

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ**

**TATIANA DE FÁTIMA SANTOS**

**A QUESTÃO SOCIAL CAUSADA PELO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE  
CARGAS NO CRUZAMENTO DA AVENIDA PREFEITO ROQUE VERNALHA  
PARANAGUÁ – PR**

**MATINHOS/PR  
2012**

TATIANA DE FÁTIMA SANTOS

**A QUESTÃO SOCIAL CAUSADA PELO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE  
CARGAS NO CRUZAMENTO DA AVENIDA PREFEITO ROQUE VERNALHA  
PARANAGUÁ – PR**

Trabalho de Conclusão apresentado ao Curso de “Especialização em Questão Social pela Perspectiva Interdisciplinar” da Universidade Federal do Paraná – Setor Litoral, como requisito parcial para a obtenção do grau de Especialista em Questão Social pela Perspectiva Interdisciplinar, sob orientação da Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Carla Beatriz Franco Ruschmann.

**MATINHOS/PR  
2012**

## PARECER DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Os membros da Banca Examinadora designada pela Orientadora, Professora Doutora **CARLA BEATRIZ FRANCO RUSCHMANN**, realizaram em 08/12/2012 a avaliação do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) da estudante **TATIANA DE FÁTIMA SANTOS**, sob o título "*A Questão Social causada pelo transporte ferroviário de cargas no cruzamento da Avenida Prefeito Roque Vernalha Paranaguá/PR*", para obtenção do Título de *Especialista em Questão Social pela Perspectiva Interdisciplinar* pela Universidade Federal do Paraná – Setor Litoral, tendo a estudante recebido conceito "APL".

Matinhos, 08 de dezembro de 2012.



Prof.ª, Dra. Carla Beatriz Franco  
Ruschmann



Prof.ª, Dra. Helena Midori Kashiwagi



TATIANA DE FÁTIMA SANTOS  
Estudante

LEGENDA DE CONCEITOS

APL = Aprendizagem Plena  
AS = Aprendizagem Suficiente

APS = Aprendizagem Parcialmente Suficiente  
AI = Aprendizagem Insuficiente

OBSERVAÇÃO:

CASO (HÁ) ESTUDANTE NÃO ORIENTADO(A) A REFORÇAR SEU TRABALHO, DEVE-SE REGISTRAR NO VERSO DESESSAS APROVAÇÕES PELA BANCA PARA O ACEITE FINAL DO TRABALHO.



# A QUESTÃO SOCIAL CAUSADA PELO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS NO CRUZAMENTO DA AVENIDA PREFEITO ROQUE VERNALHA PARANAGUÁ – PR

Tatiana de Fátima Santos<sup>1</sup>

## RESUMO

O presente artigo trata sobre a Questão Social causada pelo Transporte Ferroviário de Cargas no cruzamento da avenida prefeito Roque Vernalha em Paranaguá. Inicia com breve histórico sobre a cidade de Paranaguá, o porto e a estrada de ferro que a comunica à cidade de Curitiba. O texto discorre desde as origens da cidade e do Porto de Paranaguá, tratando da instauração da estrada de ferro até atual responsável pela gestão e manutenção desta, a America Latina Logística (ALL). A pesquisa contextualiza sobre as expressões da Questão Social e apresenta algumas problemáticas ocasionadas pelo fluxo rotineiro do trem que passa diversas vezes por dia pelo local. Observa-se que durante a travessia, soja e milho caem dos vagões e as pessoas se arriscam nos trilhos do trem para juntar esses cereais para poder tratar seus animais domésticos. Durante as manobras do trem as pessoas que não conseguem esperar o término da passagem do mesmo, realizam a travessia do cruzamento, passando entre ou embaixo dos vagões para não ficarem esperando e correm o risco do trem sair andando repentinamente, todavia, trabalhadores chegam atrasados no emprego, ambulâncias com pacientes grave também ficam esperando, entre outras problemáticas observadas no local. Em termos de resultados pode-se destacar que existem medidas legais que garantiriam maior qualidade nos serviços prestados à sinalização, segurança e manutenção no cruzamento.

**Palavras – Chave:** Expressões da Questão Social. Porto de Paranaguá. Transporte Ferroviário de Cargas.

## ABSTRACT

This article discusses the Social Issues caused by Rail Cargo at the intersection of Avenida Mayor Roque Vernalha in Paranaguá. It begins with a brief history about the city of Paranaguá, the port and the railway that communicates to the city of Curitiba. The text discusses the origins from the city and the Port of Paranaguá, in the case of the introduction of the railroad until now responsible for the management and maintenance of this, America Latina Logistica (ALL). The research contextualizes about expressions of Social Issues and presents some problems caused by the flow of the routine passing train several times a day by the site. It is observed that during the crossing, soybeans and corn fall of wagons and people risk on the train tracks to join these cereals in order to treat their pets. During the maneuvers train people who can not wait for the end of the passage of the same, realize crossing the intersection, passing between or underneath the wagons to not be waiting and risk suddenly walk out of the train, however, workers are late in employment, ambulances with patients are waiting too severe, among other issues observed on site. In terms of results can be noted that there are legal measures that would ensure higher quality services to signaling, maintenance and safety at the intersection.

**Key - Words:** Expressions of Social Issues. Port of Paranaguá. Rail Cargo.

---

<sup>1</sup> Assistente Social graduada pela Universidade Federal do Paraná (2011). Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Especialização em Questão Social pela Perspectiva Interdisciplinar da Universidade Federal do Paraná – Setor Litoral; E-mail: tatianasantose@gmail.com

## 1. INTRODUÇÃO

O Transporte Ferroviário de Cargas em Paranaguá tem apresentado algumas problemáticas à cidade, que vem sendo discutida de maneira isolada pela população. Este artigo parte de uma observação reiterada das problemáticas analisadas, através de um processo de observação *in locu*, e está organizado textualmente em quatro partes. Na primeira abordamos um breve histórico de Paranaguá, Porto e a Estrada de Ferro, bem como, os diferenciais que a atividade portuária pode propiciar, ao desenvolvimento da cidade. Paranaguá possui riquezas e patrimônios às vezes ameaçados pela atividade portuária. Trata-se de uma relação contraditória fundamental entre porto e cidade, na medida em que impactos depreciativos ficam retidos no espaço territorial da cidade, enquanto os positivos, em termos de geração de renda e emprego, são apenas parcialmente distribuídos ante a minoria da população.

Na segunda parte faz-se uma contextualização sobre as demandas advindas da Questão Social e suas expressões. Na terceira parte observa-se que a atividade portuária na cidade de Paranaguá propiciou que houvesse crescimento e desenvolvimento na cidade, no entanto, gerou uma série de impactos sociais presentes neste cruzamento. Tendo em vista as condições de sinalização e manutenção da via. Apresenta-se na quarta parte as principais problemáticas diagnosticadas, através de relatos e fotografias, o texto contribui com algumas legislações que permite verificar como o sistema de transporte deveria agir de acordo com a lei.

Nas considerações finais, torna-se coerente contemplar melhorias e transformações nas vias, com o objetivo de gerar menos insegurança à população inserida no entorno do cruzamento, e para que a atividade portuária possa de fato contribuir para o desenvolvimento da cidade em harmonia com a população parnanguara. Visto de acordo com as inovações tecnológicas e com a era globalizada, muitas empresas abordam amplamente a questão da responsabilidade social, a discussão é gerada em torno do desenvolvimento sustentável que engloba aspectos econômicos, sociais e ambientais, para atenderem as necessidades dos municípios que, como Paranaguá tem o porto e uma série de empresas instaladas,

dentro do seu território, gerando algumas problemáticas ou o aumento das mesmas, a responsabilidade social é a contrapartida das empresas em prol da comunidade.

Os marcos legais contemporâneos possibilitam rever as configurações da cidade de Paranaguá e oferecer visibilidade aos seus potenciais de transporte, apontando para novas perspectivas em termos de prospecção do desenvolvimento e transformando-os em fundamentos para este mesmo desenvolvimento. Porém se objetiva um desenvolvimento com foco na inclusão social, para que uma comunidade como a de Paranaguá seja incluída e possa participar e contribuir efetivamente nas decisões da vida em sociedade.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DE PARANAGUÁ, PORTO E A ESTRADA DE FERRO



FIGURA 1- Vista Aérea de Paranaguá.  
Fonte: Prefeitura Municipal de Paranaguá (2010).

A cidade de Paranaguá, cujos primeiros habitantes remontam aos povos dos sambaquis, os índios carijós e seus primeiros colonizadores chegaram à ilha da Cotinga em 1550 (MORGENSTERN, 2009). Esta ilha serviu como referência para que eles pudessem observar e de lá avistar o que hoje consideramos como o centro histórico de Paranaguá.

A ocupação da cidade de Paranaguá se deu devido a interesse dos colonizadores por ouro na região, estes vinham de São Vicente e Cananéia, ambas cidades pertencentes ao Estado de São Paulo. Esses colonizadores tinham interesses voltados exclusivamente na exploração da mineração do ouro na região, na época “apurava-se mais ou menos 20 gramas diárias do precioso metal” (VIANA. *Apud.* ALBINI, 2011, p. 17).

A efetiva ocupação, entretanto, iniciou-se em 1617 com a chegada de Gabriel de Lara, bandeirante interessado em faiscar ouro, que, com receio do ataque dos índios carijós, fundou um povoamento na Ilha da Cotinga. Por volta de 1630, certo de que não sofreria represálias de indígenas, Gabriel de Lara transferiu a população de Cotinga para o continente, à margem esquerda do Rio Taguaré (atual Rio Itiberê) (PARANAGUÁ/PDDI. *Apud.* ALBINI, 2011, p. 17).

A cidade foi berço da civilização Paranaense durante anos, seu entorno físico e seu porto natural possibilitou a presença de diversas etnias como: indígenas, caboclos, jesuítas, africanos e italianos. Muitos iniciavam a vida no Litoral e posteriormente se deslocavam para a região central do Estado.

Em análise ao Volume I do PDDI (Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado), a estrutura urbana da cidade de Paranaguá foi sendo moldada e construída de acordo com as necessidades da população e dos determinantes da ocupação do solo em Paranaguá. Esses determinantes são referidos no PDDI, como sendo resumidamente: o fato do Município ter sido berço da civilização Paranaense; ter em seu território um porto, o qual hoje é representado como estrutura de influência nacional por possuir localização com ligação rodoviária e ferroviária, adequadas ao fluxo de produtos; a cidade ter passado por todos os ciclos econômicos brasileiros e deles sofridas influências; ter o município recebido grande número de imigrantes do Estado pelo atrativo de trabalho no porto; a cidade cresce, mas, em seu território há muitas restrições ambientais para uso ou não do solo – mangue, a mata atlântica e pouco território para crescimento urbano. Ainda de acordo com o PDDI e os determinantes mencionados, a constituição do Município foi analisada e deste processo foram categorizados seis períodos que definem a ocupação do território:

(1) Séc XVII e XVIII – Expansão ao longo do Rio Itiberê; (2) Início do Séc XIX – Ocupação do Rocio e Emboguaçu; (3) Meados do Séc XIX – Porto D. Pedro II, Estrada da Graciosa e Estrada de Ferro; (4) Séc XX – Crescimento Desordenado: Década de 50 a 70 – intensa ocupação norte da cidade e (5) Anos 80 e 90 – Expansão ao longo da BR-277 e ocupação de Áreas de Proteção Permanente; (6) Séc XXI – O porto e as restrições ambientais (PARANAGUÁ/PDDI, 2006, p.120).

A cidade foi crescendo e as demais regiões da cidade se desenvolveram paralelamente a essas principais citadas anteriormente. Para expansão do Porto foram instalados armazéns maiores e silos de armazenagem para exportação, visando suprir as necessidades crescentes impulsionadas pelos ciclos econômicos (erva-mate, madeira e café).



FIGURA 2 - Antigo Atracadouro do Porto de Paranaguá.  
Fonte: História do porto de Paranaguá (1972)



FIGURA 3 - Porto de Paranaguá.  
Fonte: Informativo dos portos (2012)



Posteriormente, em termos de exportação, pela estrutura que dispõe e pelo volume de transações comerciais, o porto de Paranaguá tornou-se referência nacional (MORGESNTERN, 2009).

Atualmente o Porto de Paranaguá é um dos mais importantes da América Latina. Para chegar a esse status passou por diferentes fases econômicas e políticas até ter influência internacional. Segundo Tramujas (1996, p. 140) Paranaguá “nasceu porto, vive e respira porto e continuará porto, centro da prosperidade da riqueza, do desenvolvimento e da cultura local.”

Segundo Morgenstern (2009), as primeiras atividades do porto como referência Estadual e local, tinham ligação com o transporte de cargas para o exterior, as cargas eram farinha da mandioca, arroz, madeira do litoral, cal de ostras e erva-mate (FREITAS. *Apud.* ALBINI, 2011, p. 25). E, nas importações sal e ferragens, além de bens de consumo.

No século XIX o Porto de Paranaguá disputava prioridades na economia paranaense com Antonina e Morretes. Antonina está localizada a uma distância de 15 km de Morretes, ambas as cidades localizadas aos pés da serra do mar, ficam a uma distância de 55 km até Paranaguá. A disputa destas três cidades, que fazem parte dos sete municípios do litoral do Paraná, ocorreu em conjunto à construção da estrada da Graciosa. De acordo com Wachowicz (*Apud.* MORGENSTERN, 2009, p. 56 e 57).

A estrada da graciosa ligava Curitiba a Antonina, passando longe de Morretes. Ora, tal trajeto afastaria o comércio, pois os tropeiros que por ela transitassem abastecer-se-iam, logicamente, na Praça de Antonina, com grande prejuízo para a de Morretes. Antonina levava vantagem como porto, por ser marítimo e poder receber navios. O mesmo, porém, não ocorria com Morretes (antes Nhundiaquara), porto fluvial. A navegação pelo Rio Cubatão, depois pelo Nhundiaquara, fazia-se por canoa, até Paranaguá, apesar dos vários trechos perigosos. A Vila de Paranaguá preferia que utilizasse o Porto de Morretes, porque as mercadorias desciam do Planalto a esse porto, eram exportados por Paranaguá, enquanto Antonina poderia ela mesma exportar, por ser também um porto Marítimo.

Esse processo de disputas e interesses ficou conhecido por “Guerra dos Caminhos” fez com que a estrada da graciosa levasse quase 160 anos para sua conclusão, desde o início das obras, de 1721 a 1876 quando foi concluída e inaugurada, no governo do presidente da Província do Paraná Lamemha Lins.

Em conjunto há grande revolta e reclamações dos munícipes de Paranaguá, que observaram desvantagens na construção da estrada da graciosa, em 1872 há a conquista de leis que determinaram a futura preferência voltada ao Porto de Paranaguá que seria a construção da estrada de ferro.

O caminho do Arraial foi uma das primeiras vias de comunicação entre Paranaguá e Curitiba. Vinha-se de canoa, de Paranaguá até o Porto do Padre João da Veiga, e, dali, por São José dos Pinhais até a Vila de Curitiba. Depois passaram os viajantes a aportar em Morretes, de onde seguiam, por terra até chegar ao caminho velho. O famoso caminho da Graciosa disputa com o do Arraial Velho o título de antiguidade. Mais tarde, entretanto, a estrada de ferro foi considerada a única solução para ao litoral. A idéia era a de viabilizar uma ligação que servisse tanto para o escoamento de produtos da serra acima, como se prestasse à utilização de Morretes, Porto de Cima, Antonina e Barreiros, onde tocavam os navios da Companhia Progressista, que serviam a cidade de Paranaguá. Esta via férrea veio, de fato, facilitar e agilizar o escoamento da produção do estado. Em consequência de decreto do Governo Imperial, de 10 de janeiro de 1871, concedendo privilégio para a construção de uma estrada de ferro entre Antonina e Curitiba, passando por Morretes, os precursores de Gabriel de Lara anteviram, para então Vila de Paranaguá, a importância vital da execução de uma via férrea até Morretes. O trecho ferroviário entre Paranaguá e Morretes, passaria a ser integrado aos transportes da Estrada de Ferro Princesa Isabel (Antonina - Curitiba), concedida ao engenheiro Antônio Pereira Rebouças Filho. Então, as cidades de Paranaguá e Antonina passaram a disputar entre si o ponto de partida da nova estrada de ferro. O Decreto Imperial número 5.912, de 01 de maio de 1875, pôs fim ao litígio, estabelecendo o Porto D. Pedro II, em Paranaguá, como ponto inicial da ferrovia (BINDI, 2012, p. 34).

A construção da estrada de ferro que ligaria Curitiba a Paranaguá (FIGURA 4), foi autorizada de acordo com a lei 304 de 26 de março de 1872, e o decreto 5.053 de 14 de agosto de 1872, autorizou a construção do porto na enseada do gato, local com águas mais profundas, com boa localização, essa concessão para construção foi dada a um grupo de empresários Parnanguaras (FREITAS, 1999).



FIGURA 4: Estrada de ferro Paranaguá - Curitiba, 2011.  
Fonte: São Paulo trem jeito (2011)

A construção da estrada de Ferro Curitiba a Paranaguá durou cinco anos e foi inaugurada em 1885, facilitando o fluxo do transporte de cargas e permitindo que o Porto de Paranaguá virasse referência para a exportação de erva-mate, madeira (Pinho) e café. Desde sua inauguração até os dias de hoje, sua utilização passou por diversas mudanças de transporte de cargas e passageiros viajantes a ser uma referência turística do Estado do Paraná e do Brasil.

[...] O passeio de trem no trajeto de Curitiba a Paranaguá, transpassa a mata atlântica e proporciona ao turista uma visão privilegiada das reservas ecológicas da serra do mar, cachoeiras, antigas estações e cento e dez quilômetros de extensão, a ferrovia guarda centenas de obras de arte da engenharia: são 13 túneis ativos e 1 desativado, 30 pontes e inúmeros viadutos de grande vão. Destacam-se a Ponte São João, com 55 metros de altura, e o Viaduto do Carvalho, que liga os túneis 4 e 5, assentado sobre cinco pilares de alvenaria na encosta da rocha [...]. A obra representou e representa um dos mais interessantes passeios turísticos do Paraná. E é hoje uma das mais famosas do Brasil (Fonte: Serra Verde Express, 2011).

Atualmente a estrada de ferro que liga Curitiba a Paranaguá é gerenciada pela empresa ALL (America Latina Logística), que é a maior empresa independente de serviços de logística da América do Sul, opera os modais ferroviários e rodoviários em algumas cidades do Brasil e Argentina.

A empresa nasceu em 1997, como Ferrovia Sul Atlântico, foi uma das três companhias a assumir, os serviços ferroviários no Brasil após o processo de privatização do setor. Quando a empresa assumiu a malha sul no país, contava com

234 locomotivas operando, hoje são 960 locomotivas e 27 mil vagões rodando sobre os trilhos.

Em 1998, assumiu também a concessão de ferrovias nas regiões central e norte da Argentina. Em 2001, a empresa adquiriu a Delara, empresa de transportes rodoviários no Brasil.

Em 2006, com a aquisição da Brasil Ferrovias e da Novoeste, que operavam as estratégicas malhas do Centro-Oeste e do estado de São Paulo, a ALL se tornou a principal empresa de logística do Cone Sul. Atende atualmente clientes como: Shell, Esso, Ipiranga, Agip, Petrobrás, Texaco, Bunge, Cargill, Coamo, Coinbra/Dreyfus, ADM, Trevo, Coopersucar, Anaconda e Seara. Produtos como: commodities agrícolas e combustíveis.

Em Paranaguá, a ALL tem controle sobre toda a movimentação de carga e descarga no porto, conta com Terminais e estrutura logística para a movimentação de carga, funcionando tanto como centro de armazenagem, quanto de ponto de transferência de mercadorias, utiliza o sistema ferroviário, rodoviário e aquaviário, possibilitando um aumento na capacidade de escoamento, de produção e no giro dos vagões. Com aumento na movimentação de mercadorias o trem circula com maior frequência pela cidade, gerando algumas problemáticas sociais para comunidade de Paranaguá.

### **3. CONTEXTUALIZANDO A QUESTÃO SOCIAL**

O desenvolvimento do Porto de Paranaguá ao longo da sua história trouxe crescimento econômico para a cidade, e juntamente a este crescimento houve também um aumento das expressões da Questão Social como: prostituição, precarização nas relações de trabalho, poluição, dependência econômica do comércio portuário, sistema de transporte omissos nas vias entre outras.

De acordo com ALBINI (2011, p. 28),

O crescimento portuário sempre foi definido pelas elites econômico/políticas locais, ou seja, as relações se construíram com base nos interesses específicos de um determinado grupo, aos demais restava à prestação de serviços, **a venda de sua mão de obra para suprir suas necessidades de sobrevivência.**

Apesar deste crescimento portuário definido pelas elites econômico e políticos locais, o Porto de Paranaguá foi e continua sendo, gerador de expressões da Questão Social no município. A esta relação entre as elites econômica e política e os trabalhadores como mão de obra, envolve conceitos de Questão Social, conforme nos lembra Iamamoto e Carvalho,

A questão social não é senão as expressões do processo de formação e desenvolvimento da classe operária e seu ingresso no cenário político da sociedade, exigindo o seu reconhecimento como classe por parte do empresariado e do Estado. É a manifestação, no cotidiano da vida social, da contradição entre o proletariado e a burguesia, a qual passa a exigir outros tipos de intervenção, mais além da caridade e da repressão (IAMAMOTO e CARVALHO, 2008, p. 77).

As problemáticas sociais estão voltadas para as expressões da questão social que se “mostram” basicamente através da desigualdade, da miséria, da fome, da falta de habitação, de segurança no espaço público e sinalização nas vias entre outros. A Questão Social vem sendo discutida por alguns autores como sendo parte da sociedade capitalista, onde os trabalhadores se percebem e se reconhecem como uma classe explorada socialmente e/ou economicamente, reclamam seus direitos, possibilitando desencadear a luta contra a desigualdade do modo de produção capitalista. Não contraditória a esta concepção, temos a de TELES.

(...) A questão social é a aporia das sociedades modernas que põe em foco a disjunção, sempre renovada, entre a lógica do mercado e a dinâmica societária, entre a exigência ética dos direitos e os imperativos de eficácia da economia, entre a ordem legal que promete igualdade e a realidade das **desigualdades** e exclusões **tramada na dinâmica das relações de poder e dominação**” (TELES, 1996, p. 85).

A Questão Social é uma categoria que expressa a contradição fundamental do modo capitalista de produção. Contradição, esta, fundada na produção e apropriação da riqueza gerada socialmente. A questão social representa uma perspectiva de análise da sociedade. Isto porque não há consenso de pensamento

no fundamento básico que à constitui. Em outros termos, nem todos analisam que existe uma contradição entre capital e trabalho, ao utilizarmos, na análise da sociedade, a categoria questão social, estamos realizando uma análise na perspectiva da situação em que se encontra a maioria da população. Aquela que só tem na venda de sua força de trabalho os meios para garantir sua sobrevivência. É ressaltar as diferenças entre trabalhadores e capitalistas, no acesso a direitos, nas condições de vida; é analisar as desigualdades e buscar forma de superá-las. É entender as causas das desigualdades, e o que essas desigualdades produzem, na sociedade e na subjetividade dos homens. Como toda categoria, não vemos a questão social, vemos suas expressões: o desemprego, o analfabetismo, a fome, a favela, a falta de leitos em hospitais, a violência, a inadimplência, entre outras que mostraremos em nosso objeto de estudo.

#### **4. O CRUZAMENTO DA FERROVIA COM A AVENIDA PREFEITO ROQUE VERNALHA**

A metodologia de trabalho utilizada para coleta de dados se deu a partir de pesquisas bibliográficas, leitura de legislações vigente sobre o transporte ferroviário, observação *in locu*, realização de registros fotográficos, realização de entrevistas, diagnóstico das principais problemáticas encontradas no cruzamento da linha férrea na avenida prefeito Roque Vernalha. Entre as problemáticas sociais relacionadas ao porto de Paranaguá e seu funcionamento, escolhemos para relatar neste artigo a Questão Social causada pelo Transporte Ferroviário de Cargas no Cruzamento da Avenida Prefeito Roque Vernalha em Paranaguá e seu entorno. (FIGURA 5). Relato este estimulado pela percepção do cotidiano da comunidade neste cruzamento, onde foi observado diversas problemáticas.



FIGURA 5 - Mapa temático do cruzamento, 2012.  
Fonte: GOOGLMAPS (2012)

A avenida prefeito Roque Vernalha, está localizada no segundo viaduto, logo após a entrada da cidade de Paranaguá pela BR 277, a avenida passa por debaixo do viaduto, e o cruzamento, objeto do estudo, está a mais ou menos 200 metros deste. A Avenida Roque Vernalha é uma das principais vias da cidade, é alternativa de muitos moradores para ir ao centro da cidade, para as atividades do cotidiano. Essa via agrega vários bairros e tem uma grande concentração de comércios no seu entorno.

Muitos moradores reclamam da falta de humanização por parte das autoridades, que não veem o tamanho da problemática de quem mora nos bairros que dão acesso ao porto, e que ficam localizados no entorno da linha férrea.

“Não aguento mais a situação de descaso (...). É um abandono e uma falta de respeito conosco porque nossas casas ficam em áreas regulares e pagamos todos os impostos em dia, com o acúmulo de água das últimas chuvas, os grãos que caem dos vagões fermentam e apodrecem causando esse mau cheiro horrível, Fica difícil receber visita, ficar em casa e até se alimentar por causa disso. Nos horários de refeições, preciso fechar toda a casa, espirrar veneno e só depois servir os alimentos por causa dos mosquitos. Em dias quentes a situação fica insustentável” (G.L.V. C, 31 anos).

Ianni destaca ainda que a realidade social não esta posta de imediato, ela deve ser criticada e questionada, para assim, permitir a reflexão.

A realidade é complexa, é heterogênea, é contraditória. [...] E, a reflexão deve observar, deve examinar essa realidade, o fato, o acontecimento que está em questão e, tratar de buscar a compreensão global, que implique em compreender o fato como um todo, ou seja, não como um todo que está sendo dissecado numa anatomia, numa fotografia, numa sincronia. [...] mas, nos quais a realidade apareça com o máximo da sua vivacidade, da sua integridade (IANNI, 1986, p. 1).

Paranaguá é conhecida por muitas pessoas pelo cheiro de soja putrefata que aumenta quando o sol aparece após as chuvas. Outra problemática, é que em Paranaguá existem pessoas que vão até a linha férrea para pegar, soja e milho que cai dos vagões para tratar seus animais domésticos ou até mesmo para venda informal do produto que cai em quantidade na via. A Figura 6 mostra o flagrante de um morador se arriscando em meio aos trilhos.



FIGURA 6 - Catando Soja e Milho que cai dos vagões.  
Fonte: A Autora (2012).

Em conversa com o morador, foi perguntado a ele o porquê que ele se arrisca, pegando soja e milho (FIGURA 7), nos trilhos já que o trem pode surgir a qualquer momento e pegar ele em meio a uma distração.

“O mesmo respondeu que cata para alimentar seus animais e que acha um desperdício comprar já que diariamente tem muita quantidade caída ali” (G.L.V. 26 anos).





Figura 7 - Soja e Milho caem nos trilhos do trem.  
Fonte: A autora (2012).

Este acumulo de soja e milho caído em meio aos trilhos além de causar mal cheiro, polui o meio ambiente e modifica o cenário da cidade.

Envolto nesse conflito e não alheios a eles estão as comunidades portuárias. Um porto mal aparelhado, fora do seu mercado de cargas, mal gerenciado, não é um benefício, mas um problema a ser solucionado, que incomoda a todos. **Os portos precisam ser dinâmicos nas suas estruturas físicas, organizacionais e mais que institucionais.** Esse dinamismo depende de postura comercial e recursos financeiros. O ônus da sociedade não pode ser a má gestão portuária (PORTO, 2006, p. 177).

Observa-se de acordo com Marcos Maia Porto (2006) que existe sim, um conflito entre a comunidade e a gestão portuária, porque embora o porto não seja o responsável direto, acaba sendo indiretamente, a fiscalização dos serviços prestados por ele e pelas empresas nele instaladas, fazem parte da sua estrutura física e organizacional.

A fiscalização para um melhor desempenho da ALL (América Latina Logística), deveria esta sendo realizada, pela prefeitura, pelo porto e até mesmo pela comunidade, que é realmente quem sofre com a falta de sinalização nas proximidades dos trilhos, e solicita a realização de campanhas educativas a fim de evitar acidentes. No entanto em seu site a empresa ALL (América Latina Logística), publica que conta com o programa de melhorias da segurança com foco na comunidade, onde o objetivo do projeto é informar e orientar a população sobre os

cuidados que devem ser tomados ao cruzar ferrovias e rodovias. Conforme relato os moradores pedem mais sinalizações.

“Gostaria de pedir sinalização no cruzamento para que as pessoas tomem mais cuidado na hora da travessia e que os trens utilizem o apito ao se aproximar, deveriam realizar um trabalho educativo e preventivo com a comunidade, mas precisamos do apoio da ALL porque eles conhecem o problema, têm materiais para demonstrar os riscos às pessoas e também tem equipes para manutenção das vias” (G.V.C, 32 anos).

A travessia da linha férrea não é a única forma das pessoas que moram do outro lado do cruzamento atravessar dos bairros para o centro da cidade. Existem duas saídas alternativas, mas ficam a mais ou menos a 15 minutos de carro que em horários de grande movimento, o tempo de espera se aproxima ao tempo do trem terminar de passar.

O centro da cidade é o local onde está inserido o maior número de comércios e muitos deles empregam boa parte da população dos bairros. Tal população necessita realizar a travessia do cruzamento de linha férrea para chegar no emprego, o mesmo acontece ao inverso, porque o porto é gerador de vários empregos que estando localizado do lado contrário ao centro. Seus trabalhadores também passam pela mesma situação quando se deparam com o trem passando e realizando manobras. O que gera diversas problemáticas como: trabalhadores que chegam atrasados no emprego, por causa da passagem e das manobras do trem. Existem relatos de pessoas que foram dispensadas do emprego devido a frequência que chegavam atrasadas na entrada do serviço e após o almoço. Ambulâncias com pacientes graves também têm que ficar esperando, porque o Hospital Regional do Litoral, que é para onde o SAMU (Centro de Atendimento Municipal de Urgências), leva os pacientes, fica do outro lado do cruzamento.

A população se arrisca durante as manobras, porque quando o trem manobra fica um tempo parado. A pressa das pessoas faz com que elas acabem passando entre os vagões (FIGURA 8), com bicicletas no colo, com filhos menores e até homens ajudam suas esposas a conseguir pular os vagões, para não ficarem esperando. Tal atitude faz com que corram o risco do trem sair andando de uma hora pra outra e causar acidentes graves.



Figura 8 - Morador se arrisca para passar durante a manobra do trem.  
Fonte: A autora (2012).

Durante o tempo de espera das manobras do trem, as pessoas ficam aglomeradas e presas em congestionamentos dos dois lados da linha férrea e quando o ultimo vagão passa todos os condutores, ciclistas e pedestres se encontram de frente disputando um lugar para atravessar mais rápido, deixando a situação com nível alto de periculosidade. Observa-se na (FIGURA 9), que o trem ainda não terminou de passar e as pessoas já invadiram a linha férrea.



FIGURA 9 - Travessia de moradores após a passagem do trem.  
Fonte: A autora (2012).



FIGURA 10 - Moradores aglomerados. Uns de frente para os outros, travessia após a passagem do trem, no chão milho e soja.  
Fonte: A autora (2012).

De acordo com o Decreto Nº 1.832, de 04 de março de 1996 , art.10 diz:

A Administração Ferroviária não poderá impedir a travessia de suas linhas por outras vias, anterior ou posteriormente estabelecidas, devendo os pontos de cruzamento ser fixados pela Administração Ferroviária, tendo em vista a **segurança do tráfego** e observadas as normas e a legislação vigentes. (BRASIL, 1996)

A Avenida Prefeito Roque Vernalha que citamos no artigo já existia quando foi construída a Estrada de Ferro que liga Paranaguá a Capital do Estado. A linha férrea é que corta esta travessia e ocasiona os transtornos à população. Neste cruzamento, existem quatro transversais, causando a aglomeração quando o trem passa. Encontramos no Art. 12 da lei citada acima que a administração Ferroviária deverá implantar dispositivos de proteção e segurança ao longo de suas faixas de domínio<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> A faixa situada à margem da ferrovia, chamada faixa de domínio, é uma área de terreno com pequena largura em relação à extensão e varia de acordo com cada trecho, motivo pelo qual faz-se necessário verificar a dimensão em cada caso.



FIGURA 11 – Sinalização no Cruzamento da Avenida Roque Vernalha.  
Fonte: A autora (2012).

A imagem acima mostra o tamanho da problemática, visto que, com quatro ruas transversais a Roque Vernalha precisaria no mínimo de uma placa em cada saída e entrada das ruas, mas a realidade mostra que há no local apenas duas placas alertando os condutores que ali é uma via férrea. Uma placa para quem vai dos bairros sentido ao centro com a ausência da placa “cruz de Santo André”, visto que, de acordo com o DETRAN (Departamento de Transito do Paraná), a placa adverte o condutor que em frente há um cruzamento com os trilhos do trem. Existe outra placa para quem vem do centro sentido aos bairros, as demais saídas contam somente com a placa do PARE. Visto *in loco* também a ausência de faixas de pedestres em todas as entradas e saídas de acesso e ao longo da Avenida Prefeito Roque Vernalha. De acordo com a lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, do código de transito Brasileiro, o art.87 e 88, diz que:

Os sinais de trânsito são classificados em: verticais, horizontais, dispositivos de sinalização auxiliar que variam de acordo com a necessidade de cada via, luminosos para facilitar a visualização dos condutores durante o período noturno, sonoro para que em alguma distração não ocorra acidente, e através de gestos do agente de trânsito e do condutor. Nenhuma via pavimentada poderá ser aberta, ou reaberta ao trânsito, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação (DETRAN, 2012).



Através de relatos públicos da ALL (América Latina Logística), em seu site, observa-se que a empresa publica que está funcionando de acordo com os padrões de segurança no trânsito.

O sucesso de uma companhia também está ligado à forma como ela se relaciona com a comunidade e o meio ambiente [...] **além de seguir rigorosos padrões de segurança em suas operações, minimizando os riscos de acidentes, também tem consciência de seu papel na busca pelo desenvolvimento de nosso país, através de programas que atuam nas comunidades que a cerca.** (ALL - Logística, 2012).

De acordo com observações realizadas no local, analisa-se que as informações publicadas pela empresa ALL, são relativas e primordiais no sentido de contemplar melhorias nos serviços prestados. Com a finalidade de diminuir as problemáticas no cruzamento da Roque Vernalha a população espera que algo eficaz seja implantado em sua totalidade para diminuir a sensação de insegurança por parte dos moradores e dos transeuntes do entorno do cruzamento.



FIGURA 12 A – Precarização no entorno do cruzamento.  
Fonte: A autora (2012).



FIGURA 12 B– Precarização no entorno do cruzamento.  
Fonte: A autora (2012).

Tornam-se necessárias medidas e procedimentos que protejam a comunidade. A população pode e deve cobrar os seus direitos, mostrar que existem legislações do código de trânsito brasileiro que garantem esta qualidade dos serviços prestados. Como a lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 que diz no Art. 6º e E § 3º do Art.1º, que são objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento [...]. Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro. (BRASIL, 2007).

O não cumprimento das ações citadas nas leis pode gerar punições aos responsáveis, por isso cabe a população se manifestar e buscar seus direitos. A população que convive com as problemáticas citadas do cruzamento da Roque Vernalha espera que algo seja feito para aumentar a segurança e qualidade de vida. A cidade de Paranaguá depende das riquezas geradas em seu porto e tenta evoluir em virtude da busca das soluções.

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Durante o processo de observação para o trabalho de conclusão de curso analisam-se algumas certezas, e um “leque” de questões se apresentaram no decorrer desse processo de pesquisa. As certezas presentes se referem à oportunidade do aprendizado, em termos teórico metodológicos e também investigativos, visto a escolha do objeto que se apresentou complexo, buscou analisar a Problemática Social Causada pelo Transporte Ferroviário de Cargas no cruzamento da rua, prefeito Roque Vernalha em Paranaguá.

Sobre as questões apresentadas, destacamos o debate sobre se realmente encerramos a pesquisa quando construímos a conclusão ou considerações finais? Pois, dedicamos meses de estudo na realização da pesquisa a fim de responder os questionamentos do projeto inicial.

Observamos múltiplas relações no processo e articulação entre, Porto, a empresa ALL (América Latina Logística), e a comunidade, suas interfaces com o desenvolvimento do município de Paranaguá e sua dependência da economia portuária que explicitam expressões da questão social presentes na cidade.

Aí reside o principal desafio. Embora os empreendedores saibam que investindo na Segurança da Ferrovia eles estarão reduzindo acidentes e aumentando a qualidade do transporte ferroviário de cargas, eles precisam encontrar a equação ideal que equilibre o custo dessa necessidade com o retorno do investimento aplicado, ou seja, eles precisam conhecer e melhorar a relação custo/benefício aplicável para essa situação.

Ao longo dos anos aumentou o fluxo de habitantes e veículos na cidade, e não houve um planejamento eficaz visando este crescimento. Tal falha proporcionou um contingente de caos, em horários de pico no cruzamento da avenida Prefeito Roque Vernalha em Paranaguá.

Ao analisar aspectos relacionados a melhorias, destacamos que seria fundamental para população, além da limpeza dos trilhos, a colocação de cancelas para serem abaixadas durante a passagem dos trens, pinturas e faixas de pedestre no chão, mais placas de sinalização nas vias, ou até mesmo a construção de viaduto, entre outras. Onde pudesse evitar o encontro do trem com o fluxo rotineiro das pessoas que ali transitam, independente do tempo de espera das pessoas em trânsito congestionado, ver-se que em pleno século XXI, dentro de um município portuário com uma economia sólida onde a solução deveria já ter sido implantada a anos atrás, acaba ficando de lado em virtude do não comprometimento dos órgãos públicos e empresas privadas.

Espera-se que essa pesquisa contribua para sensibilizar as autoridades e os próprios moradores para que busquem os seus direitos através das legislações vigentes denunciando e criando dados para que algo seja feito em prol da comunidade de Paranaguá, que moram no entorno da ferrovia.



## 6. REFERÊNCIAS

- America Latina Logística (ALL).** Disponível em: <<http://www.all-logistica.com/port/index.htm>>. Acesso em: 16 ago 2012.
- ALBINI, Karen. **Realocação? Quando? Paranaguá:** constituição sócio-histórica da urbanização, influência do porto e a problemática da realocação de famílias. Monografia (Graduação em Serviço Social). Universidade Federal do Paraná – Setor Litoral. Matinhos. 2011.
- Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, **Cronologia Histórica Ferroviária**, Disponível em: <http://www.antf.org.br/index.php/informacoes-do-setor/cronologia-historica-ferroviaria>. Acessado em: 21 set 2012.
- BINDI, Luiz Fernando. **Estrada de Ferro Curitiba – Paranaguá.** Disponível em: <[http://www.libreria.com.br/artigos.asp?id\\_artigo=560](http://www.libreria.com.br/artigos.asp?id_artigo=560)>. Acesso em: 27 set 2012.
- BRASIL. **Lei n.º 8.630.** Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS). Planalto. 25 de fevereiro de 1993. Brasília. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8630.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm)>. Acesso em: 22 mai 2012.
- BRASIL. **Lei n.º 9.503.** Institui o código de trânsito brasileiro. Lei de 23 de setembro de 1997. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm)>. Acesso em: 23 ago 2012.
- Campanhas de Segurança na Linha Férrea, Disponível em: <http://www.all-logistica.com/port/index.htm>. Acessado em: 20/08/2012.
- DETRAN. **A via.** Disponível em: <<http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/habilitacao/manualdehabilitacao/manualehabparte4.pdf>>. Acesso em: 15 out 2012.
- Estrada de Ferro Curitiba – Paranaguá,** Disponível em: <http://www.brasilviagem.com/materia/?CodMateria=7&CodPagina=24>, acessado em: 27/09/2012.
- Falta de limpeza e paisagismo desanima quem vem de trem até Paranaguá,** Disponível em: Diário do Estado: <http://noticias.diariodoestado.com/falta-de-limpeza-e-paisagismo-desanima-quem-vem-de-trem-ate-paranagua/>. Acessado em: 22/05/2012.
- Ferrovias Paranaguá - Curitiba,** Serra Verde Express, Disponível em: <http://serraverdeexpress.com.br/serra/historico>. Acessado em 04/10/2012.
- FREITAS, Waldomiro Ferreira de. **História de Paranaguá:** das origens a atualidade. Paranaguá: Prefeitura Municipal de Paranaguá: Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá, 1999. 557 p.

IAMAMOTO, Marilda Villela. CARVALHO, Raul de. **Relações sociais e Serviço Social no Brasil**. Esboço de uma interpretação histórico-metodológica. 22ª edição. São Paulo: Cortez, 2008.

IANNI, Octávio. **Construção de Categorias**. Transcrição de aula dada no curso de Pós-Graduação em Ciências Sociais das PUC/SP- 1.º semestre de 1986.

INFORMATIVO DOS PORTOS. **Noticias**. Disponível em: <<http://www.informativodosportos.com.br/?p=8077>>. Acesso em: 26 ago 2012.

MORGENSTERN, Algacyr. **Porto de Paranaguá**: contribuição à história, período: 1648/1935. Volume I. 22.ª edição. Curitiba: Coração Brasil editora, 2009.

PARANAGUÁ. **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado** Volume- Análises Temáticas e Diagnósticas- contexto Municipal. Prefeitura Municipal de Paranaguá. UFPR/Funpar. 2006.

**Passeio de Trem Curitiba/Paranaguá**, Disponível em: <http://serraverdeexpress.com.br/serra/historico>. acessado em: 22/08/2012.

PORTO, Marcos Maia. **Portos e o Desenvolvimento**. São Paulo: Lex Editora, 2006.

PORTO DE PARANAGUÁ. **História do porto de Paranaguá**. Disponível em: <<http://shipsparanagua.blogspot.com.br/2011/03/historia-do-porto-de-paranagua.html>>. Acesso em: 24 ago 2012.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARANAGUÁ. **Vista aérea de Paranaguá**. Disponível em: <[http://www.paranagua.pr.gov.br/noticias.php?noticia\\_id=1328](http://www.paranagua.pr.gov.br/noticias.php?noticia_id=1328)>. Acesso em: 24 ago 2012.

**SÃO PAULO TREM JEITO**. Estrada de Ferro Curitiba – Paranaguá, Disponível em: <http://saopaulotremjeito.blogspot.com.br/2011/06/o-trem-de-paranagua-pr.html>, acessado em: 27/09/2012.

TRAMUJAS, Alceo. **Histórias de Paranaguá**: dos pioneiros da Cotinga à porta do Mercosul no Brasil Meridional. Paranaguá: Prefeitura Municipal de Paranaguá. 1996.

VIANA, Manoel. **Paranaguá na História e na tradição**. Curitiba: Gráfica Vicentina LTDA., 1976.