

O PROCESSO DE (DES)(RE)TERRITORIALIZAÇÃO DOS MORADORES DO MUNICÍPIO DE PRESIDENTE CASTELO BRANCO-PR COM A DUPLICAÇÃO DA BR 376

Aleson Marcos Piveta (UEM) - alesonmp@hotmail.com

Priscilla Borgonhoni Chagas (UEM) - priscillabchagas@gmail.com

RESUMO

No presente trabalho buscou-se compreender como ocorreu o processo de (des)(re)territorialização dos moradores de Presidente Castelo Branco com a duplicação da BR-376, visto que a referida obra dividiu a cidade, exigindo dos moradores uma readaptação no seu cotidiano. A pesquisa se fundamenta teoricamente nos processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização (T-D-R) e tais conceitos dizem respeito à forma como os indivíduos constroem e se relacionam com o território, neste caso, com o município estudado, sobretudo após a obra de duplicação. O presente estudo caracteriza-se como qualitativo e descritivo e utilizou de dados primários coletados por meio de entrevista semiestruturada com moradores da cidade, onde foram contemplados aspectos quanto à apropriação do território antes e após a conclusão da obra. Foi possível inferir que os moradores da cidade enfrentaram muitas dificuldades na dimensão territorial com a perda de referências concretas e simbólicas. Além disso, esses moradores já não se sentem pertencentes ao território chamado cidade, uma vez que muitas de suas atividades cotidianas foram suprimidas pela duplicação da rodovia. Entretanto, houve e ainda há resistência por parte dos residentes, ora interpelando melhorias ao poder público ou à concessionária que administra a rodovia, ora não utilizando as passarelas para atravessar a pista.

Palavras chave: Território. Territorialização. Desterritorialização. Reterritorialização. Presidente Castelo Branco.

1 INTRODUÇÃO

A predominância do modo rodoviário no Brasil, desde meados do século XX, criou alterações no uso do solo em vários segmentos, principalmente em travessias urbanas. Com o aumento significativo nos fluxos de tráfego ao longo das principais rotas produziram nas cidades de pequeno e médio porte crescimento linear, quase sempre ao longo das rodovias (VILLAÇA, 2001). A implantação de obras de duplicação dessas rodovias, em que não são realizadas consultas prévias à população, torna as intervenções nas travessias urbanas em barreiras à acessibilidade transversal, tanto para veículos quanto para pedestres. É o que acontece na cidade de Presidente Castelo Branco, localizada no noroeste do Paraná às margens da rodovia BR-376. A cidade é cortada por esta rodovia que divide a cidade em duas, deixando parte dos moradores de um lado da rodovia (lado norte) e a outra parte do outro lado (lado sul).

Com a duplicação da rodovia iniciada em 2017 pela Concessionária Rodovias Integrada do Paraná S/A (VIAPAR) que administra a BR-376, os moradores que antes tinham livre acesso aos dois lados da cidade ficaram com o seu direito de ir e vir restrito, pois a partir deste momento a locomoção entre os dois lados da cidade se dá apenas por duas passarelas de travessia para pedestres e um viaduto para travessia de automóveis. Um dos principais impactos gerados pela duplicação da rodovia é a segregação espacial, fenômeno que ocorre quando um trecho de rodovia impede ou suprime o livre acesso entre as áreas adensadas ao seu redor. Assim, a configuração da rodovia na cidade de Presidente Castelo Branco tornou-se um obstáculo à qualidade de vida e a territorialização dos moradores que se viram obrigados a uma readaptação espacial.

O conceito de território pode fornecer importantes contribuições para se ‘pensar’ não apenas a intervenção estatal em seus diferentes níveis, mas também para a ação dos atores envolvidos em relações sócio espaciais que buscam espaços de atuação e representação para interesses coletivos e públicos (ANDRADE et al., 2016). Deste modo, é importante compreender os processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização. Segundo Saquet (2009), o primeiro ocorre pelos processos de apropriação, seja ela concreta ou simbólica. O segundo é a perda do território ou a mudança de seu significado, por fim, a

reterritorialização compreende a criação de novos vínculos em substituição aos perdidos, também compreende a readaptação a novos territórios, ou aos mesmos, porém atribuindo-lhes diferentes significados (SAQUET, 2009). Assim sendo, o presente trabalho tem por objetivo compreender como ocorreu o processo de (des)(re)territorialização dos moradores de Presidente Castelo Branco com a duplicação da BR-376, visto que a referida obra dividiu a cidade, exigindo dos moradores uma readaptação no seu cotidiano.

Diante disso, o campo dos Estudos Organizacionais se coloca cada vez mais em uma zona de multidisciplinaridade, e os estudos sobre o território podem contribuir no entendimento dos inúmeros conflitos, as diversas relações de poderes e as variadas questões sociais do qual o território é palco, e desta maneira reforçar o caráter de desprendimento dos Estudos Organizacionais da abordagem gerencialista da Administração.

Nesta perspectiva, o artigo é composto por seis seções, além desta introdução. Primeiramente apresentam-se discussões sobre a produção do espaço urbano e as cidades, seguidas pela apresentação dos conceitos de território, territorialização, desterritorialização e reterritorialização que serviram como fundamento para realização desta pesquisa. Logo após, são expostos os procedimentos metodológicos utilizados no estudo, seguidos pela apresentação da cidade Presidente Castelo Branco e a duplicação da rodovia. Na sequência são analisados os resultados da pesquisa e as apresentadas as considerações finais.

2 PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E AS CIDADES

O espaço é objeto de estudo de diversas áreas como a matemática, sociologia, filosofia, geografia, entre outras; cada qual com suas concepções. Desta maneira visões espaciais, naturais, sociais, e conceitos objetivos como na matemática, ou abstratos como na astronomia, fariam do espaço algo com uma série de definições possíveis, e por isso, de certa forma, algo indefinido (LEFEBVRE, 2000). Lefebvre (2000), ainda chama a atenção para o que designa como algo que poucas pessoas se recusariam a admitir como questões influenciadoras na produção do espaço: a influência do capital e do capitalismo.

Desse modo, o conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si definem áreas como: o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais e de serviço; áreas industriais e áreas residenciais, distintas em termos de forma e conteúdo social; áreas de lazer; e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. Tudo isto é a organização espacial da

cidade ou simplesmente o espaço urbano (CORRÊA, 2004). Corrêa (2004) ainda versa que o espaço urbano capitalista é fragmentado e articulado, profundamente desigual, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas.

Para Corrêa (2004) o espaço urbano é um produto social resultado de múltiplas ações de agentes concretos que se acumulam ao longo do tempo, a produção do espaço resulta da ação sistemática e intencional dos agentes sociais, caracterizada pela complexidade e por processos contínuos e descontínuos de organização.

Sendo assim, constituem-se como os agentes produtores do espaço urbano, segundo Corrêa (2004), o Estado (que é o principal interessado na organização do espaço público), os proprietários dos meios de produção (que necessitam de grandes espaços abertos para instalar as suas indústrias), os proprietários fundiários (estão mais interessados no valor que a terra poderá lhe proporcionar), os promotores imobiliários (especuladores de compra e venda de imóveis) e os grupos sociais excluídos (é na produção da favela que esses grupos se tornam efetivamente agentes modeladores do espaço). Corrêa (2004) ainda destaca o papel do Estado, no qual possui de instrumentos mais amplos para atuar na produção do espaço, sendo que suas principais funções são as questões de moradia, saneamento, educação e segurança.

Com a intervenção ou interferência destes agentes no espaço urbano, são edificadas obras, estradas, cultivam-se os campos, formam-se centros urbanos; as cidades, com áreas comerciais e industriais. Para Rolnik (1988) a cidade pode ser entendida como um espaço físico modelado pelo ser humano, onde se aglomeram pessoas com suas diversas formas e manifestações de ordem cultural, espiritual, filosófica e econômica. Lefebvre (2016) destaca que em virtude das características das cidades e de sua forte relação com o capitalismo, é possível marcar a influência do capital nas questões práticas do espaço desde a construção de edificações até o fracionamento de investimentos e a divisão do trabalho.

Assim, fruto da imaginação e trabalho articulado de muitos homens, a cidade é uma obra coletiva que desafia a natureza, suas ruas, seus bairros e equipamentos são espaços e suportes concretos de sociabilidade e experiências (ROLNIK, 1988). Pesavento (2007) argumenta que sobre este espaço privilegiado de transformação econômico-social, criou-se um campo de pesquisa e discussão interdisciplinar, trabalhando sobre a cidade não só historiadores como geógrafos, sociólogos, economistas, urbanistas e antropólogos. A cidade também tem se demonstrado um terreno fértil para os estudos organizacionais, principalmente

a partir da década de 1990, em que várias pesquisas foram realizadas sob esta ótica (HONORATO; SARAIVA, 2016),

A cidade é constituída de múltiplos territórios, em que há disputas e relações de poder entre os diversos agentes sociais que produzem um espaço urbano desigual e fragmentado. Desde sua origem cidade significa, ao mesmo tempo, uma maneira de organizar o território e uma relação política (ROLNIK, 1988). Desta maneira, a próxima seção apresenta as diferentes abordagens sobre o território e os processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização.

3 CONCEPÇÕES SOBRE TERRITÓRIO E O PROCESSO DE TERRITORIALIZAÇÃO-DESTERRITORIZAÇÃO-RETTERRITORIZAÇÃO (T-D-R)

Apesar de ser um conceito ligado à Geografia, território e territorialidade, tem certa tradição em outras áreas como psicologia, sociologia, antropologia e ciência política, cujas abordagens dependem da posição filosófica ao qual se afilia o pesquisador (HAESBAERT, 2004). O termo território na atualidade possui grande amplitude, indo de uma perspectiva etológica até a psicológica, Deleuze e Guattari (2011) dispõem de uma noção bem ampla de território, envolvendo dimensões que vão do físico ao mental, do social ao psicológico.

A noção de território surge na tradicional geografia política, como o espaço concreto em si (SOUZA, 2012). O primeiro grande autor da Geografia Política foi Friedrich Ratzel, por meio de sua obra “Geografia Política” que baseava nas concepções de território como algo ligado aos recursos naturais e proveniente da biologia, no qual o território é essencialmente centrado no referencial político do Estado (SOUZA, 2012).

Posteriormente, Raffestin (1993) buscou debater território e poder, avançando a compreensão para além de Estado-nação, sistematizando uma Geografia do Poder. Para Raffestin (1993) o território se forma a partir do espaço e resulta de uma ação conduzida por um ator que, ao se apropriar de um espaço, o territorializa. A tese de Raffestin (1993) é que o território é uma relação interespaçial de poder, é um espaço que se constitui como campo de guerra constante de poderes relacionais.

Para Souza (2012), o território é um espaço definido por e a partir de relações de poder, é essencialmente um instrumento de exercício de poder, são construídos e desconstruídos nas mais diversas escalas, de uma rua para uma cidade em diferentes períodos

de tempo. Assim Souza (2012) acredita que o território não é substrato, o espaço social em si, mas um campo de forças em que os indivíduos estabelecem relações de poder espacialmente delimitadas e operando sobre um substrato referencial. Haesbaert (2004) destaca o poder nas discussões sobre território, definindo-o:

[...] a partir da imbricação de múltiplas relações de poder, do poder mais material das relações econômico-políticas ao poder mais simbólico das relações de ordem mais estritamente cultural (HAESBAERT, 2004, p. 79.)

Ele ainda propõe uma abordagem integradora, reunindo e combinando a dimensão econômica (recursos naturais e seus usos), política (relações de poder) e cultural (identidade); posteriormente ainda acrescenta uma interpretação naturalista (mais antiga e pouco veiculada atualmente nas Ciências Sociais). Nesta mesma linha Saquet (2009) propõe uma abordagem histórica, relacional, multidimensional, material e imaterial, em que há uma conjugação entre aspectos da economia, política, cultura e natureza, a abordagem E-P-C-N. O autor também compreende as relações de poder como utilização do espaço, bem como o movimento de grupos sociais que ultrapassam as atribuições do Estado.

De acordo com Saquet (2013), são as relações de poder que organizam e configuram os territórios e as territorialidades, demonstrando-se em forma de leis e normas que visam à regulação e a dominação social. Desse modo, a territorialidade seria o efeito de uma intervenção no espaço realizada pelos indivíduos, que o tornam familiar, a qual envolveria relações de poder. Sack (1986) afirma que a territorialização seria a tentativa de um indivíduo ou um grupo, em influenciar ou controlar, seja pessoas ou fenômenos e relações através do seu controle sobre uma área geográfica.

Outro ponto relevante da presente abordagem, diz respeito à compreensão dos conceitos relacionados às perspectivas de territorialização, desterritorialização e reterritorialização, (conhecidos como processo T-D-R) tais conceitos dizem respeito à forma como os indivíduos constroem e se relacionam com o território (HAESBAERT, 2007b). Esses movimentos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização se constituem, de modo dialético, num processo de relações sociais que envolvem também suas perdas e reconstruções, tais movimentos (T-D-R) são simultâneos e podem acontecer no mesmo lugar ou em diferentes lugares, ao mesmo tempo ou em períodos de tempo distintos.

Para Saquet (2009, p. 83) “a territorialização é resultado e condição dos processos sociais e espaciais, significa movimento histórico e relacional”. Portanto, é multidimensional,

e pode ser vista em virtude das desigualdades e das diferenças, através das identidades. Já na visão de Haesbaert (2007, p. 104) “a territorialização do espaço ocorre pelos processos de apropriação, seja ela concreta ou simbólica”.

Enquanto a territorialização é entendida como o enraizamento, tanto em uma área, localização ou Estado-Nação, a desterritorialização é rompimento de fronteiras, trata-se do abandono de um território (SAQUET, 2013). Inclusive, esse conceito, não estaria necessariamente vinculado à saída geográfica dos indivíduos de determinados espaços, mas também quando estes espaços deixam de existir ou se modificam significativamente, perdendo o vínculo adquirido junto a esses indivíduos, mesmo que estes ainda estivessem inseridos nele, como se o território os deixassem. O processo de desterritorialização pode ser tanto simbólico, como a destruição de símbolos, quanto concreto e material, pela destruição de antigos laços.

Por sua vez, os processos de reterritorialização, ocorrem quando o indivíduo desterritorializado, encontra-se dentro ou adentrando em um novo território, ao qual passa a pertencer. Esse processo se dá, segundo Haesbaert (2007b), de forma automática, já que os indivíduos, por mais dificuldades que encontrem ao integrarem-se em determinados territórios, desde o momento em que o fazem, estão dando a ele as suas características pessoais e seus aspectos simbólicos.

Para Deleuze e Guattari (2011) a desterritorialização e a reterritorialização são processos indissociáveis, para eles a vida é um constante movimento de desterritorialização e reterritorialização, no qual estamos sempre passando de um território para outro, abandonando territórios e fundando novos. Neste mesmo sentido, Haesbaert (2007) afirma que não há desterritorialização sem reterritorialização, para o autor o que existe, de fato, é uma vivência concomitante de diversos territórios, ou seja, uma multiterritorialidade, no sentido de experimentar vários territórios ao mesmo tempo.

Estudos que englobam os conceitos de território têm sido explorados por pesquisadores da área de Administração, principalmente no âmbito dos estudos organizacionais, dos quais podem ser citados: “Território como ordem e caos”: relações de poder entre camelôs, poder público e comerciantes” de Mendes e Cavedon (2015); “Interfaces entre territorialidade e identidade: analisando as vivências das mães do Grupo Maternati” de Picheth e Chagas (2018), “Perspectivas do Território no Sistema Agroalimentar Local: o Caso

da Uva no Município de Marialva-PR” de Pereira; Chagas e Bánkuti, entre vários outros trabalhos.

A discussão acerca dos processos (T-D-R) permite questionar as múltiplas facetas do território a ser estudado, no caso o município de Presidente Castelo Branco, isto possibilita perceber o surgimento de áreas como as excluídas e as incluídas, como as periféricas e as centrais distribuídas territorialmente no espaço urbano, e desta maneira compreender todo o processo de desreterritorialização dos moradores do município de Presidente Castelo Branco com a duplicação da rodovia BR-376.

4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para alcançar o objetivo proposto, buscou-se o caminho da pesquisa qualitativa, com caráter descritivo, de forma que houve a preocupação em manter uma aproximação com a realidade social das pessoas investigadas, explorando seus comportamentos e experiências (DENZIN; LINCOLN, 2006). Nesse sentido, no primeiro momento, a pesquisa documental foi realizada por meio de livros, revistas, jornais impressos, website da Prefeitura, consultas a fotos antigas e atuais, leituras cartográficas das representações espaciais da cidade, entre outros.

No segundo momento, onze entrevistas semiestruturadas individuais foram realizadas por meio de um trabalho de campo nos meses de dezembro de 2018 e janeiro de 2019. No decorrer da análise, os entrevistados foram identificados por letras e números, tal como (E1), visando desta maneira, resguardar a identidade dos sujeitos. O roteiro de entrevista contemplou aspectos quanto ao uso do território da cidade anterior e posterior à obra de duplicação da BR-376. O critério de seleção dos entrevistados pautou-se na disponibilidade dos moradores para responderem o questionário e que eles fossem moradores da cidade há pelo menos dois anos. A obra de duplicação no local foi iniciada em maio de 2017, e respeitando esses critérios os entrevistados poderiam relatar as alterações no espaço urbano antes e depois da obra. Desta maneira, foram entrevistados moradores do lado norte e também do lado sul da cidade. Posteriormente, a terceira etapa foi a de análise e interpretação dos dados obtidos no campo, em que se utilizou o método da análise interpretativa de dados qualitativos.

No âmbito teórico, foram consideradas literaturas que contribuíram para a discussão de território, territorialização, desterritorialização e reterritorialização. O quadro abaixo representa a definição desses conceitos e como ocorreu este processo na cidade de Presidente Castelo Branco.

Quadro 1- Dimensões de análise

Conceito	Definição do conceito	Conceito aplicado na pesquisa
Territorialização	É entendida como o enraizamento em um determinado espaço. É a apropriação do território por um indivíduo ou um grupo de indivíduos seja ela concreta ou simbólica.	Movimento de apropriação por parte dos moradores no novo território, passado o momento de estranhamento e adaptação, os moradores começam o processo de enraizamento e se acostumam com o novo território.
Desterritorialização	Trata-se do abandono de um território, é a perda de significados. O processo de desterritorialização pode ser tanto simbólico, quanto concreto e material.	O território foi modificado a partir da duplicação da rodovia, então os moradores da cidade foram forçados a deixar de vivenciar àquele território como sempre faziam.
Reterritorialização	Ocorre quando o indivíduo desterritorializado, encontra-se adentrando em um novo território. É o mecanismo de readaptação dos indivíduos a um novo território, ou a um mesmo território que fora modificado por algum fator específico.	Maneira pela qual os moradores da cidade estão se readaptando as mudanças que ocorreram no território depois da obra de duplicação, desenvolvendo uma nova territorialidade no mesmo local de vivência, agora modificado.

Fonte: Adaptado pelos autores de Haesbaert (2007b).

A análise contemplou os aspectos do processo T-D-R, em que cada uma das esferas foi considerada de acordo com o preconizado pelos autores Haesbaert (2004) e (2007); Souza (2009) e (2012) e Saquet (2009) e (2013).

5 A CIDADE DE PRESIDENTE CASTELO BRANCO E A DUPLICAÇÃO DA BR-376

A cidade de Presidente Castelo Branco foi fundada às margens da rodovia BR-376 em 1948, sob o nome de Iroí, cuja palavra, originária da língua Tupi-Guarani, significa “Águas

Frias” ou “Águas Limpas”, pois havia muitos riachos e córregos no recente patrimônio (FILHO e GRAÇAS, 2011). Em 1964 através da Lei 4992/64 de 21 de dezembro, se criou o município de Presidente Castelo Branco àquele que fora o distrito de Iroí. O nome da cidade foi uma homenagem ao presidente do Brasil na época, Humberto de Alencar Castello Branco (FILHO e GRAÇAS, 2011).

Entre os anos de 1989 e 1992 o então prefeito Alvarino Faccin adquiriu dois alqueires paulistas no lado norte da cidade, onde até então não havia moradias, tudo era pastagem, e promoveu por conta da prefeitura um loteamento para ser distribuídos às famílias sem recursos para construção de moradias, nascendo assim o Jardim Progresso I (FILHO e GRAÇAS, 2011). Atualmente, além do Jardim Progresso I, este lado da rodovia já conta com o Jardim Progresso II e III e também com o Jardim Europa. A zona norte também conta com alguns pequenos comércios que se formaram ao longo da rodovia, como depósito de materiais de construção, madeireiras, loja de móveis usados, etc. que aproveitavam o movimento da rodovia para tentar vender seus produtos.

A BR-376 sempre teve grande importância para a cidade, atraindo pessoas de toda região que trafegam por ela, e acabam propiciando crescimento e desenvolvimento ao lugarejo. Entretanto esta rodovia que trouxe desenvolvimento econômico no passado, hoje se tornou um empecilho aos deslocamentos entre os dois lados da cidade: o norte e o sul, e conseqüentemente para o desenvolvimento do pequeno município. Em novembro de 1997 o governo do Paraná concedeu à iniciativa privada a concessão da BR-376 para a exploração pelo prazo de 24 anos, mediante a cobrança de pedágio. A prestação de serviços de recuperação, melhoramentos, conservação e manutenção da rodovia ficou a cargo da empresa vencedora da licitação. A Companhia Rodovias Integrada do Paraná S/A (VIAPAR) foi a vencedora, a qual instalou em 1998 uma praça de pedágio no município de Presidente Castelo Branco. A partir desse momento segundo relato de moradores, a cidade parou no tempo, pois a praça de pedágio se transformou em uma barreira ao desenvolvimento, no qual potenciais empresas interessadas a se instalarem na cidade ficaram desestimuladas devido à tarifa do pedágio.

Para piorar a situação, em 2017 a VIAPAR iniciou uma obra de duplicação da BR-376 dificultando assim a mobilidade dos moradores que transitam diariamente entre os dois lados da cidade. Antes do início das obras, os moradores cobraram da VIAPAR uma reunião

para que fosse apresentado o projeto da duplicação, pois seria uma obra que alteraria de forma abrupta a vida dos residentes do lugarejo como expressa o entrevistado E1:

A duplicação vinha acontecendo e nós queríamos saber o que iria acontecer com a nossa cidade, mas a Viapar nos tratava de forma áspera e não respondia a nossos questionamentos (E1).

Depois de muito insistir a VIAPAR revelou o projeto aos moradores em uma reunião aberta ao público no centro cultural da cidade, reunião que foi marcada em uma quarta feira às 15 (quinze) horas, o que dificultou a presença de um grande número de moradores, como pode ser percebido no trecho a seguir,

A gente ficava sabendo da reunião em cima da hora, não tinha divulgação, eu até fui em uma das reuniões da apresentação do projeto, mas nas outras não consegui ir, pois era bem na hora que eu estava trabalhando (E2).

Mas os que estavam presentes na reunião não aprovaram o referido projeto e propuseram várias alterações, que na ocasião a VIAPAR falou que iria fazer um estudo visando a possibilidade das alterações solicitadas, como descreve o morador E3,

Na verdade, essas reuniões eram só para debochar da nossa cara, a VIAPAR não estava nem aí para a gente. Colocava um monte de empecilhos nas nossas sugestões. Eles só falavam que ia ser de tal jeito e não abria espaço para a gente opinar, era tudo um teatro (E3).

Depois de algumas reuniões um grupo de comerciantes, vereadores e outras lideranças do município estiveram no escritório da VIAPAR em Maringá para propor a construção de uma trincheira¹ que facilitaria o acesso aos dois lados da cidade com maior segurança. Em outro momento alguns moradores foram até Curitiba em uma reunião com representantes do Departamento de Estradas e Rodagens (DER) e da VIAPAR visando alterações no projeto original, principalmente a construção da trincheira. O então diretor do DER e o presidente da VIAPAR prometeram que um estudo seria realizado para debater a viabilidade do projeto, conforme a fala do entrevistado E4,

Nós tínhamos um acordo, mesmo que feito verbalmente, eles prometeram apresentar um projeto de viabilidade da trincheira. Acontece que depois de meses cobrando, eles me mandaram um email dizendo que a obra não era viável, eu considero uma falta de respeito um assunto tão importante desse para nossa cidade ser tratado em um email (E4).

¹ Escavação feita a céu aberto com a finalidade de dar passagem a uma via, um canal (<https://www.dicio.com.br/trincheira/>)

A justificativa do Engenheiro da VIAPAR que respondeu o email foi que a construção da trincheira elevaria os custos da obra significativamente e, além disso, atrasaria consideravelmente a obra. Outra justificativa era que para a construção da trincheira seria necessário fazer a elevação da rodovia, o que diminuiria a visibilidade do município e do comércio lindeiro pelos usuários da via. Os comerciantes que possuíam seus estabelecimentos ao longo da rodovia eram contra a proposta da trincheira idealizada pelo grupo de moradores, pois concordavam com o engenheiro da VIAPAR, de que seriam prejudicados, ficando escondidos dos usuários da via.

O território desde sua concepção está ligado ao poder (HAESBAERT, 2004; SOUZA, 2009a) e neste jogo de poder houve muita luta entre os vários atores da cidade - sociedade civil, comerciantes, lideranças políticas e VIAPAR – pois não se chegava a um consenso de como a obra deveria ser realizada de maneira que minimizasse os impactos a toda população da cidade. Depois desse impasse a proposta da trincheira foi descartada e outras alterações foram propostas, entretanto a única alteração realizada no projeto original foi a construção de mais uma passarela, visto que a princípio seria construída apenas uma, mas a duplicação seguiu sem qualquer outra modificação, conforme a fala do entrevistado E3, a seguir,

Qualquer que fosse a proposta, a VIAPAR não ia aceitar, estava na cara isso, só estava fazendo nós de bobo. E também não houve um engajamento por parte da população, todos falavam que queriam lutar pelas alterações propostas, mas na hora de arregaçar as mangas ninguém aparecia. É um povo muito parado o da nossa cidade (E3).

Outro morador ressalta que não houve um comprometimento por parte da prefeita municipal, segundo ele ela não fez nada para ajudar a conseguir as melhorias solicitadas:

Se a prefeita tivesse interesse teria nos ajudado, ela não moveu uma palha, se tivéssemos o apoio da prefeitura talvez a história seria outra, teríamos mais poder para negociar. Os vereadores até tentaram ajudar, mas são uns coitados (E1).

Abreu (2006) alude que o Estado deve ser o grande mediador dos conflitos existentes no espaço e sua função principal seria resolvê-los de tal forma que a sociedade como um todo não fosse prejudicada. Não foi isso que aconteceu em Presidente Castelo Branco, o Estado na figura da prefeitura não mediu o conflito existente entre a população e a VIAPAR, deixando a cidade ainda mais dividida, o que ocasionou uma grande mudança na vida das pessoas. E desta maneira o Estado privilegiou os interesses de uma concessionária em detrimento dos

interesses da população cidadina. O Estado age de forma a privilegiar um olhar sobre as cidades e seus espaços “do alto” e de “longe”, isto é, sem mergulhar no cotidiano da cidade sentindo os odores da pobreza, os sons de desespero e os gritos de libertação (SOUZA, 2009).

Apesar de não ter alcançado todos os objetivos de adequações no projeto, a luta dos moradores foi importante, pois demonstrou que com a união de todos é possível alcançar pequenos propósitos como a inclusão de mais uma passarela, e que se houvesse a participação de uma maior parcela da população e principalmente do poder público municipal (prefeita, vereadores, secretários municipais) talvez esses pequenos propósitos poderiam ter se transformado em grandes conquistas.

Na produção do espaço urbano há um conflito de estratégias entre os agentes produtores do espaço e, portanto, há uma relação de poder, que, intrinsecamente, contém a resistência, seja ela visível ou não (RIBEIRO, 2015). Apesar da duplicação já estar concluída, os moradores de Presidente Castelo Branco continuam resistindo, lutam por adequações, melhorias e cobram ações concretas tanto da VIAPAR, quanto da prefeitura, na esperança de ter seus anseios correspondidos.

6 (DES)(RE)TERRITORIALIZAÇÃO DOS MORADORES DA CIDADE DE PRESIDENTE CASTELO BRANCO

Segundo Haesbaert (2007) o debate sobre os processos de des-re-territorialização, ou seja, sobre a criação e o desaparecimento de territórios, constitui um dos mais relevantes na última década, e promoveu uma espécie de diálogo oculto entre a Geografia e as demais ciências sociais, preocupadas cada vez mais com a dimensão espacial da sociedade.

Para entender a des-re-territorialização dos moradores de Presidente Castelo Branco, é preciso voltar para antes da duplicação, onde os pedestres atravessavam entre os dois lados da cidade (norte e sul) em qualquer ponto da rodovia sem maiores dificuldades, os automóveis também trafegavam de um lado para outro sem qualquer obstáculo. A vida dos moradores seguia a rotina natural, do jeito que sempre foi. Entretanto, ao priorizar a rodovia e os viajantes que nela trafegam em detrimento aos anseios da comunidade local, que deseja ter acessos às atividades urbanas sem interferências que prejudiquem sua rotina diária, a VIAPAR gerou inúmeros transtornos aos moradores da cidade, que foram forçados a uma readaptação nos seus modos de vida, eles foram desterritorializados, perderam aquele território no qual tinham suas relações, seus símbolos e estavam acostumados. A partir desse

momento todo um histórico de rotina foi alterado e uma reterritorialização foi necessária, a locomoção entre os dois lados da cidade agora se dá apenas por duas passarelas de travessia para pedestres e um viaduto para travessia de automóveis, a rodovia se transformou em uma barreira aos residentes e visitantes da cidade. Nesse prisma, Meneses (2001) faz uma crítica a este sistema tradicional, que se preocupa apenas com a fluidez do tráfego, tendendo a manter as características da rodovia, deixando em segundo plano a harmonização entre a rodovia e a cidade, compatibilizando o uso do solo e operação da via.

Desta maneira, pode-se constatar que os moradores mais afetados com a duplicação foram aqueles que moram no lado norte, ou seja, no Jardim Progresso I, II e III, e do jardim Europa, além de moradores de uma vila rural e de pequenos produtores rurais da região; visto que este lado é formado basicamente por residências, não havendo hospital, posto de saúde, transporte público e mercados, que se encontram basicamente no lado sul. Com a dificuldade da travessia para o lado sul os moradores ficaram segregados do restante da cidade, o que ocasionou muitos transtornos, como se eles não pertencessem mais a este território, sendo excluídos do restante da cidade.

Na figura abaixo à esquerda está a zona norte da cidade e à direita a zona sul, ao centro está a BR-376 na fase das obras de duplicação.

Figura 1 - Vista aérea da cidade de Presidente Castelo Branco



Fonte: Pesquisa de campo (2018)

Portanto, a grande maioria dos moradores que residem na parte norte são obrigados a diariamente se deslocar ao outro lado para trabalhar, estudar, ir à igreja ou comprar alimentos e depois da duplicação da rodovia isto se tornou algo muito mais difícil como é o relato do entrevistado (E7), a seguir,

Antes para eu ir trabalhar eu só atravessava a rodovia, agora tenho que dar a maior volta até a passarela, tenho que acordar mais cedo senão chego atrasado no serviço, aí já viu né. E para voltar também chego mais tarde em casa, nessa brincadeira perco uns 30 minutos por dia. Esta obra separou a cidade no meio, parece que de um lado é uma cidade e do outro é outra cidade (E7).

Antes da duplicação da rodovia, a travessia de pedestre entre os dois lados da pista se dava em qualquer ponto, havia algumas faixas de pedestres, mas não necessariamente os moradores atravessavam sobre elas; agora com a duplicação esta travessia ficou limitada a duas passarelas, portanto os pedestres devem subir de um lado e descer do outro, requerendo um considerável esforço para subir a rampa. Além disso, a presença de uma passarela causa prejuízos visuais e força os pedestres a andar longas distâncias para atravessar a via. O entrevistado E5 descreve como sua rotina de vida ficou alterada depois da duplicação, também relata a dificuldade que sua sogra tem para atravessar para o lado sul da cidade:

A VIAPAR mudou a cidade toda, estou gastando mais dinheiro com combustível, acordo mais cedo, chego em casa mais tarde, queira ou não altera nossa vida né. Sem falar no pessoal que é cadeirante, os idosos, também ficou difícil para eles, minha sogra mesmo pede pra eu ir lá no centro pegar a aposentadoria dela, porque ela coitada não aguenta ir não, subir aquela passarela sozinha, hoje em dia ela nem vai pro outro lado (lado sul) aí sobra pra mim. Quando ela precisa de algo eu ou minha esposa que fazemos para ela (E5).

Vale ressaltar que as passarelas construídas possuem 406 (quatrocentos e seis) metros de extensão, o que aumentou consideravelmente o tempo da travessia, também são bem íngremes o que muitas vezes impossibilita seu uso por idosos, cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida.

As relações sociais também foram afetadas, o convívio familiar já não é o mesmo como fora de outrora, assim como amigos ou vizinhos que se encontravam diariamente, já não se encontram mais, foram separados por uma estrada e por alambrados para que não tentem atravessar a pista pulando as muretas de proteção. Haesbaert (2007) refere-se aos sentimentos que o território inspira, como por exemplo, o medo para quem dele é excluído, (E4) revela que sua mãe já não o visita com a frequência de antes da obra.

Minha mãe mora lá do outro lado, ela vinha aqui toda semana me visitar, agora ela vem uma vez por mês e olha lá, ela fala que dá muito trabalho me visitar. Ela brinca que é mais fácil ir pra Maringá do que na minha casa (E4).

A obra também afetou os comerciantes que se localizam nas margens da rodovia, com o início da duplicação a rodovia foi fechada e o trânsito desviado para essas ruas marginais no qual se localizam os vários estabelecimentos comerciais (posto de gasolina, madeireiras, lanchonetes, entre outros). O trânsito intenso, o barulho excessivo de caminhões trafegando, máquinas trabalhando na obra e a grande quantidade de poeira deixou alguns comerciantes extremamente preocupados.

Foi terrível, foram vários meses que ninguém vendia nada, era só barulho e poeira, eu tenho meu comércio aqui há vários anos, moro nos fundos e nesta época pensei muitas vezes em me mudar daqui, já não aguentava mais. Felizmente a obra terminou, mas continuo não vendendo nada, não sei o que acontecerá daqui para a frente. Essa duplicação foi a pior coisa que aconteceu para a gente aqui da cidade (E10).

O comércio lindeiro à rodovia dependia muito das vendas aos usuários que trafegavam diariamente na pista. Antes da obra de duplicação esses usuários tinham certa facilidade para acessar ao comércio, porém depois de finalizada a obra houve uma grande dificuldade para quem está trafegando pela rodovia acessar as ruas marginais onde se localizam os estabelecimentos comerciais, pois a partir deste momento há apenas duas entradas, uma no início e outra no fim da cidade, como pode ser percebido na fala do entrevistado E4, a seguir,

Quem passa pela rodovia não vai para aqui na cidade não, se a pessoa que passa se interessar em algo do meu comércio ela vai ter que dar uma volta enorme até conseguir chegar aqui, ela não vai fazer isso não, dá muito trabalho, então a pessoa passa direto e vai embora. Antes era só encostar o carro no acostamento e pronto (E10).

Presidente Castelo Branco conta com três supermercados considerados grandes pelos moradores da cidade, todos localizado no lado sul, na parte norte existem apenas algumas pequenas mercearias no qual além de não contar com todos os produtos existentes nos grandes supermercados, ainda cobram do consumidor um preço elevado pelos itens oferecidos. (E4) explica como sua família fazia a compra do mês antes da duplicação e como ocorre agora, depois da duplicação.

Eu costumava ir para a cidade (zona sul) fazer compra de duas a três vezes por mês, porque aqui em cima (zona norte) só tem uns mercadinhos pequenos e tudo caro, então eu ia lá para baixo e comprava tudo lá. Só que agora essa obra complicou para a gente comprar lá em baixo, então eu

procuro fazer compra em Nova Esperança (cidade vizinha a Presidente Castelo Branco que fica a dez minutos de distância) lá é bem mais barato do que aqui e o tempo que eu levo pra ir e voltar de lá é quase o mesmo que eu levo pra comprar aqui (E4).

Os comerciantes da zona sul também reclamaram muito da duplicação pois acabaram perdendo muitos clientes devido ao obstáculo que a rodovia se tornou. Além de optarem por mercados de outras cidades, os moradores acabam deixando de frequentar o comércio local da cidade. Souza (2009) afirma que o processo de territorialização ou desterritorialização tem a ver com o desenraizamento de indivíduos e grupos, podendo implicar na privação do acesso a recursos ou riquezas. E desta maneira pessoas que iam às lanchonetes, bares e mercados deixaram de ir ou diminuíram a frequência de idas nesses lugares, trazendo prejuízo aos comerciantes que não vendem seus produtos e serviços, e de certo modo isto traz prejuízo a essas pessoas, que acabam não aproveitando as melhores condições que a cidade lhes tem a oferecer. Outrossim, essas pessoas deixaram de fazer algo que sempre faziam devido ao obstáculo imposto pela obra.

Importante destacar que os comerciantes do centro da cidade localizados no lado sul foram a favor da trincheira, pois isto facilitaria os moradores do lado norte a cruzar a pista e continuar comprando em seus estabelecimentos, entretanto os comerciantes lindeiro à pista foram contra a trincheira, pois esta alteração iria elevar a pista deixando seus estabelecimentos comerciais escondidos dos usuários da pista, o que segundo eles ocasionariam queda nas vendas.

Porém, os dois grupos de comerciantes acabaram com diminuição das vendas; quem passa pela rodovia tem muita dificuldade de acessar o comércio lindeiro e, portanto, não param a fim de comprar, da mesma maneira os residentes do lado norte têm muita dificuldade de atravessar a pista para comprar no comércio localizado no centro da cidade e preferem ir às cidades vizinhas para realizar suas compras. Na verdade, a duplicação da rodovia possibilitou uma grande facilidade para os moradores de Presidente Castelo Branco acessarem o comércio de cidades maiores como Maringá ou Nova Esperança, e isto está refletindo em desemprego e piora na qualidade de vida dos residentes da cidade. Neste processo da duplicação da rodovia os moradores acabaram perdendo aquele território em que sempre viveram.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste artigo foi proposto compreender como a duplicação da BR 376 afetou na (des)(re)territorialização dos moradores de Presidente Castelo Branco. Evidenciou-se que a dimensão econômica preponderou na maneira que as alterações espaciais foram efetuadas na cidade, à medida que a VIAPAR, dentre outros fatores, alegou que não poderia acatar às sugestões dos moradores para modificar o projeto da duplicação, devido à elevação dos custos da obra, deixando transparecer que não havia preocupação no que ocorreria com a vida dos moradores, a preocupação principal era financeira. Segundo Haesbaert (2007) o processo de precarização socioespacial, promovido por um sistema econômico altamente concentrador é o principal responsável pela desterritorialização. E desta forma, compreendeu-se que a produção do espaço urbano da cidade de Presidente Castelo Branco foi bastante influenciada pela VIAPAR, empresa capitalista, que não se preocupando com o cotidiano dos moradores, provocou a desterritorialização de muitas pessoas, visando à redução de custos como forma de aumentar seus lucros, e tudo isso com a conivência do Estado.

Assim, a referida obra trouxe muitos transtornos aos moradores da cidade, principalmente aos residentes no lado norte, a duplicação ampliou as distâncias a serem percorridas por pedestres e automóveis diminuindo o contato com a vizinhança, reduzindo ou suprimindo diversas atividades cotidianas. Esses moradores tiveram maior dificuldade para acessar as benesses que a cidade pode oferecer como: hospital, escolas, mercados, transporte público, lazer, etc. A desterritorialização antes de significar dissolução das distancias é um processo de exclusão social, ou melhor, exclusão socioespacial (HAESBAERT, 2007). Desta forma, muitos moradores da zona norte ficaram excluídos, marginalizados do restante da cidade, separados por uma estrada.

Entretanto, apesar de o antigo território ter sido modificado, este ainda continua muito vivo na memória e na identidade das pessoas. Por isso, a despeito das mudanças que ocorreram, houve certa continuidade em determinado aspectos, não houve um desligamento total nas relações afetivas entre as pessoas dos dois lados da cidade. Elas continuam se encontrando e mantendo suas relações de amizade, com menor frequência, a bem da verdade. Conclui-se que o Estado não vem cumprindo com seu papel, que deveria ser o de buscar os interesses coletivos, por isso, há resistência por parte dos residentes da cidade, ora interpelando melhorias ao poder público ou à concessionária que administra a rodovia, ora não utilizando as passarelas para atravessar a pista, pulando as muretas de proteção e atravessando entre os carros.

Desta maneira, buscou-se analisar o território do município Presidente Castelo Branco conforme a perspectiva integradora de Haesbaert (2004), e assim, foi possível considerar todas as dimensões (econômicas, políticas, culturais e naturais) para a análise da (des)(re)territorialização dos moradores. A cidade de Presidente Castelo Branco pode ser compreendida como uma organização e por consequência como um território, deste modo, é possível compreender a histórias dos moradores entrevistados, revelar seus medos, preocupações e desejos, de maneira que conhecendo esses aspectos, é possível assimilar em que medidas as decisões tomadas no contexto urbano, como a duplicação de uma rodovia, tendem a influenciar na vivência das pessoas. Na produção do espaço urbano, a população é praticamente ignorada, muitas mudanças espaciais são impostas, sem a consulta prévia dos moradores, transformando as cidades em espaços do capital, isto é, do dinheiro.

Acredita-se que o estudo, ora realizado, contribui para o aprofundamento e consolidação do debate acerca do tema território no âmbito dos Estudos Organizacionais. Ao se trabalharem os processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização dos espaços, podem-se aferir os vários conflitos existentes, as relações de poder e a exclusão socioespacial em que são submetidos a população das cidades, sobretudo os mais pobres. Assim, as discussões sobre os territórios é uma fonte inesgotável de saberes, no qual pode contribuir para a melhoria da qualidade de vida, das interações e dos relacionamentos das pessoas, além de promover uma identificação entre os indivíduos e a cidade, e da mesma maneira, promover a identificação entre os indivíduos e a organização.

REFERÊNCIAS

- ABREU, M. A. A evolução urbana do Rio de Janeiro. Ed Instituto Pereira Passos, 2006.
- ANDRADE, L. F. S.; PEREIRA, F. R ; PEREIRA, J. R. Espaço, Território e Lugar:. In: XL Encontro Nacional da Anpad, 2016, Costa do Sauípe. **Anais do XL Encontro Nacional da Anpad...**, 2016.
- CORRÊA, R. L. **O Espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2004.
- DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil Platôs**. Vol 5. 2. ed. São Paulo: Editora 34, 2011.
- DENZIN, N.; LINCOLN, Y. S. (Eds.). **Introdução: a disciplina e a prática da pesquisa qualitativa**. In: DENZIN, N.; LINCOLN, Y. O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2006.
- FILHO, A. P.; GRAÇAS, M. A. **História do município de Presidente Castelo Branco desde suas raízes no patrimônio Iroí**. Apucarana: Mitra Diocesana de Apucarana, 2011.
- HAESBAERT, R. **O Mito da Desterritorialização**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HAESBAERT R. Concepções de território para entender a desterritorialização. In: SANTOS, Milton; BECKER, K. Bertha. **Território, Territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2007.

HONORATO, B. E. F.; SARAIVA, L. A. S. Cidade, População em Situação de Rua e Estudos Organizacionais. **Desenvolvimento em Questão**, v. 14, p. 158-186, 2016.

LEFEBVRE, H. **La production de l'espace**. 4. ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

MENESES, Fernando Antônio Bezerra. **Análise e tratamento de trechos rodoviários críticos em ambientes de grandes centros urbanos**. 2001. 251 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) COPPE - Pós-Graduação em Engenharia -, UFRJ, Rio de Janeiro, 2001.

PEREIRA, D. C.; CARRIERI, Alexandre de Pádua. **Movimentos de desterritorialização e reterritorialização na transformação das organizações**. RAE Eletrônica (Online), São Paulo, v. 4, n.1, p. 13, 2005.

PESAVENTO, S. J. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 27, n. 53, p. 11-23, jul. 2007.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do Poder**. SP: ed. Ática, 1993.

RIBEIRO, Fabiana Valdoski. Produção Contraditória do espaço urbano e resistências. In: Ana Fani Alessandri Carlos. (Org.). Crise Urbana. 1ed. São Paulo: Contexto, 2014, v. 1, p. 171-.

ROLNIK, R. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1988.

SACK, R. D. **Territorialidade Humana: Teoria e História**. Cambridge: Cambridge University Press. 1986.

SAQUET, M. A. Por uma abordagem territorial: continuando a reflexão. In: SAQUET, Marcos Aurélio. **Estudos Territoriais na Ciência Geográfica**. São Paulo: 2013.

SAQUET, M. A., M. A., Por uma abordagem territorial. In: SAQUET, M. A. e SPOSITO, E. S. (Orgs.) **Territórios e Territorialidades: teorias, processos e conflitos**. São Paulo: Expressão Popular, 2009. p. 73-94.

SOUZA, M. J. L., O Território: Sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C.; CORRÊA, R. L. **Geografia: conceitos e temas**. 15. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012. p. 77-116.

SOUZA, M. J. L., "Território" da Divergência (e da Confusão): em torno das imprecisas fronteiras de um conceito fundamental. In: SAQUET, M. A.; SPOSITO, E. S. **Territórios e Territorialidades: teorias, processos e conflitos**. São Paulo: UNESP, 2009, p. 57-72.