (data ignorada)
- 3 - Leoflora (1925)
- 4 - Cambará (1925)
- 5 - Meireles (1930)
- 6 - Niepso da Silva (1948)
- 7 - Andirá (1930)
- 8 - Timburi (1939)
- 9 - Cinzas (1939)
- 10 - Bandeirantes (1930)
- 11 - Ibiúna (1940)
- 12 - Laranjinha (1940)
- 13 - Santa Mariana (1948)
- 14 - Guapuruvu (1949)
- 15 - Cornélio Procópio (1930)
- 16 - Catupiri (1941)
- 17 - Congonhas (1932)
- 18 - Uraí (1936)
- 19 - Serra Morena (1939)
- 20 - Frei Timóteo (1932)
- 21 - Jataizinho (1932)

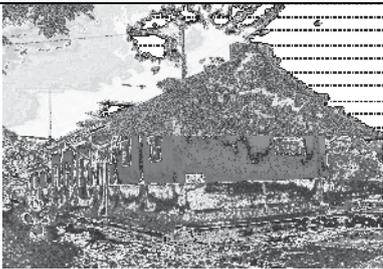
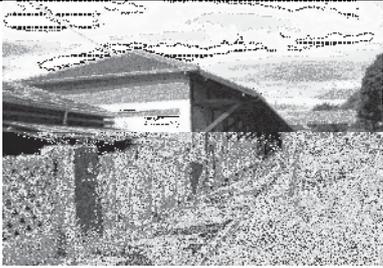
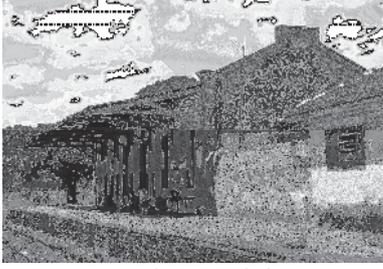
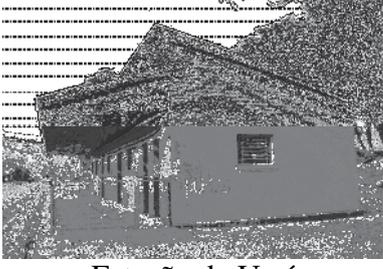


20000 0 20000m



Do total de 21 estações analisadas, 13 remanescem no trecho verificado, sobre estas os demais usos que acentuam a sua marginalidade perante o contexto ferroviário regional se remetem à utilização como residências para 38,46% dos bens, ainda 15,39% possuem uso cultural e 30,76% não apresentam nenhuma função social (QUADRO 01).

QUADRO 01

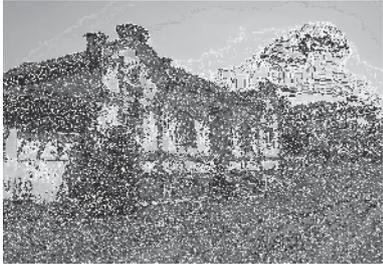
TIPOLOGIA DE USO DAS ESTAÇÕES REMANESCENTES NO TRECHO ESTUDADO DA FERROVIA SÃO PAULO-PARANÁ NO NORTE PIONEIRO		
USO	ESTAÇÕES	EXEMPLO
Ferrovário	Marques dos Reis Jataizinho	 Estação de Jataizinho
Cultural	Cornélio Procópio	 Estação de Cornélio Procópio
Residencial	Cambará Bandeirantes Congonhas Serra Morena Frei Timóteo	 Estação de Bandeirantes
Inexistente	Presidente Munhoz Niepso da Silva Andirá Santa Mariana Uraí	 Estação de Uraí

FONTE: GIESBRECHT, 2008; Pesquisa de campo, fev-mai/2008.

ORGANIZAÇÃO: LUZ, 2008.

No que se refere às condições físicas das estações ferroviárias pode-se classificar como conservadas um percentual de 28,57%, segue-se nesta tipologia a percentagem de 33,33% para os imóveis considerados degradados e 38,1% que estão demolidos (QUADRO 02).

QUADRO 02

SITUAÇÃO ATUAL DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS REMANESCENTES NO TRECHO ESTUDADO DA FERROVIA SÃO PAULO-PARANÁ NO NORTE PIONEIRO		
Condições físicas	Estações	Exemplo
Conservada	Cornélio Procópio Congonhas Uraí Serra Morena Frei Timóteo Jataizinho	 Estação de Congonhas
Degradada	Marques dos Reis Presidente Munhoz Cambará Niepso da Silva Andirá Bandeirantes Santa Mariana	 Estação de Cambará
Demolida	Leoflora Meireles Timburi Cinzas Ibiúna Laranjinha Guapuruvu Catupiri	 Plataforma da extinta Estação de Meireles

FONTE: GIESBRECHT, 2008; Pesquisa de campo, fev-mai/2008.

ORGANIZAÇÃO: LUZ, 2008.

Ademais se demonstra aqui que uma rede técnica – a ferroviária – pode ser entendida perfeitamente como uma interconexão instável composta de elementos em interação e que possui uma variabilidade que obedece alguma regra de funcionamento. Sua instabilidade identifica-se com a fase de movimento baixo de parte do trecho estudado, que não se

insere na dinâmica pretendida pela rede ferroviária em sua totalidade, sendo esta a sua regra de funcionamento a existência de vantagens econômicas para se efetuar o tráfego, que por sua vez alteram a interação entre os elementos que a compõem.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apoiando-se na discussão teórica a respeito das redes técnicas e suas diversas implicações espaciais percebe-se que a ferrovia em questão apresenta seus principais atributos, tais como as estratégias de comunicar os locais – nós ou pontos – produtores de café e outras mercadorias aos centros consumidores e exportadores desta produção, gerando com isso uma intensa atividade de circulação de tais fluxos. Tal empreendimento logístico que atendeu ao movimento de mercadorias, pessoas e capital interligando lugares com interesses em comum incrementou a organização espacial da área estudada e contribuiu para melhoria das condições socioeconômicas das populações envolvidas.

A narrativa ferroviária da região demonstra que além dos circuitos e fluxos impostos ao espaço houve toda uma gama de atitudes racionais técnicas, econômicas, informacionais e normativas para a instalação de tal modalidade de transporte. Sua implantação alterou a dinâmica social e política local, estadual e interestadual, visto que a materialidade desta rede técnica era de interesse de diversos atores pertencentes às esferas já citadas. Assim, seus aspectos constitucionais envolveram as intenções sociais e políticas de fazendeiros locais, de autoridades governamentais paranaenses e paulistas.

Ao longo do evento ferroviário na área estudada nota-se que o desenho do poder imbricado pelos atores já mencionados, que estabeleceu a nodosidade, a centralidade e a marginalidade da presente rede técnica, sofreu uma deformação no sentido de melhor reter o movimento de transporte segundo as alterações socioeconômicas do espaço em que esta se encontra. O fato de que na atualidade a área estudada já não apresentar a funcionalidade ferroviária que manifestava no passado, servindo somente como passagem para a rede técnica em questão, realça a flexibilidade da

rede, além de sua necessidade de suportes materiais que provém do espaço geográfico, instância esta tão fundamental para sua composição e atuação.

6. REFERÊNCIAS

DIAS, L. C. **Desenvolvimento tecnológico e urbanização: o papel das redes de informação.** No prelo.

_____. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (orgs.). **Geografia: conceitos e temas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. 352 p. p. 141-162.

_____. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: _____; SILVEIRA, R. L. L. da (orgs.). **Redes, sociedades e territórios.** Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005. 260 p. p. 11-28.

GIESBRECHT, R. M. Linha Ourinhos-Cianorte. **Disponível em: < <http://www.vfco.com.br/Tur> > Acesso em: 23 abr. 2008**

KROETZ, L. R. As estradas de ferro do Paraná 1880-1940. **São Paulo: [s.n.], 1985. 261 p.**

LIMA, O. A. de A. Sistema ferroviário brasileiro. **[S.l.: s.n.], 196-. 132 p.**

MOURA, R. O urbano e as redes. **Boletim de Geografia.** Maringá, n. 15, p. 25-34, 1997.

OFFNER, J. M. **Are there such things as small networks?** Disponível em: <http://latts.cnrs.fr/site/p_lattsperso.php?Id=434> Acesso em: 13 junho 2005.

RAFFESTIN, C. O território e o poder. In: _____. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993. 269 p. p. 143-220.

RANDOLPH, R. Sociedade em rede: paraíso ou pesadelo? Reflexões acerca de novas formas de articulação social e territorial das sociedades. **Geographia.** Rio de Janeiro, n. 2, p. 27-44, dez., 1999.

REVISTA FERROVIÁRIA – ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL. Rio de Janeiro: [s. n.], 1960.

SANTOS, M. **Por uma geografia das redes.** In: _____. A natureza do espaço – técnica e tempo, razão e emoção. **São Paulo: Hucitec, 1999. 386 p. p. 208-222.**

SILVEIRA, M. R. Transporte e logística: as ferrovias no Brasil. Geosul, Florianópolis, v. 17, n. 34, p. 63-86, jul/dez. 2002.

SILVEIRA, R. L. L. da. Complexo agroindustrial, rede e território. In: DIAS, L. C.; _____ (orgs.). **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005. 260 p. 215-255.

TOLEDO JUNIOR, R. Telecomunicações e uso do território brasileiro. In: SOUZA, M. A. de (org). Território brasileiro: usos e abusos. Campinas: Edições Territorial, 2003. p. 93-107.

UEDA, V. Dinâmica do território em redes: implantação e difusão do telefone no Rio Grande do Sul. In: DIAS, L. C.; SILVEIRA, R. L. L. da (orgs.). **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005. 260 p. p. 157-175.

WACHOWICZ, R. C. **Norte Velho, Norte Pioneiro**. Curitiba: [s.n.], 1987. 178 p.

www.rffsa.gov.br
