

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO OESTE DO PARANÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E
AGRONEGÓCIO

ANTES E DEPOIS DAS SETE QUEDAS: O ESPAÇO GEOGRÁFICO DE GUAÍRA
PR.

JOSÉ FLÁVIO MARQUES DA SILVA

Orientador: Prof. Dr. Edson Belo Clemente de Souza

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Agronegócio, do Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Estadual do Oeste do Paraná – Campus Toledo, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre.

TOLEDO
2008

JOSÉ FLÁVIO MARQUES DA SILVA

**ANTES E DEPOIS DAS SETE QUEDAS: O ESPAÇO GEOGRÁFICO DE GUAÍRA
PR.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Agronegócio, do Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Estadual do Oeste do Paraná – Campus Toledo, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Dr. Edson Belo Clemente de Souza
Unioeste – Campus de Mal. C. Rondon

Prof. Dr. Tarcísio Vanderline
Unioeste - Campus de Mal. C. Rondon

Prof^a. Dr^a. Márcia da Silva
Unicentro - Guarapuava

Toledo, 29 de fevereiro de 2008.

Dedico

À minha esposa Myrian, meus filhos
Lucas e Jessé, à minha mãe e a meu
pai (*in memoriam*).

AGRADECIMENTOS

À Myrian, minha esposa, companheira e amiga de todos os momentos, sempre compreensível em meus momentos de intolerância e incansável incentivadora e colaboradora neste trabalho.

Aos meus filhos Lucas e Jessé, que sempre souberam me receber com um grande sorriso após minhas ausências.

Aos colegas de mestrado, que com o passar dos dias, revelaram-se grandes amigos: Crislaine, Giane, Iara, Isabel, Leoveraldo, Luiz Carlos, Roselis, Fernanda, Sandra, Sérgio e Susã.

Aos professores e funcionários do programa.

Um agradecimento especial ao meu orientador professor Dr. Edson Belo Clemente de Souza que nunca mediu esforços para dirimir minhas dúvidas e, sobretudo, por suas valiosíssimas contribuições.

A todos aqueles que de uma forma ou outra, colaboraram para realização deste trabalho.

*Sete Quedas por mim passaram, e todas sete se
esvaíram. Cessa o estrondo das cachoeiras, e com ela a
memória dos índios, pulverizada, já não desperta o
mínimo arrepio [...]. Faz-se do movimento uma represa,
da agitação faz-se um silêncio empresarial, de
hidrelétrico projeto.*

Carlos Drumond de Andrade

RESUMO

O objetivo deste trabalho é analisar a organização e a reorganização do espaço geográfico do município de Guaíra - PR relacionado com o desaparecimento das Sete Quedas, outubro de 1982. Com o desaparecimento das Sete Quedas abriu-se uma discussão sobre a bancarrota da economia de Guaíra, entretanto, o município ampliou o horizonte de possibilidades econômicas, refletindo também em novas formas espaciais. A economia da erva mate em Guaíra será a precursora de uma organização espacial que constituirá elementos definidores da paisagem, considerando as suas características produtivas. O fim das Sete Quedas representaram dois grandes impactos, o ambiental e o econômico. O ambiental pela intervenção do homem na natureza e o econômico pelo desmantelamento da atividade turística e a perda de grandes porções de terras agricultáveis. As diretrizes da reorganização do espaço, definiram-se por Planos Diretores e em parte, pelo movimento da sociedade com suas novas demandas. Assim, considerou-se necessário, além das observações e análise das novas formas espaciais, fazer uma análise dos indicadores econômicos do município. Esta análise demonstrou que apesar das lamentações pela perda do atrativo turístico, Guaíra encontrou uma nova matriz econômica e apresenta resultados mais vigorosos que no passado. Praticamente todos os ramos de atividade, com poucas exceções, apresentaram crescimento, bem como o número de pessoas no mercado formal de trabalho, o número de estabelecimentos comerciais, o PIB municipal e o PIB per Capita do município. Quanto às transformações espaciais, destacam-se as novas regionalizações que se apresentam em decorrência da formação do Lago de Itaipu, como o Conselho dos Municípios Lindeiros ao Lago de Itaipu, a chamada Costa Oeste e o Corredor da Biodiversidade. Também se evidencia a importância de Guaíra na Mesoregião Oeste Paranaense, a integração com os municípios do Estado do Mato Grosso do Sul e com municípios do sudeste paraguaio. A expansão da ferrovia Ferroeste, passando por Guaíra, fortalece a pujança do município e, que, das Sete Quedas se guardará apenas a memória de suas belezas naturais.

Palavras-chave: (re)organização do espaço, região, regionalização, Sete Quedas, Guaíra.

ABSTRACT

The objective of the work is to analyze the organization and the reorganization of the geographical area of the city of Guaíra – PR related to the disappearing of Sete Quedas in October of 1982. With the disappearing of the Sete Quedas a discussion about the decreasing of the economy of Guaíra started, however the city broadened the horizon of economical possibilities, reflecting also in new space forms. The economy of erva mate in Guaíra will be the precursory of a space organization which will constitute defining elements of the landscape, considering its productive characteristics. The end of the Sete Quedas represented two great impacts, environmental and the economical. The environmental by the intervention of the man in the nature, and the economical by the dismantling of the tourist attractions and the loss of great portions of cultivating area. The guidelines of the reorganization of the space were defined by Directive Plans and in part by the movement of the society with its new demands. So, it was considered necessary, apart from the observations and the analysis of the new space forms, make an analysis of the economical indicators of the city. This analyze demonstrated that in spite of the lament by the loss of the tourist attraction, Guaíra found a new economic matrix and present results more vigorous than in the past. Practically all the areas of activity, with few exceptions, showed development, as well as the number of people in the formal work market, the number of commercial places, the city GDP and the GDP per capita of the city. According to the space transformations the new regionalization has its highlights which has been shown because of the formation of the Itaipu Lake, as well as the Council of the Cities Bordering the Lake of Itaipu, the so Calling of West Coast and the Corridor of Biodiversity. It is also shown the importance of Guaíra in the Mesoregion of the West of Paraná, the integration with the cities of Mato Grosso do Sul as well as the cities of the southeast of Paraguay. The expansion of the Ferroeste Railroad, passing by Guaíra, strengthens the city and , that from, Seven Falls only will be kept in the memory by its natural beauties.

Key words: (re)organization of the space, region, regionalization, Sete Quedas, Guaíra

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - localização de Guaíra na Mesoregião Oeste Paranaense	14
Figura 2 – Guaíra -PR, em 1936.....	20
Figura 3 - Construção do Canal da Usina de Guaíra - PR, 1958.....	32
Figura 4 - Usina hidrelétrica de Guaíra - PR, 1962.....	34
Figura 5 - Usina hidrelétrica de Guaíra - PR, 1978.....	34
Figura 6 - Rua do Quartel (Av. Pres. Vargas) Guaíra - PR. 1956.....	35
Figura 7- Av. Pres. Getúlio Vargas – 1956 Guaíra - PR.....	35
Figura 8 - Av. Pres. Getúlio Vargas 1956 – Guaíra - PR.....	35
Figura 9 – Guaíra 1963.....	36
Figura 10 - Bairro Eletrosul 1981.....	41
Figura 11 - Marinas de Guaíra PR.....	42
Figura 12 – Guaíra - foto aérea 1973.....	45
Figura 13 – Sete Quedas salto 17.....	51
Figura 14 – Sete Quedas salto 14 – 5ª Queda.....	52
Figura 15 – Restaurante Sete Quedas – Guaíra PR.....	56
Figura 16 – Sete Quedas - ponte pênsil sobre salto 18.....	56
Figura 17 - Ponte sobre o salto 19 após o acidente 1982.....	57
Figura 18 - Estação central da Companhia de Navegação do Prata 2007.....	71
Figura 19 - Casa residencial remanescente – 2007.....	72
Figura 20 - Selo dos Correios – Sete Quedas 1982.....	76
Figura 21 – Selo dos Correios – Sete Quedas 1982.....	76
Figura 22 - Porto provisório em período imediatamente após a formação do Lago - 1983.....	79
Figura 23 – Porto improvisado em 1983.....	80

Figura 24 - Travessia de balsa para o Paraguai 1983.....	80
Figura 25 - Porto Internacional Sete Quedas.....	81
Figura 26 - Ponte Sobre o Rio Paraná em Guaíra - PR. (2007).....	89
Figura 27 - Costa Oeste Paranaense.....	113
Figura 28 - Rodovias BR 163 e 272.....	118
Figura 29 - Ponte Airton Senna sobre o Rio Paraná em Guaíra – PR.....	120

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - População ocupada x PEA em Guaíra (PR) de 1980 a 2000.....	95
Gráfico 2 - Empregos formais em Guaíra - 1996-2005.....	97
Gráfico 3 - Número de estabelecimentos comerciais em Guaíra - 1996 – 2005.....	98
Gráfico 4 - PIB per capita em Reais - Guaíra - PR - 1980 – 2004.....	102
Gráfico 5 - Total de veículos exportadores - Porto Inter. Sete Quedas - 2001-2007.....	122
Gráfico 6 - Valor total exportações em US\$ X 1000 - Porto Internacional Sete Quedas - 2001-2007.....	123
Gráfico 7 - Total de veículos importadores - Porto Inter. Sete Quedas -2001-2007.....	124
Gráfico 8 - Valor total importações em US\$ X 1.000 - Porto Internacional Sete Quedas 2001-2007.....	125

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Partic. relativa dos setores no valor adicionado de Guaíra - 1973-1979 (%).....	58
Tabela 2 – População rural e urbana total de Guaíra (PR) de 1970 a 2000.....	94
Tabela 3 - Total de empregos formais em Guaíra 1996 - 2005.....	96
Tabela 4 - Número de estabelecimentos comerciais e industria em Guaíra PR. 1996-2005...	97
Tabela 5 - Empregos por ramo de atividade 1996 – 2005 Guaíra.....	99
Tabela 6 - Produto Interno Bruto (PIB) total e per capita de Guaíra (PR)- R\$ de 2000.	101
Tabela 7 - PIB per capita – R\$ Guaíra PR 1980 a 2004.....	101
Tabela 8 - Número de Propriedades e Área em ha. Invadidas pelo Lago de Itaipu	107
Tabela 9 – N° médio de veículos/dia que trafegavam sobre a ponte em Guaíra de 1997 a 2005	120
Tabela 10 - Movimento de exportações pelo Porto Inter. Sete Quedas - Guaíra - PR.....	121
Tabela 11 - Movimento de importações pelo Porto Inter. Sete Quedas - Guaíra - PR.....	121
Tabela 12 -Rapasses do ICMS Ecológico à Guaíra 1999 a 2007 X R\$ 1,00	133

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
Parte I: O município de Guaíra até a formação do Lago de Itaipu.....	19
CAPÍTULO I – AS PRIMEIRAS ARRUMAÇÕES ESPACIAIS EM GUAÍRA.....	19
1.1 A economia da erva mate para a organização do espaço de Guairá.....	20
1.2 Sob a égide dos Planos Nacionais de Desenvolvimento – PNDs.....	26
1.2.1 Novas formas de territorializar o município de Guairá.....	29
1.2.2 O significado da construção da hidrelétrica da Itaipu.....	43
Capítulo II O papel do turismo na dinâmica econômica de Guaíra	51
2.1 Infra-estrutura turística.....	53
2.2 A iminência do fim das Sete Quedas.....	62
2.3 Resistências ao fim das Sete Quedas.....	65
2.4 Outros equipamentos turísticos.....	67
PARTE II O MUNICÍPIO DE GUAÍRA APÓS A FORMAÇÃO DO LAGO DE ITAIPU	75
Capítulo III A reorganização do espaço em Guaíra com o fim das Sete Quedas.....	78
3.1 Novas formas sócio-espaciais.....	81
3.1.1 O Plano Diretor de 1980.....	84
3.1.2 Plano Diretor de 1992.....	86
3.1.3 Plano Diretor de 2007.....	89
3.2. O fluxo da economia rural e urbana em Guaíra.....	94
Capítulo IV Inserção regional de Guairá.....	103
4.1 Integração com os municípios limieiros.....	106
4.1.1 Projeto Costa Oeste.....	112

4.2 Outras perspectivas de regionalização.....	114
4.2.1 Fronteira com o Paraguai e com o Mato Grosso do Sul.....	114
4.2.2 Negócios com o Mercosul.....	116
4.2.3 - Sob novos eixos de comunicação: a regionalização da Ferroeste.....	125
4.2.4 - O ICMS ecológico para fins de regionalização.....	130
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	134
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	139

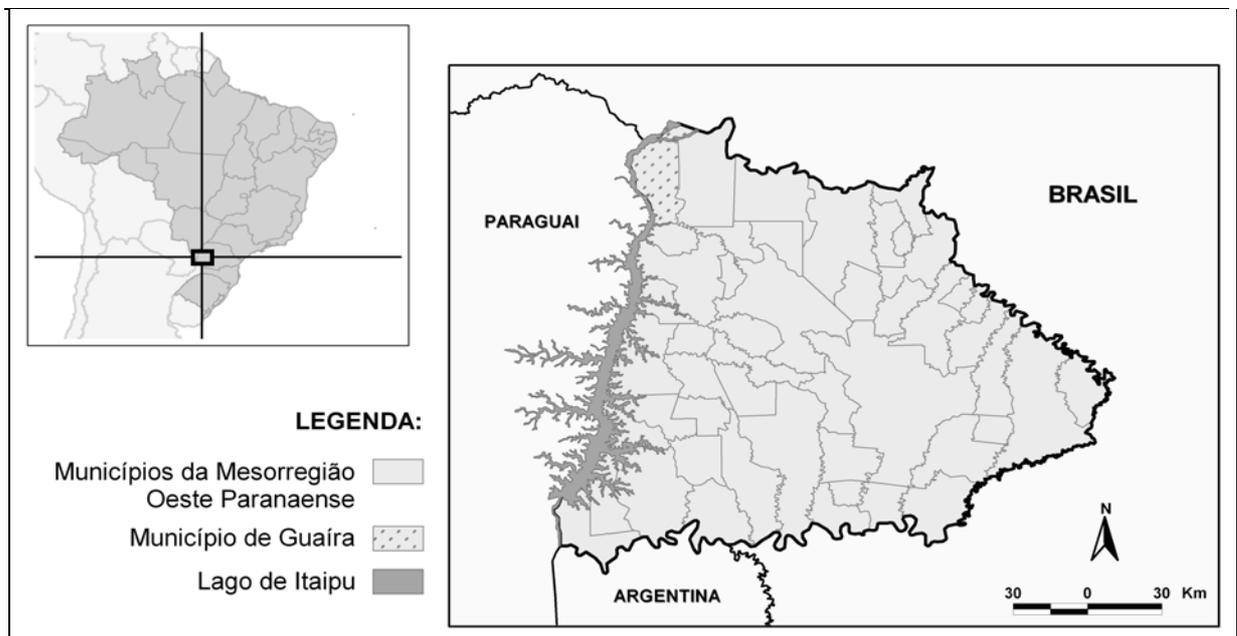
INTRODUÇÃO

O objetivo deste trabalho é analisar a organização e a reorganização do espaço geográfico do município de Guaíra - PR relacionado com o desaparecimento das Sete Quedas, outubro de 1982.

O município de Guaíra está localizado na Mesoregião Oeste do Paraná, figura 1, às margens do Lago de Itaipu, e tem os seguintes limites:

- a) Norte: Através do Rio Paraná com o Estado do Mato Grosso do Sul e Arquipélago de Ilha Grande (pertencente ao município de Altônia e Terra Roxa)
- b) Leste: com o município de Terra Roxa por linha seca em praticamente toda sua extensão.
- c) Sul: Limitado pelo Arroio Guaçu com o município de Mercedes.
- d) Oeste: Linha de limite internacional representado pelo Rio Paraná (Lago de Itaipu), com a República do Paraguai.

Figura 1 - localização de Guaíra na Mesoregião Oeste Paranaense



Fonte: IBGE (2001; 2003). **Organização:** autor, **Elaboração:** REOLON, Cleverson A.

Para o município de Guaíra, a formação do Lago de Itaipu tem um significado especial, pois além de inundar terras agricultáveis, como ocorreu em outros municípios, cobriu também um conjunto de cascatas – Sete Quedas - que representava um importante atrativo natural de geração de renda para o município.

As belezas destas Sete Quedas desaparecem pela intervenção humana, intervenção esta evidenciada pela construção de um grande empreendimento tecnológico que é a Itaipu Binacional, hidrelétrica responsável, na atualidade, por mais de 20% de toda a energia elétrica produzida no país.

O fim das Sete Quedas é um marco importante para a história do município, pois estabelece dois períodos distintos de organização espacial, o antes e o depois. São duas escalas de tempo e de espaço, ou seja, da história e da geografia do município, dois momentos que estabelecem relações distintas do homem com a natureza. Num primeiro momento a natureza está representada pelas belezas das cataratas, que seduzem o homem com o turbilhão das águas e o seu estrondoso choque sobre rochas basálticas, enfeitando os admiradores com seu espetáculo. O turismo capitaneia este período, apropriando-se desta natureza como mercadoria e criando também uma economia de aglomeração, representada por inúmeros serviços que estavam direta e indiretamente associadas a esta atividade. Os números da economia deste período são perdidos com o alagamento, pois não há registro suficiente que demonstre a força da atividade turística para o desenvolvimento de Guaíra. Mas é, portanto, através das Sete Quedas que a atividade turística organizou uma incipiente estrutura, sob as condições técnicas existentes na época e sem um sistema de informação que só é conhecido na atualidade devido a aceleração tecnológica.

Neste primeiro momento, por ser o turismo o polarizador da economia do município, o espaço se organiza em função dele. Toda a infra-estrutura necessária para o seu desenvolvimento, de comunicação especialmente, recebe investimentos que irão definir uma ordem territorial.

Num segundo momento se estabelecem novas relações. Agora sobre o leito de um lago, com uma nova feição natural se conjuga novos valores de aproveitamento das águas, com mudanças na economia pesqueira e no transporte.

Desmantelada a estrutura organizacional do turismo com o fim das Sete Quedas, a economia que girava em torno desta atividade (hotéis, restaurantes, bares, lojas de souvenirs, boates, serviço de transporte, agências de viagem e outros de apoio) se reorganiza em Guaíra para adaptar-se a uma nova realidade. Assim, estabelece-se um novo arranjo espacial, reproduzindo a sociedade sob novos ritmos de organização econômica, política, social, cultural e ambiental, considerando que o fim das Sete Quedas gera também um impacto ecológico.

Portanto, são dois momentos importantes que marcam as mudanças ou

transformações do espaço geográfico de Guaíra, divididos pelo desaparecimento das Sete Quedas. Para fundamentar as observações feitas, utilizou-se de recursos, como dados referentes à economia, disponíveis em estudos e pesquisas do IBGE, IPARDES, IPEA, RECEITA FEDERAL e outros institutos de pesquisa. Também se utilizou das leis orgânicas do município em seus diversos períodos, assim como de Planos Diretores.

A literatura disponível, que trata da produção e reprodução do espaço, também foi imprescindível para compreender a dinâmica destes dois períodos. São vários os autores que nos embasaram, destaque para aqueles que contribuíram com mais profundidade na organização e reorganização do espaço: Correa (1991); Carlos (1999); Haesbaert (2004); Gottdiener (1993); Maricato (2000); Moreira (2004); Santos (1988, 1989, 1996b, 2001), Soja (1993) e Lefebvre (2004).

O levantamento de dados econômicos de período imediatamente anterior à formação do lago e o período posterior à formação do lago, circunscreveram a análise da pesquisa, possibilitando a interpretação empírica.

Considerou-se também, o fluxo de veículos de carga e passeio que acedem a Guaíra diariamente. Ainda se fazem presente neste trabalho algumas imagens que retratam as alterações do espaço geográfico municipal.

Da mesma forma que considera-se os Planos Diretores nesta pesquisa, não se pode deixar de analisar os fatos ocorridos à revelia de tais planos. Assim, os desdobramentos sociais e econômicos em função da formação do lago de Itaipu, da paralisação das obras da Usina de Ilha Grande, a construção da ponte sobre o Rio Paraná ligando o Estado do Paraná ao Mato Grosso do Sul, a mecanização agrícola e o surgimento do bloco econômico Mercosul foram de grande importância para o surgimento de novas formas espaciais, redesenhando a cidade em seus mais diversos aspectos.

Para que fosse possível um melhor entendimento das ocorrências locais, fez-se necessário entender um pouco as ocorrências regionais e nacionais que estavam em andamento. Para estruturar os capítulos desta pesquisa, optou-se por dividi-la em duas partes: na Parte I será analisado o município de Guaíra até a formação do Lago de Itaipu. Nesta parte subdivide-se em dois capítulos. No primeiro capítulo faz-se um estudo histórico da formação da cidade de Guaíra, suas formas e sua dinâmica socioeconômica até o ano de 1982.

A dinâmica socioeconômica local possui ligações com ocorrências em âmbitos maiores, ou seja, regional e nacional. Assim, procurou-se destacar também as medidas norteadoras da economia e que, por conseguinte propagadoras de transformações

espaciais, sociais e econômicas a nível nacional e regional, permeadas por políticas públicas nacionais.

Por essa razão foi necessário o estudo e análise dos Planos Nacionais de Desenvolvimento - PNDs , especialmente o I e o II, que possuem uma relação mais direta com Guaíra e seus desdobramentos com reflexos sobre o âmbito nacional, estadual e local.

Desta forma, o malogro em que se constituiu o programa desenvolvimentista brasileiro com o desenvolvimento a qualquer custo, os choques do petróleo de 1974 e 1979, a crise financeira internacional a partir de 1980, o endividamento público e a conseqüente falência do Estado brasileiro são pontos importantes para o entendimento das ocorrências locais.

No segundo capítulo buscou-se fazer a análise do papel do turismo na dinâmica econômica de Guaíra. Dá-se atenção especial ao turismo pelo fato de ser essa atividade muito importante para a economia de Guaíra até a formação do Lago de Itaipu. Investiga-se neste capítulo o grau de importância econômica das Sete Quedas para a economia local, as condições estruturais, a iminência do fim das Sete Quedas e a sua repercussão, enfocando os movimentos de resistência. Por último, neste capítulo, investiga-se o potencial turístico do município de Guaíra considerando outros equipamentos turísticos.

Na Parte II, representada pelo segundo momento de organização sócio-espacial do município, está distribuída em dois capítulos: o terceiro e o quarto. O terceiro capítulo trata da reorganização do espaço. Neste, estuda-se a reorganização do espaço geográfico municipal a partir dos Planos Diretores, de 1980, 1992 e 2007. As possibilidades de alteração com a implementação de novas obras como o caso da ferrovia Ferroeste, a construção da ponte sobre o Rio Paraná e num segundo momento, analisa-se a dinâmica econômica na atualidade.

A Nova dinâmica econômica está marcada pelo incremento de alguns ramos de atividade na economia municipal, como o caso do ensino superior, o turismo de compras no Paraguai que possui influências sobre a economia da cidade de Guaíra, um forte crescimento no número de estabelecimentos comerciais, aumento no emprego formal, a industrialização de alguns produtos como, a mandioca e o leite e o crescimento do PIB *per capita*.

O capítulo IV trata da inserção de Guaíra na Mesoregião Oeste do Paraná. Nesta altura do trabalho busca-se a participação de Guaíra no contexto regional. Leva-se em consideração a participação neste contexto, o passado e o presente com a finalidade de se fazer um paralelo entre os dois momentos.

Neste capítulo, destaca-se a formação de uma nova regionalidade através da criação do Conselho dos Municípios Lindeiros ao Lago de Itaipu. Estes municípios formam a chamada região Costa Oeste, expressão decorrente de um programa do governo do Estado do Paraná para fomentar o turismo na região. Há interesses comuns aos municípios lindeiros e desta forma sedimenta-se a inserção de Guaíra no contexto regional. As novas perspectivas de regionalização estão se ordenando pela realidade fronteiriça, marcada por ritmos distintos de desenvolvimento, mas que estão interligados por fluxos diários de atividades econômicas. A economia regional reescreve esta fronteira com o Paraguai através do Mercosul, possibilitando relações que extrapolam o econômico. A divisa com o Estado do Mato Grosso do Sul fortalece também a dinâmica sócio-espacial de Guaíra especialmente com os novos projetos da Ferroeste, pois criará uma série de novas possibilidades de desenvolvimento. Este último capítulo se completa com o ICMS ecológico que desde 1999 está ampliando os recursos do município para suprir as demandas financeiras, assim como assegura novos investimentos e sugere uma política de preservação ambiental, através de uma Unidade de Conservação.

PARTE I: O MUNICÍPIO DE GUAÍRA ATÉ A FORMAÇÃO DO LAGO DE ITAIPU

O espaço geográfico em Guaíra até 1982 já havia sido alterado de forma significativa ao longo do tempo. O lugar que recebera os primeiros habitantes, caracterizados como civilizados no ano de 1552, com a fundação do *Pueblo de Ontiveros* por determinação do Governador de *Asunción* passou a partir daí a sofrer as primeiras intervenções humanas e a sofrer as primeiras transformações.

Foi neste contexto, de interesse colonialista, que surgiram as primeiras ações dos ditos civilizados na região. Primeiro foram as *encomiendas*, mais tarde as Missões do Guairá e por último as bandeiras. O território do Guairá, segundo Schalleberger (2007) era composto de aproximadamente 300.000 habitantes (índios guaranis) no período das *encomiendas* e de 50.000 no período das missões jesuíticas. Houve ainda um terceiro momento ou ciclo como estabelece Schalleberger (2007), as Bandeiras.

A ação dos bandeirantes em território do Guairá teria aprisionado e escravizado pelo menos 60.000 índios entre habitantes da Redução Jesuítica do Guairá, independentes e encomendados durante suas incursões pela região.

Essas incursões se deram sobre tudo entre 1628 e 1632, e neste período foram suficientemente fortes para dizimar as populações e aniquilar a organização social existente no Guairá.

Têm-se assim, as primeiras grandes transformações sociais na área hoje compreendida pelo município de Guaíra e adjacências, seja em território brasileiro ou paraguaio.

Contudo, as transformações do espaço geográfico mais significativas ocorreram após a chegada de Thomaz Laranjeira ao lugar, e da implantação da fazenda modelo que deu origem ao que hoje é a cidade de Guaíra. A erva mate representa o primórdio da ordem espacial de Guaíra, com se verá no primeiro capítulo.

CAPÍTULO I – AS PRIMEIRAS ARRUMAÇÕES ESPACIAIS EM GUAÍRA

O sucesso da exploração da erva mate pela Companhia Mate Laranjeira levou seus proprietários a solicitarem mais terras ao governo do Estado, e desta forma também o núcleo administrativo da companhia foi alvo de novas alterações.

A partir de 1913 novas transformações começaram a atingir o espaço em Guaíra e uma ferrovia foi construída com o intuito de fazer o transporte de erva mate e madeira para além das Sete Quedas até a Argentina. Com uma extensão de sessenta quilômetros, a ferrovia partia dos galpões a beira do Rio Paraná, em Guaíra, até a cidade de Porto Mendes ao sul das Sete Quedas. Na figura 2 pode-se ver a cidade no ano de 1936.

Figura 2 – Guaíra -PR, em 1936



Fonte: Revista 7 Quedas

1.1 A economia da erva mate para a organização do espaço de Guaíra

O lugar que no passado servia como o meio de vida aos povos indígenas que viviam na região, gradativamente foi se modificando, e o trabalho das pessoas que era destinado a sua sobrevivência deu lugar ao trabalho em escala comercial. Assim, os homens que não possuíam o capital para proporcionar a produção, eram obrigados a vender sua força de trabalho àqueles que o possuíam.

Com o advento da revolução industrial, a tecnologia passou a fazer parte do dia-a-dia cada vez de um número maior de pessoas no mundo todo. A tecnologia associada às oportunidades apresentadas pelo capitalismo que floresceu em todo o mundo provocou o aumento das relações comerciais.

As relações comerciais ampliadas acabaram por provocar intensas e duradouras transformações no espaço geográfico mundial. Elas fazem parte de um leque grande de atividades, sejam elas urbanas ou rurais. O estreitamento das fronteiras ou a aproximação entre povos de culturas e bandeiras diferentes estabeleceu uma nova velocidade aos acontecimentos econômicos, sociais e científicos.

A política amistosa entre povos e governos sempre resultou em avanços de toda ordem, e neste caso a proximidade geográfica entre dois povos acabou por resultar em uma ampla interação econômica e social, produzindo assim as alterações no espaço geográfico em Guaíra.

Acredita-se que tenha sido a força do capital com seus tentáculos que tenha proporcionado as primeiras grandes transformações nesta cidade. Isso parece se fundamentar ao se observar que já em 1919 Guaíra passou a contar com estrada de ferro, hotel, armazém, escola, clube recreativo, hospital, luz elétrica e telefone.

Um exemplo da ação do capital sobre os rumos dos acontecimentos é o tamanho da receita da Companhia Mate Laranjeira que na época era seis vezes maior do que o orçamento do Estado do Paraná (GUAZZELLI, 2006).

A forma sistematizada de organização da vida urbana impressa à cidade como um todo no princípio do Séc. XX, especialmente Guaíra, dava a ela um aspecto de auto-suficiência. Esta característica, típica da administração da Companhia Mate Laranjeira, foi durante muito tempo motivo de orgulho das pessoas que nela viviam.

Viver em um ambiente urbano ainda no primeiro quarto do século XX, e poder dispor em meio à vida selvagem da Mata Atlântica, de todos os recursos de um grande centro, deveria ser, acredita-se, razão de orgulho.

A forma com que as ruas foram traçadas, obedecendo às necessidades da produção organizada de erva mate denota perfeitamente a preocupação dos administradores da época com o escoamento da mesma e a acessibilidade dos trabalhadores às unidades de embarque e às suas casas.

Embora existisse rede de esgoto e água encanada na cidade, convém ressaltar que as pessoas que tinham acesso a esse tipo de serviço eram apenas aquelas que ocupavam as residências circunscritas ao espaço delimitado para ser ocupado pelos trabalhadores envolvidos com os trabalhos administrativos da companhia. Isso demonstra o critério seletivo e austero de administração capitalista dada à cidade já naquele período.

A Companhia Mate Laranjeira era uma empresa de capital argentino/brasileiro que se dedicava ao extrativismo da erva mate e madeira de lei a partir do sistema de obrage.

Esse sistema não tinha a finalidade de colonização das áreas sob seu domínio. As áreas a serem exploradas podiam ser de propriedade da Companhia ou ainda repassadas através de concessões do governo (WACHOWICZ, 1982).

A intenção deste modelo de exploração -obrage - era a dominação econômica, ampliando desta forma seus ganhos, alargamento de seus limites territoriais e talvez o aumento de sua influência na política regional. Seus domínios geralmente eram muito extensos, podendo alcançar alguns milhões de hectares. Segundo Wachowicz (1982), a renovação da concessão das terras em 1916 não ultrapassou 1.440.000 hectares, entretanto, no passado a extensão territorial da Companhia Mate Laranjeira havia sido muito maior. Assim, percebe-se que a importância na organização do espaço e na geração de riquezas era muito grande.

A importância social exercida por tal companhia gera controvérsias, pois, ao mesmo tempo em que de alguma forma interferiu no espaço e criou meios para o surgimento da cidade de Guaíra, detinha sob seu poder uma categoria profissional sem muitas alternativas - os mensus.

Os mensus eram trazidos da Argentina e do Paraguai, geralmente recebiam uma antecipação salarial pelo trabalho que ainda iriam prestar e só poderiam deixar a empresa quando todos seus débitos fossem eliminados. Como a permanência destes na coleta de erva mate ou madeira gerava despesas com alimentação, esta era cobrada integralmente, assim os mensus ficavam atrelados à empresa em função de suas dívidas.

Segundo Wachowicz (1982), a influência econômica e política da Companhia era muito grande, e durante muito tempo conseguiram impedir a venda de terras no sul do Mato Grosso por parte do governo aos colonos provenientes de outras partes do país. Desta forma, seus interesses estavam assegurados com a manutenção das áreas de extrativismo.

O poder econômico e político da referida companhia não estava apenas relacionado ao exposto no parágrafo anterior. Estima-se que essa organização mercantil não se utilizava de serviços de terceiros para nenhuma atividade, como armazenagem ou transporte, por exemplo.

Diariamente a empresa transportava com suas locomotivas, de Guaíra para Porto Mendes 86.400 quilos de erva mate. Toda a logística para o pleno funcionamento do transporte ferroviário da empresa ficava a cargo da chamada seção de manutenção. Neste departamento eram mantidos 80 funcionários nos serviços de fundição de ferro, bronze e

alumínio. Dentre os itens produzidos estavam todos os equipamento necessários para a manutenção dos vagões e trilhos da linha férrea. Ainda fabricava-se hélices para embarcações aquáticas, vagonetas para transporte ferroviário, rodas, sapatas e outros itens.

Havia ainda o transporte fluvial. Para esta modalidade a empresa dispunha de 21 embarcações. Estas embarcações transportavam madeira, gado e erva mate. O percurso das mesmas tinha sempre como princípio e fim a cidade de Guaíra. De Guaíra se dirigiam para as localidades de Dourados, Iguatemi, Amambaí e Porto Presidente Epitácio no estado de Mato Grosso do Sul (TOMAZINHO, 1981).

A empresa tinha em seu quadro de funcionários sempre uma média entre 2000 e 2200 trabalhadores. Essa mão-de-obra era majoritariamente paraguaia e eram recrutados através de um escritório mantido na cidade argentina de Posadas, ponto estratégico para essa função. Os trabalhadores solteiros eram alojados em grandes salões com capacidade para 200 pessoas. Os trabalhadores casados, que tinham família no lugar, possuíam suas casas, embora se deva salientar que a maioria dos casados deixavam suas famílias nos seus lugares de origem e retornavam apenas após alguns meses de trabalho.

Em 1963 a Companhia Mate Laranjeira produziu 1.920.000 quilos de erva-mate embora não seja este um número interessante, pois, o auge da produção desta companhia deu-se em 1956 com o total de 4.556.000 quilos de erva-mate (TOMAZINHO 1981).

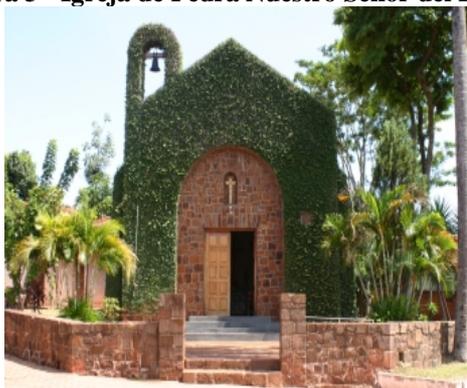
Todo o resultado da extração de erva-mate e madeira era exportado para Argentina e Uruguai onde o costume de consumir a erva-mate, principalmente como chimarrão era corrente entre as pessoas.

Os grandes lucros contabilizados pela companhia não eram revertidos em melhorias para a população que vendia a força braçal para a execução das atividades da Companhia Mate Laranjeira e assim a cidade possuía outro ritmo e outra organização fora das linhas de interesse da empresa.

Embora os interesses não fossem os mesmos, a espiritualidade fazia com que as pessoas convergissem para o mesmo ponto da cidade. Sabe-se que a espiritualidade faz parte da vida social e, portanto, da vida das cidades. A construção da Igreja de Pedras “*Nuestro Señor del Perdón*”¹ (figura 3) é uma evidência da importância do culto religioso para todas as sociedades, e, desta forma, este sentimento ajudou na configuração do espaço geográfico e nos traços da arquitetura do patrimônio histórico e cultural de Guaíra.

¹ A Igreja de Pedra Nuestro Señor del Perdón teve sua obra concluída em 1932 e hoje se constitui em um local de grande visitação, sendo freqüentada por turistas que chegam para conhecer a história da cidade ou ainda que estão apenas de passagem pelo lugar.

Figura 3 - Igreja de Pedra Nuestro Señor del Perdón



Fonte: José Flávio Marques da Silva

O patrimônio histórico e cultural da cidade representado pelo casario antigo, prédios públicos do início do Século XX e outros prédios utilizados na administração, estocagem e embarque de erva-mate da Companhia Mate Laranjeira, compõe o espaço físico que foi primeiramente ocupado nesta cidade e guarda os mesmos traços do passado em um número significativo de edificações.

Os grandes galpões construídos junto à margem esquerda do Rio Paraná, e que compunham a paisagem alterada no princípio do século passado, insistem em marcar o território dantes ocupado pela vida silvestre. Apesar de algumas ruas que davam acesso aos mesmos terem desaparecido, em parte, em função da ação do tempo e em parte, pela ação do homem, não se pode deixar de observar tal ocorrência.

Deste modo, segundo Santos (1988) os objetos geográficos² e os objetos sociais³ foram sendo incorporados ao cotidiano da cidade – o segundo em decorrência da existência do primeiro – e, assim, conforme Santos (1988), o espaço não se caracteriza apenas pelas formas, mas também pela participação do homem sobre estas formas, configurando assim a vida social, culminado deste modo em novas formas e novas organizações do espaço.

Relativo a esta participação do homem nas alterações do espaço geográfico, Garcia (2007) diz que “A organização do espaço está diretamente condicionada ao homem, logo à produção e a atividade econômica, e essas não devem ser ignoradas sob nenhuma hipótese”.

Para Soja (1993) o espaço é heterogêneo, pois, eles se formam em todas as sociedades e assumem formas diversas e sofrem modificações ao longo do tempo. Para este

² Objetos geográficos são representados pela própria natureza, ou seja, os objetos naturais, tais como, a matéria prima, as árvores, flores, florestas, rios etc.

³ Objetos sociais são as coisas produzidas pelo homem como, por exemplo, casas, prédios, usinas hidrelétricas etc.

autor, o espaço se altera à medida que os fatos históricos acontecem. O que demonstra a indissociabilidade do tempo histórico com o espaço geográfico.

A participação social na organização física e política do espaço caracterizam a profundidade desta relação. Soja (1993) se vale em sua obra de uma afirmação nesse sentido feita por David Harvey mostrando assim que da mesma forma que a industrialização foi produtora do urbanismo moderno, hoje o urbanismo produz a industrialização. Desta forma, a organização do espaço não foge à participação do homem, pois este tem no espaço seus interesses e neles suas necessidades, o que se configura em práticas sociais que se acumulam ao longo do tempo, implicando em conteúdos e formas espaciais diferenciadas.

Considerando-se a necessidade humana, acaba-se por tocar na crescente e definitiva participação do homem nas alterações do espaço, pois este homem é fruto do consumo ou da sociedade capitalista e isto denota conflitos e crises conforme Soja (1993 p. 157)

A produção da espacialidade capitalista, entretanto, não é um acontecimento que ocorra de uma vez por todas. A matriz espacial precisa ser constantemente reforçada e, quando necessário reestruturada, ou seja, a espacialidade precisa ser socialmente reproduzida e esse processo de reprodução é uma fonte permanente de conflito e crise.

Possivelmente, as soluções para os conflitos oriundos do processo de reestruturação do espaço, passem exatamente pela observância da importância dos valores humanos, das aspirações da comunidade como um todo e nunca de apenas alguns indivíduos.

Gottdiener (1993) enfatiza que o espaço não pode ser reduzido à localização ou às relações sociais. Para ele há que se ir muito além disso, pois na verdade ele representa uma multiplicidade de preocupações sócio-materiais e assevera que:

O espaço é uma localização física, uma peça de bem imóvel, e ao mesmo tempo uma liberdade existencial e uma expressão mental. O espaço é ao mesmo tempo o local geográfico da ação e a possibilidade social de engajar-se na ação. Isto é, num plano individual, por exemplo, ele não só representa o local onde ocorrem os eventos (função de receptáculo), mas também significa permissão social de engajar-se nesses eventos (a função da ordem social) (p. 127).

Se o espaço é modificado pela presença do homem e por causa de suas necessidades, há que se considerar então tais relações na mais ampla profundidade. Assim, ele deixa de ser apenas algo físico, como reforça Gottdiener (1993) e passa a incorporar uma série de outros significados. Dentre esses significados, pode-se considerar a possibilidade de o

indivíduo participar ativamente do processo de organização, fazer parte da história, interagir com a história que vai sendo feita, vivida. Participar ativamente de cada momento, imaginar o espaço como fruto do querer de cada um, aliado à efetiva participação de todos, na construção de algo que possa agregar a todos, sem exclusões.

As agressões ou alterações impostas ao meio ambiente ou ao espaço geográfico como um todo, não apenas no caso específico de Guaíra, mas em todos os lugares foram sendo legitimadas em nome do progresso.

O termo progresso está associado ao termo desenvolvimento, entretanto é importante ressaltar que sendo assim, há que se considerar o fato de o desenvolvimento se apresentar com duas, ou quem sabe, muito mais faces. Assim, não se pode afirmar que a chegada do desenvolvimento econômico a um lugar também represente ganhos sociais, ou desenvolvimento social. Desta maneira, o progresso que bateu à porta dos brasileiros, chegou em forma de inovações tecnológicas, e parece, sem contemplar devidamente e de forma positiva as pessoas por ele afetadas.

Para Dupas (2007), “O progresso é um mito renovado por um aparato ideológico interessado em convencer que a história tem destino certo e glorioso”, sendo assim há que se perguntar a quem o progresso serve, quais os riscos e quais os custos, sejam de natureza social, ambiental ou econômica, e ainda, quais as conseqüências futuras que ele pode gerar, benéficas ou não.

Esse mesmo progresso e as ideologias que o alicerçavam passou a fazer parte do dia-a-dia da população brasileira, por exemplo, após o Golpe de Estado em 1964, e a partir daí observou-se grandes transformações, físicas, sociais e econômicas no país.

Ao se observar a realidade espacial brasileira anterior e compará-la com a realidade posterior à elaboração e implementação dos PNDs, (Plano Nacional de Desenvolvimento) observar-se-á que foi justamente sob a égide de tais planos que o espaço geográfico nacional mais sofreu transformações.

1.2 Sob a égide dos Planos Nacionais de Desenvolvimento - PNDs

A análise dos PNDs contribui na compreensão da organização e reorganização do espaço geográfico brasileiro, pois foram políticas que nortearam grande

parte do desenvolvimento urbano e rural num período marcado por muitas mudanças, seja no aspecto político, econômico, social, cultural e espacial do território brasileiro.

Corrêa (1991, p.1-2) tratando da fragmentação do espaço nos ensina que é:

[...] decorrente da ação dos diversos agentes modeladores que produzem e consomem espaço urbano: proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais, proprietários fundiários, promotores imobiliários, Estado e grupos sociais excluídos. A ação desses agentes, que obedece a uma lógica que é simultaneamente própria e geral, produz os diferentes fragmentos que compõe o mosaico urbano.

Desta forma, o Estado se fez presente nas transformações do país, ora por iniciativa própria, ora através de incentivos às empresas nacionais ou estrangeiras que passariam a se instalar no país. O Estado foi o grande indutor da produção do espaço, distribuindo e redistribuindo equipamentos e serviços na ordenação do seu território.

O Decreto Presidencial nº. 53.914, de 11 de maio de 1964, criou o cargo de Ministro Extraordinário do Planejamento e Coordenação Econômica. Este posto foi ocupado por Celso Furtado, e, sua atribuição era de dirigir e coordenar a revisão do plano nacional de desenvolvimento econômico.

Também era função do ministro, coordenar e harmonizar em planos gerais, regionais e setoriais, os programas e projetos elaborados por órgãos públicos, coordenar a elaboração e a execução do Orçamento Geral da União e dos orçamentos dos órgãos e entidades subvencionadas pela União, harmonizando-os com o plano nacional de desenvolvimento econômico.

A intervenção estatal na economia não era novidade para o país, pois desde o governo Vargas, a presença do Estado havia aumentado sobremaneira. Contudo, o período de JK (1956 a 1961) à frente da presidência da república e a instalação do governo militar (1964 a 1985) foi marcado pela forte presença do Estado na Economia. Essa intervenção se deu através de concessões, subsídios e a criação de número significativo de empresas estatais.

As ações do governo central no sentido de fomentar a industrialização e promover o crescimento econômico do país, procurando criar infra-estrutura adequada para esta realidade, acabou por endividar sobremaneira o Estado Nacional. Nesse sentido, para fazer frente a tais problemas, são organizadas estratégias conforme Souza (2005, p. 26) destaca:

Buscando solucionar as denominadas “crises econômicas”, o Estado organiza estratégias de superação, procurando efetuar as intervenções com políticas macroeconômicas e setoriais, garantindo as benesses econômicas à elite em detrimento da grande maioria da população.

Assim, a parcela da população brasileira formada pela elite econômica, sempre dada às facilidades provenientes do setor público, passou então a receber ainda mais benefícios com as novas políticas em detrimento de outros setores. Alguns setores da economia cresceram de forma desmedida e a grande massa populacional do país não se beneficiou das vantagens do período desenvolvimentista brasileiro.

As inovações que se apresentavam à vida nacional não eram exclusividade de grandes centros ou do eixo Rio-São Paulo. O Estado do Paraná também sob o patrocínio do governo passou a experimentar as mudanças.

Transformação interessante no cenário estadual referente à população e a matriz produtiva do estado passou a se observar a partir de 1970 com aprofundamento em 1980, conforme IPARDES (2003, p. 14)

As mudanças estruturais na economia, com modificações profundas nas relações de trabalho e na estrutura agrária, resultaram em grandes fluxos migratórios em direção às fronteiras regionais, internas e externas ao Estado, cujo auge ocorreu nas décadas de 1970 e 1980.

Embora grande parte do interior paranaense tenha começado a ser ocupado em 1940 e 1950, tal ocupação se deu mais intensamente no final dos anos da década de 1960 e princípio da década de 1970 alongando-se até os primeiros anos da década de 1980. Em 1980 praticamente todas as áreas agricultáveis do Estado haviam sido ocupadas e o Paraná já se apresentava como grande força agrícola brasileira.

Apesar da grande pujança agrícola que o Estado apresentava, este setor não passou ileso às transformações que ocorriam no Brasil de maneira generalizada conforme IPARDES (2003, p 14).

Os anos 70 e 80 foram períodos de intensa urbanização do Estado, não só pela elevação da proporção de moradores urbanos, mas pelo surgimento de um urbano mais estruturado e qualificado economicamente. A estruturação do sistema urbano paranaense passa a configurar uma rede de centros bem distribuídos no território, porém com nítidas áreas de concentração, resultantes de uma dinâmica migratória ainda não conclusa.

Assim, o espaço ia sendo fragmentado a nível nacional e também estadual. Tanto o Paraná quanto Guaíra puderam sentir a força transformadora do capital sobre o homem e sobre o meio.

A fragmentação do espaço em Guaíra se deve, sobretudo, pela força de um vetor, o capital. O capital influenciou a ação dos atores promotores das alterações do espaço. É importante ressaltar que neste caso não houve a ação isolada de um agente, mas de todo o conjunto que compõe uma sociedade. Primeiramente foram os interesses mercantis que se traduzem em grandes ganhos econômicos aos donos do capital e em seguida a atração que o capital exerce sobre aqueles que não o tem e decidem então, vender sua força de trabalho.

A presença de pessoas dispostas a vender seu trabalho demanda uma série de serviços que precisam ser aprimorados ou implantados. O fato da necessidade de novas moradias, novas ruas, construção de escolas, e, enfim, toda uma gama de equipamentos e serviços para atender às novas necessidades do lugar, acabam por propagar alterações no meio, transformando-o.

As empresas e as pessoas não são responsáveis isoladas pelas modificações do espaço geográfico, pois, há que se considerar a presença do Estado que pode até ser moroso, mas, também atraído pelas possibilidades de ganhos e também pelas necessidades de infra-estrutura apresentadas pela população, e que na maioria das vezes só podem ser oferecidas por este ator – o Estado – acaba por se fazer presente e responsável nas transformações.

1.2.1 Novas formas de territorializar o município de Guaíra

Após a criação do município em 1951, pela lei nº. 790 de 14 de novembro daquele ano, as transformações no meio não pararam de acontecer. Guaíra possuía na época um destacamento do Exército Brasileiro e passou a ter outros serviços para atender às necessidades do novo município.

O Exército Brasileiro tinha uma função principal que era guardar e garantir a fronteira nacional, entretanto esta não era a única atribuição desta força. Toda a área hoje chamada de Meso-região Oeste paranaense estava desprovida de forças policiais capazes de fazer frente às ocorrências originárias de conflitos entre grileiros, posseiros e proprietários de terras das colonizadoras da região, e, assim era o Exército que desempenhava a função de prevenção e até de repressão de atos considerados à margem da ordem e da lei.

Com a importância política recebida, tendo sido desmembrada de Foz do Iguaçu e elevada a categoria de município, congregando sob sua área de influência e jurisdição as vilas Maripá, Palotina e Terra Roxa com uma área total de 4.542 Km², também parte da importância econômica seria restabelecida a partir daí (IPARDES, 1981).

As pessoas que chegaram a Guaíra em função da nova realidade passaram a construir novos territórios. Sobre isso Garcia (2007, p. 27) assevera que:

Se o ator territorializa o espaço, o território é decorrente das ações dos homens, suas afinidades e relações que se estendem à apropriação. O território atua dinamicamente com as facilidades empreendidas pela comunicação e mobilidade, aproximando os indivíduos que concebem uma identidade coletiva entre si e com a produção do espaço no qual exerce sua força de trabalho.

Assim, se homem toma posse de um lugar, e se podemos chamar este lugar de espaço e o transforma, o faz de acordo com suas necessidades e seu desejo, logo se pode dizer que este espaço foi territorializado, ou seja, tornou-se território daquele indivíduo que o alterou. Isto nos leva à percepção das múltiplas formas de territórios.

As diversas formas de territórios, segundo Moreira (2004) são tantas que podem gerar conflitos, pois, cada grupo ou cada indivíduo busca legitimidade para seu território, entretanto, há uma regulação legal sobre o que se pode e o que não se pode e aí se estabelecem os conflitos.

Destarte, o território pode então ter muitas faces, e daí, pode nascer mais uma dificuldade, onde começa e onde termina determinado território. O território político, econômico, rural, urbano, virtual etc. Ao mesmo tempo em que se coloca a configuração de território desta forma, não se pode ignorar a ligação entre eles, pois, o econômico não existe sem o político e assim sucessivamente (HAESBAERT, 2004).

Em Guaíra, além das alterações do espaço, existem os diversos territórios que se formaram ao longo do tempo. Alguns destes territórios se mantêm até hoje, entretanto, há outros que desapareceram ou se transformaram em territórios diferentes, com outra finalidade.

Haesbaert (2004) pondera que a visão de território hoje deve se dar sob a ótica do entrelaçamento, ou seja, dos territórios-rede. Algo fragmentado, mas com ampla mobilidade e que possibilita desta forma o contato entre os diversos pontos desta rede.

Justamente a ação do homem, levado por suas necessidades, faz com que a idéia de rede seja entendida como difusora de inovações, permitindo desta forma a expansão das atividades e alargamento dos limites físicos do espaço.

O movimento expansionista da agricultura brasileira que chegou ao Paraná a partir dos anos 1950, quando nasceram os principais núcleos habitacionais da Região Oeste Paranaense, também atingiu Guaíra. Desta forma a cidade passou a receber população proveniente de diversos lugares do país. Alguns motivados pela expansão da atividade agrária e outros motivados pelas belezas naturais existentes no lugar.

Estes fluxos populacionais que atingiam Guaíra não eram isolados, pois as novidades que se apresentavam no país alavancavam correntes migratórias em todas as direções do país, sobretudo em direção às áreas mais industrializadas.

O Brasil, que começa a década de 1970, não era mais o país do passado, sem indústrias e absolutamente rural. Naquele período, o país marchava definitivamente para um novo momento a partir do modelo econômico implantado pelo regime de governo estabelecido após 1964, e se defrontava com grandes problemas de ordem econômica. Esses problemas existiam porque o país passou a crescer a índices nunca vistos anteriormente em toda a história nacional devido ao impulso industrial dado ao país pelo novo regime.

Industrializar um país pressupõe infra-estrutura, transportes, mercado consumidor, geração de energia entre uma série de outros.

A necessidade de geração de empregos e de medidas fortes eram necessárias. Era preciso mostrar à população as intenções do governo a fim de tirar o país do forte processo recessivo dos primeiros anos da ditadura militar. Isso fez com que fosse lançado um programa estratégico de desenvolvimento. Esse programa, chamado de Programa Nacional de Desenvolvimento – PND – passou a estimular a demanda a partir do aumento do crédito, de políticas fiscal e monetária (BANTI, 2005).

O novo estágio da saúde econômica do Estado, que surgiu por conta do planejamento, permitiu ao governo a possibilidade de um grande arranque no que tange a infra-estrutura do país. Assim medidas no sentido de dar suporte ao acelerado crescimento econômico do Brasil, o governo, através do I PND (1972 a 1974) iniciou uma série de obras pelo país.

Piquet (1990, p. 72) assinala que a forte presença pública transforma-se no pilar mestre de tal programa. “O setor público, através dos gigantescos investimentos que ficaram a cargo dos sistemas Eletrobrás, Petrobrás, Siderbrás, Embratel etc., torna-se, portanto, o sustentáculo dessa estratégia de âmbito nacional.”

Essa estratégia foi também seguida por muitos governos estaduais, especialmente o governo paranaense.

O surgimento de centros urbanos mais organizados com uma crescente oferta de trabalho proveniente das políticas de industrialização e desenvolvimento econômico do país, agregados à mecanização agrícola que já se fazia presente em um número significativo de propriedades agrícolas do Estado contribuíram para a sedimentação da vida urbana no Paraná. Embora a fronteira agrícola do Paraná pareça ter se esgotado na década de 1980, isto não arrefeceu o processo migratório paranaense⁴.

A necessária infra-estrutura para o desenvolvimento nacional já havia sido sentida em Guaíra e desta forma muitas inovações que chegariam tardiamente a muitos lugares do país, chegaram a Guaíra de forma mais precoce.

Pela figura 4 é possível ver a importância da ocupação que estava ocorrendo e a necessidade de se dotar a cidade com alguns recursos, que hoje são considerados indispensáveis, mas que na época de sua construção, a eletricidade, por exemplo, não desempenhava o mesmo papel dos dias de hoje. Assim, através da construção da usina hidrelétrica, do aumento das áreas agrícolas, do aprimoramento das atividades comerciais, da presença do Estado e suas representações, pode-se ver a transformação do espaço geográfico de Guaíra.

Figura 4 - Construção do Canal da Usina de Guaíra - PR, 1958.



Fonte: Waldemar Piotrowski

⁴ Em 1991 e anos posteriores registraram a continuidade no processo migratório campo cidade, entretanto, não foi apenas este o palco de transformações. As cidades agora também faziam parte do processo migratório, prevalecendo assim à busca por cidades maiores em detrimento das menores (IPARDES, 2003).

O canal em obras da figura 4 refere-se às obras de construção de uma pequena usina hidrelétrica localizada na cidade de Guaíra e com o intuito único de gerar energia para esta comunidade. Embora pequena, foi ela que garantiu o abastecimento de grande parte da necessidade energética da cidade de Guaíra até ser encampada pela COPEL e mais tarde desaparecer sob as águas do Lago de Itaipu.

Da mesma maneira que pessoas de variadas partes do Brasil e até do exterior afluíam à Guaíra na segunda metade do Séc. XX com o objetivo de conseguir uma nova terra, um novo lugar para viver e aí estabelecer suas relações, fossem elas de amizade ou profissionais, também em outros pontos havia e há tal ocorrência de forma simultânea. E é esta simultaneidade de interação entre o homem e meio que parece fazer parte da história da humanidade, que é capaz de agregar formas e conteúdos à superfície de acordo com os anseios ou necessidades humanas.

As necessidades humanas são crescentes, e este processo apresenta sempre novas demandas. O atendimento a tais demandas requer a interação homem-meio. O convívio ininterrupto do homem ao longo da história sempre dotou esta relação com novas realidades, novas formas, dotando tal processo de significados, simbólicos ou físicos.

Os novos significados e as novas formas produzidas a partir da relação homem-meio passarão de uma geração para outra, entretanto, essas formas não são imutáveis, e, podem sofrer alterações sucessivas de acordo com as necessidades do homem. Assim, as transformações em Guaíra atenderam ao longo do tempo as necessidades para cada período, e, desta forma continuam, em evolução, e, por conseguinte modificando o espaço geográfico.

Para Abreu (2003) *apud* Dourado (2007) é preciso encarar as cidades e seu espaço como uma mistura de tempos e especialidades, pois, para ele, tais especialidades ao longo do tempo em que se apresentam acabam por produzir novas formas, mas ressalta que não apenas as formas se alteram, os conteúdos também se modificam. Assim, não se pode separar o tempo do espaço geográfico, pois, sua relação é intrínseca, como já dito anteriormente.

São abstrações importantes para se compreender as primeiras ocupações em Guaíra, pois o homem foi se acomodando ao meio e fazendo deste, sua forma de vida. As potencialidades existentes no lugar suscitavam aspirações diversas na gente que aportava nestas terras. Desta maneira, as transformações foram sendo implementadas na medida e de acordo com a necessidade de cada novo habitante.

Dentre as necessidades dos novos habitantes que foram sendo atendidas com o passar do tempo e conseqüentemente gerando novas modificações, está a construção da Usina Hidrelétrica de Guaíra.

Planejada e construída pelos militares, a usina passou a atender a necessidade local de energia elétrica. Localizada há pouco mais de duas centenas de metros do início dos Saltos, desapareceu juntamente com as Sete Quedas, quando foram cobertas pelas águas do Lago de Itaipu em 1982.

Além da capacidade local de auto sustentação energética, o mesmo complexo dava lugar à mata nativa nas áreas adjacentes conforme se pode ver nas figuras 5 e 6.

Figura 5 - Usina hidrelétrica de Guaíra - PR, 1962.



Fonte: Waldemar Piotrowski

Figura 6 - Usina hidrelétrica de Guaíra - PR, 1978.



Fonte: Orias Alves Vieira

A relação estreita do homem com o meio passou a ser algo corriqueiro e as operações modificadoras andavam em tal ritmo que parecia não ser possível que se procedesse de outra forma.

A cidade tomava novas formas físicas a cada ano que se passava, e as inovações se faziam presentes. O espaço antes ocupado por atividades agrárias, ia paulatinamente dando lugar para novas edificações e apresentando feições diversas. A seqüência de fotos, figuras 7, 8 e 9, dá mostras da arquitetura e da ocupação em 1956, mostrando ângulos diferentes de uma mesma imagem. Esse ponto da cidade, a rua Presidente Getúlio Vargas, era o mais movimentado, pois dava acesso ao Quartel do Exército Brasileiro e mantinha no outro extremo, acesso ao Rio Paraná.

Figura 7 - Rua do Quartel (Av. Pres. Vargas) Guaíra - PR. 1956



Fonte: Waldemar Piotrowski

Figura 9 - Av. Pres. Getúlio Vargas 1956 – Guaíra - PR.



Fonte: Waldemar Piotrowski

Figura 8- Av. Pres. Getúlio Vargas – 1956 Guaíra - PR.



Fonte: Waldemar Piotrowski

Esta mesma rua, através dos prédios na figura 09, abrigou a prefeitura municipal e a câmara de vereadores quando da instalação do município. Abrigou também o primeiro hotel da cidade.

Toda a vida social, política e econômica de Guaíra concentrava-se neste local. Era a rua principal ou rua do quartel. Num extremo estavam as instalações do Quartel do Exército Brasileiro e no outro extremo o porto de passageiros com destino ao Paraguai no Rio Paraná. As atividades econômicas e sociais desenvolviam-se nesta rua em função da presença de órgãos importantes como a Cia. de Navegação do Prata, a Prefeitura Municipal, O Exército, A Igreja Católica, todas as instalações da Cia. Mate Laranjeira, o casario que abrigava as famílias remanescentes da Cia. Mate Laranjeira, acesso às Sete Quedas, primeiro colégio da cidade e casas comerciais.

Parte da história de Guaíra é contada a partir dos acontecimentos desta rua. A ferrovia que em época anterior a margeava e a cortava transversalmente é parte desta história,

bem como autoridades que por ela passaram e se hospedaram, como o presidente da República Sr. Getúlio Vargas.

Em 02 de fevereiro de 1944 o presidente Getúlio Vargas visitou Guaíra, conheceu suas potencialidades, examinou as possibilidades para o futuro e elogiou a Companhia Mate Laranjeira. No dia 17 de abril do mesmo ano, o presidente Vargas assinou o Decreto N.º 6428 que incorporou à União o Serviço de Navegação da Bacia do Prata – SNBP, incluindo também a Estrada de Ferro Guaíra – Porto Mendes, bem como todos os bens da Companhia Mate Laranjeira (GUAÍRA, 2007).

A indústria de palmitos, as madeireiras, serrarias, fundição e outros ramos de atividade que se desenrolavam ao longo da mesma rua e suas ramificações fazem parte desta história.

Na figura 10, o ponto demarcado pelo número 4, mostra a referida rua anteriormente e demonstra desta forma a intensidade das ações nela desempenhadas, pois sua extensão dá ligação à todas as atividades referentes ao rio, transporte e industrialização na época.

Figura 10 – Guaíra 1963



Fonte: Revista 7 Quedas

Na imagem pode-se verificar pontos demarcados que abrigavam funções e atividades diversas no passado e que hoje apresentam uma outra configuração e também uma outra função:

1. Trilha formada pelo gado no passado, e que hoje cedeu lugar às instalações do Banco do Brasil, Fórum, Igreja Matriz Católica N. Sra. Dos Navegantes.
2. Área hoje ocupada pelo Quartel do Exército Brasileiro – 5ª Companhia de Fronteira
3. Primeiro estabelecimento de ensino estadual no município. Grupo Escolar Mendes Gonçalves, até hoje no mesmo local.
4. Primeiro hotel de Guaíra, também abrigou a prefeitura municipal e fórum da comarca, e hoje é sede da Câmara Municipal de Vereadores. Este prédio ainda guarda os traços originais de sua construção.
5. Outrora sede de uma fábrica de palmitos, hoje é utilizado para abrigar a biblioteca municipal.
6. Praça Gaspar Dutra, ainda é a praça, mas está totalmente remodelada, e não apresenta mais os traços do período.
7. Este ponto dava lugar ao porto de passageiros com destino ao Paraguai. Hoje não existe mais.
8. Antigo depósito de erva mate da Companhia Mate Laranjeira. Não existe mais.
9. Vestígio da primeira estrada de Ferro do Oeste Paranaense. Hoje todos os vestígios desapareceram. Esta área foi totalmente tomada pela urbanização.

Este novo momento de transformação e fragmentação do espaço, neste caso especificamente, urbano e agrário, que é uma seqüência de outros momentos desde o princípio do séc. XX, parece estar em consonância com as palavras de Corrêa (1991, p. 2):

A fragmentação, entretanto, não se realiza de uma vez para sempre, apesar da forte inércia das formas espaciais fixadas pelo homem. Ao contrario, está sendo sempre refeita. Por derivar da dinâmica de acumulação do capital, das necessidades mutáveis de reprodução das relações sociais de produção e dos conflitos de classe, a ação dos agentes modeladores gera mudanças de conteúdo e/ou das formas das diversas áreas, de modo que os novos padrões de fragmentação do espaço urbano

emergem, desfazendo total ou parcialmente os antigos, criando novos padrões no que diz respeito à forma e ao conteúdo.

A fragmentação do espaço é uma necessidade de organização social do homem. Dessa maneira pode-se interpretar a explicação acima para a ocorrência das transformações. O meio, da forma como se apresentou ou se apresenta para os casos onde este está intocado, a rigor, não requer modificações para continuar a servir ao propósito a que tem servido até sua descoberta pelo homem, entretanto, após a introdução do homem e de seus conhecimentos, vontades e necessidades neste meio, seguramente, a partir daí aparecerão as primeiras alterações.

Não se pode, contudo, imaginar que as primeiras alterações serão definitivas. Virão outras modificações porque as necessidades humanas também sofrem alterações, e, por conseguinte, estas suscitam novos arranjos, novas formas decorrentes de uma nova dinâmica que se faz presente a cada tempo. Esse tempo pode ser longo ou curto. Ele pode variar de acordo com a duração dos ciclos criados pela sociedade que a rigor é quem transforma o espaço.

Este mesmo momento de transformações é interpretado por Carlos (1999, p. 173) da seguinte forma:

A idéia de modernidade marcou de forma inexorável o nosso século. Se no início significou a crença na tecnologia (e não na habilidade manual) e o culto ao dinamismo com a promessa de controle ilimitado da natureza – num mundo dominado pela razão e pelos recursos imensos, - também produziu uma mudança ilimitada em todas as áreas, criando um sentimento de nova ordem.

Para entender a velocidade dos acontecimentos referentes ao processo de modificação do espaço, não será suficiente a modernidade e a crença na tecnologia, conforme demonstra Carlos (1999), pois, para a autora em epígrafe ocorreu o surgimento de outros fatos. Santos (1996) também considera as ocorrências transformadoras da mesma forma. Ao falar dos “sistemas de objetos, sistemas de ação”, Santos (1996) demonstra a ligação existente entre os inúmeros tipos de objetos. A criação humana e as necessidades humanas proporcionam uma intrínseca ligação, entre os objetos.

Assim, pode-se considerar como agentes modificadores do espaço geográfico nesta cidade, as atividades desempenhadas pelo homem concernentes a atividades industrial, agrária, mineradora entre outras. Todas obviamente movidas pelo interesse cumulativo reinante na sociedade capitalista.

O processo de abertura da mata no princípio do Séc. XX a fim de possibilitar a exploração de seus recursos pelo homem e a necessidade de vencer obstáculos naturais como os acidentes geográficos, neste caso, representados pelas Sete Quedas, levaram os habitantes a incrementar meios de transporte.

Desta forma, as estradas e a ferrovia construídas ligando Guaíra a Porto Mendes são formas e exemplos da modificação do espaço geográfico. Também no mesmo processo de ocupação e desbravamento da região, novas necessidades fizeram com que os limites espaciais se expandissem para além dos limites antes propostos.

Esta cidade também foi atingida pelos movimentos existentes em outros lugares do país e do mundo – a modernidade, então as modificações foram inevitáveis.

A dinâmica existente na cidade de Guaíra entre 1970 e 1982 está neste caso amparada, do ponto de vista geográfico, pelas explicações contidas nos parágrafos anteriores. Neste caso, a pujança da agricultura mecanizada que nasceu nos primeiros anos da década de 1970 nesta região, desencadeou a ocorrência de ações interligadas e as transformações no campo produziram transformações também na cidade.

Assim, o grau de urbanização do Paraná de 1970 a 1991, saltou de 36,14% para 73,36%, prosseguindo crescente até o final do século XX⁵.

Relativo à industrialização do Paraná, apareceram os primeiros resultados significativos somente após os anos 1960 ou início daquela década. Isto se deve ao fato de que até os últimos anos da década de 1950 o Paraná ter vivido sob a égide do ciclo do café. O café, naquele momento, já não dava retorno suficiente a fim de justificar novos investimentos na atividade, conforme reforça Padis (2006, p. 259-260).

A partir de então, as novas inversões nessa atividade foram se tornando cada vez menores em relação à renda gerada. Como até essa época o Estado se encontrava extremamente carente de infra-estrutura, dada a precariedade das vias de comunicação, a baixíssima produção de energia elétrica, a falta de armazéns e silos, o total desaparelhamento de seus portos e, sobretudo, a insignificância do setor secundário da economia, no momento em que o setor cafeeiro torna-se pouco capaz de absorver novos investimentos, a renda gerada no Estado não encontrava muitas alternativas de aplicação. Isso resultou no aparecimento de uma tendência crescente de sua evasão para outros centros do país.

Assim, o estrangulamento da atividade cafeeira no Estado em função da falta de terrenos e clima apropriado para a abertura de novas áreas, os investimentos no setor

⁵ Em 2000, o grau de urbanização do Estado era superior a 81,2% (IPARDES, 2003).

despencaram. Contudo, esse não era o único problema do governo estadual. A completa falta de infra-estrutura tanto para o setor agrário quanto para o setor industrial era problema grave e precisava ser vencido.

Os primeiros sinais da crescente urbanização do país estavam florescendo e a atividade industrial começava a fazer suas reivindicações a fim de poder existir também nesse estado. Sendo assim, medidas concernentes a tal necessidade passaram a ser tomadas nos anos que se seguem.

Até o ano de 1960 a economia paranaense estava baseada na exportação de alguns produtos agrícolas como o café, e praticamente todas as suas ações estavam voltadas para essa área conforme salienta Migliorini (2006, p. 64).

A base econômica e industrial do Estado até a década de 1960 estava atrelada ao ciclo de exploração e beneficiamentos de produtos naturais, com grande carência de mercados dinâmicos, infra-estrutura, disponibilidades de capitais privados para investimentos industriais e sistemas de apoio e financiamentos para a inversão produtiva. No entanto, a partir da década de 1960, com a intervenção do Estado no desenvolvimento econômico paranaense a realidade começa a mudar.

Foi neste contexto, diante da necessidade de modernizar o Estado e acompanhar o país nas ações rumo ao desenvolvimento econômico que o então governador do Estado, Sr. Ney A. de B. Braga criou a CODEPAR (Companhia de Desenvolvimento do Paraná) e que mais tarde no ano de 1968 foi transformada em Banco de Desenvolvimento do Paraná – BADEP – e, isso conforme Lourenço (1999), foi importante.

A modernidade que estava sendo gestada no Paraná e no Brasil como um todo passou a apresentar resultados muito rapidamente. Neste sentido, Guaíra foi alvo destas transformações após os anos de 1970 com a agricultura e os anos de 1980 com a necessidade energética do país com a Usina Hidrelétrica de Ilha Grande - UHI.

A implantação do canteiro de obras da UHI é outra forma de organização do espaço em Guaíra. Todas as edificações da figura 11 são frutos da necessidade imposta pela obra da UHI. O bairro, chamado de Eletrosul, foi dotado de toda infra-estrutura necessária a uma cidade, como, escolas, igreja, quadras de esporte, pavimentação, água potável, coleta de lixo, iluminação, construção de jardins entre outros detalhes pensados.

Figura 11 - Bairro Eletrosul 1981



Fonte: Orias Alves Vieira

Muitas transformações físicas ocorreram, e outras estavam em curso. As transformações físicas refletiram em mudanças sociais para Guaíra.

O ano de 1980 foi um marco importante para a comunidade guairense, pois, a V Festa das Nações realizada na cidade recebeu mais de 40.000 visitantes. Além do grande número de visitantes, a festa faz parte do calendário turístico oficial da Empresa Paranaense de Turismo – PARANATUR – sob o número 66/78 (JORNAL 1980 p. 1).

A Festa das Nações foi instituída no ano de 1976 com a finalidade de angariar fundos para o Lar São Francisco. O Lar São Francisco é uma casa de amparo às crianças necessitadas do município de Guaíra. Além do cunho filantrópico das festividades, também a instituição da mesma foi uma forma de homenagear os diversos povos que colonizaram e ainda vivem na cidade.

No princípio esta festa apenas congregava as diversas etnias locais e regionais com pratos e bebidas típicas destes povos. Como passar dos anos, em função da repercussão da mesma em toda a região, a festa transformou-se também em ponto de exposição de produtos para comercialização. Além destas atrações, a festa também oferecia em todas as edições espetáculos circenses, bailes, parques de diversões, shows com artista locais e nacionais e um bingo no encerramento das festividades.

As implicações sociais relativas à Festa das Nações, têm a ver com o fato de que a mesma acontecia todos os anos nas ruas da cidade. Após a construção das Marinas pela Itaipu Binacional e a formação do lago o evento passou a acontecer neste local, descaracterizando o modelo implantado no princípio. Esta descaracterização levou as pessoas para longe de suas casas e de suas ruas. A beleza e os traços arquitetônicos empregados às Marinas, não substituem a proximidade entre população e cidade existente anteriormente. As

Marinas, ver figura 12, foram doadas à comunidade como forma de pagamento pelos danos causados com a formação do lago.

Figura 12 - Marinas de Guaíra PR.



Fonte: Prefeitura Municipal de Guaíra

As edificações juntamente com o lago no lado superior direito da figura acima caracterizam a marca temporal que determina a transição entre o antes e o depois da formação do lago. Até o fechamento das comportas da Itaipu Binacional essa mesma área apresentava uma caracterização totalmente diferente, não havendo, desta forma a presença transformadora do homem. O local das edificações era tomado pela vegetação e o lago não existia, pois aí era local de grandes corredeiras que faziam parte do complexo Sete quedas.

A Festa das Nações passou a ser juntamente com as Sete Quedas, ao longo do tempo mais um incremento nas atividades turísticas do município.

Diante das ocorrências sociais e econômicas surgidas nos primeiros anos do Regime Militar de governo no Brasil e da premente necessidade de dar ao país um modelo que subsidiasse o desenvolvimento, os PNDs foram de vital importância.

O I PND foi criado pelo governo do presidente Emílio Garrastazu Médici (1969-1974). A partir da implementação de tal programa foi possível ao país alcançar elevados níveis de crescimento econômico, contudo, é interessante a ciência que tal crescimento econômico atenderiam aos interesses em primeira instância de dois grupos. Os grupos diretamente interessados nos possíveis resultados de tal processo eram de um lado a classe política que dava sustentação ao regime autoritário instalado em 1964, e, de outro lado os interesses da comunidade econômica internacional que via no Brasil possibilidades de ganhos robustos e fáceis. Esse período ficou conhecido como “milagre econômico brasileiro”, e, foi justamente sob a tutela dos PNDs e da necessidade de financiamento externo por parte

do Brasil que os países industrializados vislumbraram território fértil para suas aspirações. Tais países desejavam baixar os custos de produção e isto não sendo possível em seus domicílios, aliaram o desejo militar brasileiro de um Estado Grande ao seu desejo de ganhos econômicos e optaram por se beneficiar da baixa remuneração paga a mão-de-obra brasileira e aos benefícios oferecidos às indústrias que aqui se instalassem. O modelo aplicado aqui – de arrocho salarial – foi muito importante para a tomada de decisão dos investidores internacionais em aportar nestas terras. Perceber, afinal, que os direitos individuais e a distribuição de renda à população não eram as pautas principais do governo instalado não foi muito difícil, e sob este panorama o governo encontrou vias de financiamento para o lançamento de obras de grande porte em todo o território nacional.

1.2.2 O significado da construção da hidrelétrica da Itaipu

Concomitante ao agravamento da questão energética no Brasil, deu-se o início da construção da maior usina hidrelétrica do planeta – a Itaipu. O novo e conturbado momento econômico vivido pelo país, requirava ações imediatas no sentido de minimizar os problemas causados pela elevação do preço do petróleo e sua influência no desenvolvimento brasileiro. Assim, o governo federal elaborou o II PND que previa a expansão do setor elétrico do país, a partir da hidroeletricidade. Tal plano atenderia às necessidades de 1974 a 1990.

A capacidade instalada de geração de energia elétrica passaria de 17.500 MW em 1974, para 30.000 MW até o final de 1980. Além da construção da usina de Itaipu, estava previsto a implantação de mais usinas de grande porte (SOUZA, 2002).

Parece certo que obras do porte da usina hidrelétrica de Itaipu e tantas outras construídas no mesmo período tenham proporcionado grandes vantagens para a economia brasileira, mas, parece que muito maior do que os efeitos econômicos destas obras foram os efeitos sobre o meio ambiente.

O ideário do regime militar instaurado no país após 1964 era de construir uma grande nação. Industrializar o país e dar definitivamente a ele o papel de liderança regional de cunho imperialista. Para tal intento não poderia haver preocupações com coisas entendidas como menores pelos militares. A desarticulação inteira de um bioma ou a escravização econômica de toda uma nação faziam parte dos planos e das necessidades para

que se alcançasse a supremacia política e econômica regional (América do Sul) (SCHILLING e CANESE, 1991).

O meio ambiente nas áreas afetadas pela formação dos lagos que possibilitam a geração de energia elétrica foi ampla e negativamente afetado. Especialmente no caso da Usina Hidrelétrica de Itaipu, os prejuízos causados ao meio são muito grandes. As alterações nas condições físicas da área afetada pela formação do lago afetaram também a realidade da fauna e da flora.

Estudo preliminar feito pelo IPARDES (1981, p. 2) trata desta preocupação e assevera que:

Um reservatório de água da magnitude do lago de Itaipu provocará seguramente uma alteração na estrutura e dinâmica da paisagem regional em um grau a ser determinado. A umidade ambiental poderá aumentar, aparecerão nevoeiros, modificar-se-á o lençol freático, etc.

O IPARDES (1981) chama ainda a atenção para o fato de que além das alterações descritas acima, houve a radical transformação no ambiente de água do Rio Paraná que passou de lótico para lântico, ou seja, um rio de relevo acidentado, com muitas corredeiras para um ambiente de águas calmas, represadas e que, portanto, inviabilizou a vida de uma série de tipos antes existentes.

Diante de toda essa configuração política e econômica do país, havia ainda um outro elemento importante na configuração e administração do espaço para as cidades em área de fronteira. Este elemento foi criado em 1968, eram as Áreas de Segurança Nacional.

Eram consideradas áreas de segurança nacional, a capital federal, as capitais estaduais e todas as cidades do interior brasileiro que se localizavam em áreas fronteiriças com os países vizinhos do Brasil.

Estas áreas foram criadas pelo Decreto Lei 314/68 em 17 de abril de 1968. A partir daquele momento 68 municípios, inclusive todas as capitais, são transformadas em áreas de segurança nacional e seus prefeitos passaram a ser nomeados pelo presidente da República.

Desta forma a administração municipal era representada pela figura do prefeito biônico, que a rigor não possuía poder de mando, pois, todas as decisões eram provenientes do governo central em Brasília. Os municípios que faziam parte das áreas de segurança nacional possuíam uma posição de destaque sobre os demais, isso, justamente pelo fato da estreita ligação de seus administradores com o governo militar.

Apesar da proximidade entre o regime militar e os prefeitos nomeados para as áreas fronteiriças não foi possível dar um destino diferente para a cidade como queriam os munícipes e talvez isso possa sinalizar efetivamente que as decisões todas chegavam prontas aos municípios declarados de segurança nacional, sem que a comunidade pudesse decidir.

A cidade de Guaíba que experimentou momentos de fartura no passado, passou a ter novamente a oportunidade de reviver as grandes transformações físicas e econômicas que ocorreram no princípio do Séc. XX. A Figura 13 mostra a foto aérea de Guaíba em 1973.

Figura 13 – Guaíba - foto aérea 1973



Fonte: Revista Sete Quedas

Aquele pequeno núcleo de 1936 passou em 1973 a tomar corpo e a se transformar em uma cidade equipada com serviços das mais variadas ordens. O crescimento econômico do município servia como combustível para o alargamento das linhas do perímetro urbano. O urbano avançava de maneira veloz e voraz sobre o território antes ocupado pela vida rural ou mesmo ainda repleto de matas, meios e modos silvestres de vida. Santos (2001, p. 10) vê este tipo de ação como uma atividade patrocinada pela economia. “A economia também teve de pôr de lado o espaço – o espaço social – encarado como a natureza transformada pelo homem.”

Santos (2001, p. 10-11) assevera:

E é através do processo de produção que o homem transforma a natureza a fim de garantir sua sobrevivência ou de aumentar sua riqueza. Portanto, a economia se realiza no espaço e não pode ser entendida fora desse quadro de referência.

As mudanças promovidas pelo homem no meio, são mudanças solicitadas pelo âmbito econômico à que o mesmo homem faz parte. O mundo moderno ou capitalista o

quer desta forma. Apesar dos desejos do sistema, o homem pode tomar suas decisões conscientemente e desta forma condicionar o espaço às suas necessidades, transformando-o.

Relativo ao espaço urbano, é pertinente atentar para as observações de Corrêa (1991) quanto a fragmentação do mesmo. Para este autor o espaço urbano, além de fragmentado é também articulado. Isso explica as relações existentes entre os bairros e destes com o centro. As articulações podem sofrer oscilações e ora ser mais ou menos intensas. A unicidade do espaço, segundo Corrêa (1991) se dá justamente pelas articulações dos fragmentos urbanos. A idéia de articulação de Corrêa pode nos remeter à idéia de Santos (2001) quanto fala dos circuitos que compõem a cidade – o circuito inferior e o circuito superior.

O circuito inferior refere-se às atividades de pequeno porte ou pequena escala que se desenvolvem entre a população pobre da cidade. As atividades deste circuito são fortes e a relação desta população com sua região é cheia de privilégios. O sistema formado aí, no bairro, na periferia não exclui a necessidade de ligação com o circuito superior que é o centro da cidade e é exatamente aí que se estabelece um detalhe importante da organização e reorganização do espaço.

O âmbito econômico não permite a sobrevivência da população pobre dentro do circuito superior. Assim, esta população busca novos espaços e alternativas nas regiões periféricas da cidade, criando assim novos espaços e dando novas formas ao espaço. Isto, contudo, não exclui a necessidade de se utilizar das formas do circuito superior, e em função deste uso demandar novas necessidades. O surgimento destas novas necessidades poderá promover transformações também neste circuito – o superior.

As transformações ocorridas em um circuito em função de outro, nos remete novamente ao pensamento de Corrêa (1991) ao falar da articulação dos fragmentos urbanos.

A fragmentação do espaço urbano que acaba por constituir os dois circuitos, - inferior e superior – é fruto das imposições exógenas. Tais imposições acabam por ditar os preços dos imóveis e a regulamentar uma série de ações e atividades antes aí existentes.

Nem todas as pessoas conseguem se adequar a tais imposições ou legalidades e aí ocorre uma espécie de segregação econômica. A população detentora de recursos econômicos ficará ocupando a parte central da cidade. O centro da cidade é justamente onde estão localizados os principais equipamentos necessários a manutenção da vida cotidiana da cidade e sua população. Assim esta população tem alguns privilégios sobre as demais e desta forma se caracteriza o circuito superior.

Todo o contingente populacional que não consegue fazer frente às necessidades impostas pelo sistema, são mais cedo ou mais tarde empurradas para um meio onde a regulamentação ainda não chegou. A falta de regulamentação e infra-estrutura destas áreas transforma-as em locais mais baratos para se viver. Entretanto, não são todos iguais. Existe uma espécie de escala ou categoria que justifica a diferença de preços entre uma fração e outra do circuito inferior.

Percebe-se desta forma que sendo a periferia classificada como circuito inferior, há também aí uma nova reclassificação, tendo esta porção do espaço urbano, sua própria elite econômica.

Assim, o homem, o meio, as coisas que o cercam, objetos fixos ou móveis, devem ser levados em conta, pois SANTOS (1996, p. 59) assevera que:

Os objetos que constituem o espaço geográfico são obrigatoriamente contínuos e a população de objetos considerada pelo geógrafo não resulta de uma seleção, ainda que sábia e metódica do pesquisador. O espaço dos geógrafos leva em conta todos os objetos existentes numa extensão contínua, todos sem exceção.

Considerando a visão de Santos (1996, 2001) e Corrêa (1991), entende-se o ocorrido com o espaço urbano em Guaíra. Desde o princípio do Séc. XX até a atualidade, os fatores que levaram a cidade a tomar a forma atual foram o capital, as habilidades humanas e a organização urbana. Esta última, ora natural, ora pensada, arquitetada com o fito de atender alguma necessidade pré-existente. As relações entre o velho e o moderno, o centro e a periferia, o rural e o urbano são responsáveis pelas transformações do espaço.

A Guaíra do princípio do Séc. XX não resistiu ao tempo, e se transformou. As novas necessidades que se apresentaram, as novas pessoas que passaram a ocupar o lugar, os novos rumos da economia e um novo modelo de desenvolvimento para o país permearam a vida da cidade e flexibilizaram ainda mais as formas, dando desta maneira novas características e novas utilidades ao espaço.

E é neste contexto que o II PND (1974 a 1979) é levado à implementação. A política econômica começava a dar sinais de ineficiência frente aos problemas recém surgidos. Desta forma o Estado precisaria aliviar sua forte presença intervencionista na economia e começar a construir uma possibilidade para a transição do regime militar para um regime civil de governo (BANTI, 2005).

Para Banti (2005) os problemas enfrentados pelo governo federal e que culminaram com um novo plano de desenvolvimento econômico, neste caso o II PND, também serviram para arrefecer a forma exacerbada do comportamento autoritário do regime militar. O cenário que se apresentava, de alta inflacionária e crescimento da dívida externa brasileira em meio a um panorama internacional de incertezas eram grandes desafios para se vencer.

Em suma, a idéia com o II PND era ampliar a participação da indústria pesada, aumentar a importância da indústria privada nacional, reduzir a concentração geográfica da produção e melhorar a distribuição de renda da sociedade. Se comparado ao I PND percebe-se que não há modificações estruturais no modelo de desenvolvimento.

O governo federal decidiu não mudar o curso de seus projetos e para isso precisaria ousar na política de investimentos na construção da infra-estrutura industrial brasileira.

A necessidade de diminuir a dependência nacional da participação estrangeira com relação aos bens de capital, petróleo, produtos químicos, fertilizantes etc. sem, contudo, esquecer das questões sociais. Assim o governo assumiu os riscos de aumentar provisoriamente os déficits comerciais e a dívida externa que era crescente. Essa atitude carrearia recursos financeiros externos para o Brasil que permitiria a construção de uma indústria avançada, superando conjuntamente a crise e o subdesenvolvimento.

Verciani e Suzigan (1990, p. 35) destacam essa intenção com relação ao II PND.

Com o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), em 1975/79, o Estado articulou uma nova fase de investimentos públicos e privados nas indústrias de insumos básicos (siderurgia e metalurgia dos não-ferrosos, química e petroquímica, fertilizantes, cimento, celulose e papel) e bens de capital (material de transporte e máquinas e equipamentos mecânicos, elétricos e de comunicações), além de investimentos públicos em infra-estrutura (energia, transportes e comunicações). O objetivo foi o de completar a estrutura industrial brasileira e criar capacidade de exportação de alguns insumos básicos. Embora dificuldades de financiamento, sobretudo do investimento privado nacional, tenham comprometido a plena realização das metas, não há dúvida de que os investimentos do II PND representaram um esforço de acumulação de capital e uma diversificação de estrutura industrial na direção da indústria pesada sem precedentes na história da industrialização brasileira.

As grandes empresas estatais brasileiras e os grandes investimentos realizados pelo governo federal eram os alicerces do programa de desenvolvimento. Havia a necessidade de geração de infra-estrutura industrial, e então esta seria criada pelas empresas estatais. As lacunas deixadas ao longo dos anos que antecederam este período seriam agora

definitivamente preenchidas, pois, há ramos de atividade que não eram do interesse do setor privado em função dos altos investimentos demandados por tais ramos. Dentre estes ramos está o de siderurgia – exploração e transformação – comunicações, energia – petróleo e eletricidade entre outros.

Desta forma, os caminhos para a complementação industrial brasileira e a participação do país no mercado internacional estariam prontos a partir de tais iniciativas. Assim, haveria também uma derivação do setor público para o setor privado em uma série de outros investimentos. Investimentos de menor envergadura, mas, não de menor importância, pois, a rigor, a intenção do Estado era exatamente esta, fomentar a industrialização a partir da infra-estrutura.

Desta maneira, algumas ações voltadas ao desenvolvimento e previstas pelo II PND eram: a geração de energia elétrica e o programa do álcool – PROALCOOL, como se pode ver nas palavras de Souza (2002). “O II PND, considerado um plano desenvolvimentista e antiinflacionário, destacou-se com o início da construção da usina hidrelétrica de Itaipu, com o acordo nuclear Brasil-Alemanha e a criação do Pró-Álcool, medidas ligadas à crise energética mundial.”

Apesar da intencionalidade desenvolvimentista em promover o bem estar social e coletivo conjuntamente com a modernização do parque industrial brasileiro associado a um vertiginoso crescimento econômico como visto no período do “Milagre Econômico Brasileiro”, pode-se observar que tudo não passou de falácia. Os planos engendrados em uma esfera de mão de ferro com o desenvolvimento a qualquer custo, revelaram-se um verdadeiro malogro. Ainda sustentando a clareza sobre tal engano, Souza (2002) revela que:

A noção de desenvolvimento que se tornou hegemônica em nossa sociedade associou as idéias de progresso, bem-estar, melhoria, a um sentido evolutivo unilinear, onde os povos puderam ser classificados numa escala que vai do atraso ao progresso, do tradicional ao moderno, ou ainda do subdesenvolvimento ao desenvolvimento.

Entretanto, não é difícil perceber que tais promessas não se transformaram em realidade. Embora o país tenha de fato atingido a maioria no setor industrial, podendo desta forma competir com praticamente todos os países desenvolvidos em quase todos os segmentos industriais, não se pode deixar de perceber que este novo momento da economia brasileira beneficiou uma parcela pequena da população nacional em detrimento da grande maioria.

Os grandes projetos nacionais que deveriam dar sustentabilidade à todos os setores da coletividade, falharam, se não total, pelo menos parcialmente, e, neste sentido, Souza (2002 p. 31) assevera que:

A experiência histórica evidenciou a insustentabilidade social e ambiental do projeto desenvolvimentista. A grande concentração da riqueza e o aumento dos níveis de pobreza absoluta da população do planeta, além da generalizada degradação ambiental, não deixam dúvidas sobre a ilusória promessa de sociedade de bem-estar.

Destarte, os prejuízos causados ao meio ambiente, à sociedade e as alterações promovidas no espaço por conta de tais projetos, uma vez que apenas uma parte da sociedade foi beneficiada, exigiram e continuam a exigir esforços de toda a comunidade no sentido de readaptação ao meio, busca incansável de alternativas econômicas que possibilitem um novo rumo, sem, contudo, esquecer da responsabilidade do Estado com a equação de tais problemas.

Para se ter idéia dos prejuízos causados ao meio ambiente a partir da ideologia do Estado Grande, sobretudo das hidrelétricas construídas no período, basta atentar para Muller (1995, p. 126) que destaca.

A construção de uma hidrelétrica afeta a flora e a fauna, mas os estudos excedem em muito os que são feitos exclusivamente para esses dois fatores: os animais e os vegetais dependem de um substrato (terrestre ou aquático) e das condições do clima, por exemplo. Existem muitas interações entre os seres vivos e destes com o meio físico, assim como múltiplas formas e intensidade de intervenções humanas sobre a vida natural.

E é sobre o atrativo natural que o homem intervém organizando formas de explorar o meio ambiente, como foi a atividade turística na apropriação das belezas das Sete Quedas.

CAPÍTULO II - O PAPEL DO TURISMO NA DINÂMICA ECONÔMICA DE GUAÍRA

Considerando que a economia de Guaíra na década de 1970 e início da de 1980 esteve voltada, em grande parte, para a atividade turística, é relevante para a presente pesquisa fazer uma análise desse potencial econômico, especialmente quando todos os equipamentos representaram uma organização espacial, equipamentos estes definidos pela sua localização, função e articulação com todas as demandas do turismo em Guaíra.

Os saltos das Sete Quedas constituíam-se em um conjunto de sete grandes quedas oriundas de acidente geográfico no leito do rio Paraná - linha de fronteira entre o Brasil e o Paraguai na porção oeste do Estado do Paraná - e que teve seu fim, como já afirmado anteriormente, com a formação do Lago de Itaipu.

O atrativo turístico dos saltos das Sete Quedas, que gerava um fluxo contínuo de pessoas e dinamizava a economia do município, foi substituído, com a submersão das Sete Quedas, por uma nova realidade.

Se nos dias atuais o turismo recebe uma atenção especial, não significa dizer que no passado simplesmente isso não existia. Embora, em todo o mundo o turismo só tenha ganhado expressão e tratamento especial mais tardiamente (COSTA, RIBEIRO e TAVARES, 2004) se comparado às atividades industriais, talvez, no caso de Guaíra esse atraso tenha sido muito grande. Entretanto, parece que a exuberância das belezas dos saltos e de outras formações naturais, conforme figuras 14 e 15, que faziam parte da paisagem e do espaço geográfico eram suficientes para demandar uma especial atenção.

Figura 14 – Sete Quedas salto 17



Fonte: Museu Municipal de Guaíra

Apesar de o nome ser Sete Quedas, havia um número bem superior de saltos que compunham o complexo. Eram dezenove saltos de formação rochosa conforme o alcance de visibilidade da Figura 14.

Figura 15 – Sete Quedas salto 14 – 5ª Queda



Fonte: Orias Alves Vieira

A idéia do governo federal em construir a hidrelétrica de Itaipu já era conhecida pelas autoridades municipais e pelos empresários do ramo de hotelaria em Guaíra já havia alguns anos⁶, isso não foi o suficiente para por fim aos sonhos de grande centro turístico brasileiro nem aos investimentos em obras com essa finalidade. Souza (2002 p. 32) apresenta tal intenção do governo federal.

A Itaipu foi idealizada durante os anos do “milagre econômico” que caracterizou o Brasil após 1964, período no qual foi imposto um Estado que colocou em prática grandes projetos de investimentos econômicos, cuja meta foi a de implantar uma indústria de bens de capital.

Assim, as lideranças locais eram conhecedoras das intenções do governo central quanto ao destino do potencial turístico de Guaíra. Souza (2002 p. 32) ainda demonstra a importância do projeto para o governo, para a nação e sua magnitude.

O debate sobre Itaipu, nos anos de 1973 e 1974, questionava a magnitude da usina, sendo um projeto considerado por muitos, extremamente ambicioso, tendo em vista as dimensões e as perspectivas de crescimento da economia brasileira.

⁶ Declaração feita em entrevista prestada pelo Sr. Ermínio Vendrusculo ao autor em 12 de setembro de 2007. Segundo ele era do conhecimento dos empresários guaienses a existência do projeto e a intenção da construção de Itaipu.

Desta forma, percebe-se que o projeto do governo central, concernente à construção de Itaipu não corria em sigilo, e qualquer cidadão poderia estar ciente de tais interesses. Em Guaíra, a população e o empresariado seguiram seu curso, suas vidas e seus negócios. A atividade turística era um importante meio de vida para muitas pessoas, e muitos empresários continuaram investindo em equipamentos como hotelaria.

Em 1977 Guaíra contava com um número expressivo de hotéis se considerado o tamanho de cidade e o contingente populacional da mesma. A cidade dispunha de 18 hotéis (JORNAL, 1977) embora sua população não fosse tão expressiva, 32.651 habitantes (IBGE 1973)⁷. A cidade contava ainda com 103 unidades de bares, restaurantes e lanchonetes no mesmo ano, e 102 casas no ramo de supermercados, secos e molhados, açougues e bazares.

Os dados anteriores demonstram que havia uma dinâmica bastante intensa no meio urbano de Guaíra. Tal dinâmica é atribuída à existência das Sete Quedas e ao fluxo de turistas à cidade segundo depoimento de Valter Aldana⁸

Rapaz, era impressionante, Guaíra era uma cidade modelo. Tinha tudo o que a gente precisava. Tinha até avião todos os dias para ir a qualquer parte do Brasil. O vai e vem das pessoas que vinham só para conhecer as Sete Quedas era coisa de louco. Não havia lugar para tanta gente.... hoje é isso que está aí, você mesmo pode ver, tudo se acabou.

A população de brasileiros e paraguaios que viviam à margem direita do rio Paraná, em território paraguaio dependia fortemente do comércio e serviços oferecidos na cidade de Guaíra, embora a travessia a partir do país vizinho até o Brasil fosse dificultada face à violência das águas do rio Paraná. A população necessitada de recursos com maior incremento tecnológico e serviços como saúde e outros, aventurava-se sobre a correnteza do rio para alcançar o atendimento de suas necessidades (JORNAL, 1980).

2.1 Infra-estrutura turística

⁷ Os dados referente população não são absolutamente precisos devido ao fato que os censos são realizados a cada dez anos. Assim os números disponíveis são de 1970 e 1980. Como em 1977 já estava em marcha a migração agrícola para o Centro-oeste e norte do Brasil, estima-se que o contingente populacional não era superior ao de 1970.

⁸ Valter Aldana é morador antigo de Guaíra, tendo nascido na cidade e vivido desde as etapas de projeto, execução e conclusão da Usina de Itaipu com a conseqüente submersão das Sete Quedas. Entrevista concedida ao autor em 20 de outubro de 2007.

O turismo em Guaíra sempre foi representado pelas belezas das Sete Quedas. Nesse sentido, Ermínio Vandrúsculo⁹ assinala que as ocorrências de maior fluxo de turistas se dava nas datas festivas, feriados nacionais, períodos de férias escolares e sobretudo aos finais de semana. Ainda, de acordo com Sr. Ermínio, quando o fluxo de turistas era muito grande, havia problemas de acomodação para esse contingente.

Nesse sentido, a infra-estrutura turística em Guaíra parecia ser inadequada, insuficiente e em alguns casos inexistente, pois, um centro turístico requer, necessariamente de vias de acesso dos mais variados pontos do país ou no mínimo aos municípios contíguos.

A primeira rodovia de acesso à Guaíra a receber pavimentação asfáltica foi a BR 272 que liga esta cidade ao norte do Estado do Paraná. Isso ocorreu somente em 1977 (7 QUEDAS, 1977 p.23). Sobre essa deficiência, o empresário do ramo de hotelaria na época, Sr. Ermínio Vandrúsculo, adverte a respeito dos prejuízos causados aos empresários do ramo turístico, pois, segundo ele, viagens programadas com meses de antecedência através da agência de viagens do Sr. Hernest Mann¹⁰, acabavam sendo canceladas ou desviadas para outros destinos por causa das chuvas.

Outras duas rodovias que faziam a ligação de Guaíra com outras cidades da região não eram pavimentadas. A primeira delas ligando Guaíra a Marechal Candido Rondon com 60 quilômetros de extensão, foi licitada apenas em 1981 e a segunda, a PR 495 que ligava Guaíra a Foz do Iguaçu, margeando o Rio Paraná, estava comprometida pela formação do Lago de Itaipu (IPARDES, 1981. p. 30)

O mau tempo colocava a perder uma programação inteira e às vezes a programação de um mês por causa da falta de ligação asfáltica com outras localidades. Diante disso, torna-se interessante observar a colocação de Cooper et. al. (2001) *apud* Mello (2007) acerca do turismo: “Comumente, a atividade está circundada por certos mitos que contribuíram de forma irreal para formação de uma imagem glamourosa.”

Tal glamour leva as pessoas a imaginar a inexistência de dificuldades e um mundo permeado de grandes viagens internacionais, de requinte e extremo bom gosto, entretanto, a realidade se mostra bem diferente. Primeiro, a dimensão regional do turismo em sua maioria e depois, a necessidade de aparatos que viabilizem essa interação regional.

⁹ Ermínio Vandrúsculo é contabilista e comerciante em Guaíra desde a década de 1960.

¹⁰ Hernest Mann era proprietário de uma agência de viagens e colaborador do Jornal 7 Quedas em Guaíra.

O ramo de hotelaria se ressentia dos problemas causados pelos cancelamentos de visitas de grupos de turistas por razões diversas, embora estes também não possuíssem um número significativo de aposentos para oferecer aos turistas que aqui chegavam quando as condições atmosféricas eram favoráveis.

Acerca da exploração turística das belezas naturais da cidade, há que se considerar os aspectos físicos do lugar, e atentar para observações feitas na época por pesquisadores do IPARDES (1981, p. 11):

[...] o turismo, capaz de gerar dinamismo próprio à cidade também entrará em decadência. Com o alagamento dos saltos das Sete Quedas, o desenvolvimento do terciário ficará vinculado às exigências da prestação de serviços ao setor agrícola e à sua rede de influência, e deixará de contar com a exploração turística das Sete Quedas, que apesar de incipiente, favoreceu o fortalecimento do comércio e serviços.

Destarte, apesar de todas as declarações capazes de agregar importância econômica extremada às Sete Quedas como é o caso do parágrafo seguinte, não se pode desconsiderar afirmações como as do Sr. Ermínio Vendrusculo e as que são fruto de avaliações criteriosas como a do IPARDES. Considerar que as Quedas possuíam sua importância, mas que tal importância era proveniente de uma atividade realizada de forma incipiente, parece corroborar com a idéia de um aparato de infra-estrutura também incipiente ou equivocado. Entretanto, para uma cidade de poucas alternativas, talvez o turismo, mesmo pouco explorado fosse de fato o que de mais importante pudesse haver.

O Sr. Edson Galvão fala de forma entusiástica a respeito do número de pessoas que necessitavam dormir no interior dos ônibus de turismo em que viajavam ou nos próprios automóveis ou ainda sob as marquises dos prédios por falta de acomodação nos hotéis. Há, entretanto, uma situação ambígua neste caso específico. Quando chovia, os turistas não vinham por falta de estradas pavimentadas, e quando o tempo colaborava e estes podiam vir, não encontravam alojamentos para hospedagem.

A cidade dispunha de um número de hotéis considerado expressivo se comparado à população fixa, entretanto, se considerado a população fixa mais os turistas, que eram estimados em 82% da população do município por temporada no auge desta atividade IPARDES (1981), o parque hoteleiro de 18 unidades era inexpressivo para o momento. Os 18 hotéis existentes na cidade ofereciam 302 cômodos, entre quartos simples, apartamentos e suítes.

Instalações como restaurantes ou coisas do gênero, apresentavam deficiências com relação à capacidade e à qualidade das acomodações. A figura 16 dá mostra das condições encontradas nas proximidades do parque turístico de Guaíra. Um pequeno restaurante, de estrutura acanhada e dimensões diminutas em meio a exuberância natural dos saltos, dividia o espaço com algumas pequenas barracas e vendedores ambulantes de comestíveis e souvenirs.

Figura 16 – Restaurante Sete Quedas – Guaíra PR,



Fonte: Waldemar Piotrowski 1977

O passeio entre um salto e outro, ou para percorrer todos os pontos de visitação do complexo das Sete Quedas era feito através de pontes pênsil. Esta modalidade de ligação entre um ponto e outro, parece que tinha o poder de ativar a coragem das pessoas que se lançavam sobre seus balanços de forma aventureira sobre o vazio conforme figura 17.

Figura 17 – Sete Quedas - ponte pênsil sobre salto 18



Fonte: Museu Municipal de Guaíra

Aventura ou não, questionar a segurança de tal modelo pode parecer inadequado neste momento, mormente após o advento da queda da ponte que vitimou pelo menos 29 pessoas em 1982¹¹.

A figura 18 mostra a ponte destruída na ocasião. As razões para tal rompimento nunca foram esclarecidas. Conjeturou-se sobre a possibilidade de superlotação, falta de manutenção ou sabotagem. Para o Estado, apostar na última possibilidade foi mais fácil e este acabou acusando o índio Perimar.

Figura 18 - Ponte sobre o salto 19 após o acidente 1982



Fonte: Foto Imagem

Notícia veiculada no jornal local Ilha Grande em 13 de abril de 1980, justifica a apreensão da população com relação à segurança oferecida aos visitantes das Sete Quedas (JORNAL, 1980, p. 1).

Cada dia que passa podemos ler inúmeras denúncias contra as autoridades que deixam de atender aos turistas nas Sete Quedas, que deixam de fazer instalações seguras para que nenhum turista seja machucado. Se joga a culpa em cima do IBDF, da Prefeitura, de órgãos federais e estaduais. Mesmo assim ninguém faz nada para minimizar o problema.

As evidências da falta de segurança e de outros serviços básicos à uma estação turística parecem surgir sempre com mais ênfase. Além da nota anteriormente reproduzida, já foi possível ao longo deste item perceber a situação de descompasso existente

¹¹ No dia 17 de janeiro de 1982 os cabos que sustentavam uma ponte pênsil sobre o salto 19 das Sete Quedas se romperam. O rompimento dos cabos projetou as pessoas que estavam naquele momento sobre a ponte nas águas do rio Paraná. Este acidente vitimou fatalmente 29 pessoas e outras 25 resultaram feridas.

entre o interesse de exploração mercantil do turismo e as responsabilidades ora pertencentes ao poder público, ora aos exploradores de tais serviços.

Apesar da proximidade da data de fechamento do parque nacional das Sete Quedas, que se deu em 1982, as reclamações de populares ou mesmo de pessoas com alguma influência na esfera municipal como é o caso do editorial acima, parece que o tema segurança sempre esteve em pauta durante a existência do parque e das quedas, entretanto, parece também que não havia quem de fato se prontificasse para a solução de tais problemas.

É possível, entretanto, que tais condições socioeconômicas da população em geral também tivessem sua parcela de responsabilidade nas condições a que se apresentava o turismo em Guaíra. Segundo estudos da época feitos pelo IPARDES, a população se defrontava em 1977/8/9 com uma estrutura social deficiente. O déficit habitacional, a falta de saneamento básico, dificuldades de acesso à saúde mais as condições de ensino de primeiro grau com altos índices de reprovação e evasão podem fazer parte de um mesmo conjunto de mazelas da sociedade guairense da época (IPARDES 1981).

Talvez seja possível atribuir também uma quota parte da deficiência estrutural do turismo em Guaíra, por sua representatividade nos resultados econômicos do município. O IPARDES (1981) mostra que o setor terciário da economia de Guaíra, não conseguiu, nem mesmo nos anos de maior visitação às quedas, suplantar o setor primário, exceto no ano de 1977.

A tabela 1 mostra a participação dos setores da economia no resultado total da economia do município de Guaíra. Tal resultado confirma o exposto no parágrafo anterior.

Tabela 1 – Partic. relativa dos setores no valor adicionado de Guaíra - 1973-1979 (%)

Setores	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Primário	69	66	55	49	44	58	59
Indústria	13	11	7	4	3	5	3
Comércio	18	23	38	47	53	37	38
Total	100	100	100	100	100	100	100

Fonte: IPARDES

O ano de 1977 apresentou um grande crescimento no comércio em todos os municípios da região Oeste. Desta forma, não é possível atribuir tal crescimento ao turismo, mas ao fortalecimento do comércio regional. Entretanto, não se pode simplesmente ignorar a

importância do turismo, pois, nos meses em que se verificou o maior fluxo de turistas, então os índices relativo à participação do setor terciário crescem consideravelmente, mas não se pode também deixar de frisar que tal ocorrência é pontual, ou seja, em períodos bem definidos do ano (IPARDES, 1981, p. 15).

No final do ano de 1981 o Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal - IBDF deixou de cobrar o pedágio para visitação ao Parque Nacional das Sete Quedas. O valor cobrado era de Cr\$ 40,00 que representavam US\$ 1,00 na época ou em valores atualizados algo como R\$ 2,00. Com o fim da cobrança do pedágio todo o parque, manuten o, segurança e outros serviços ficaram a cargo da municipalidade de Guaíra.

Em reportagem do Jornal Ilha Grande, o Sr. Hernest Mann cobra responsabilidade da municipalidade com rela o   segurança no parque das Sete Quedas:

[...]ninguém poderia imaginar que com o fim do pedágio, as coisas nas sete Quedas iriam mudar tanto. Aqueles que pleitearam para acabar com o pedágio, agora deveriam procurar um dia positivo para garantir ordem, paz e tranqüilidade nas Sete Quedas, pois o IBDF só se encarrega de estatísticas e supervisão dos concessionários, cujos contratos vencerão em abril de 1982 [...].

Novamente neste caso está presente a questão da segurança. Após muitas reivindica es feitas, a comunidade obteve a possibilidade de visitar o Parque Nacional das Sete Quedas sem a necessidade de pagar. O fato é que ao mesmo tempo que o IBDF deixou de fazer a cobrança também deixou de executar os serviços que eram de sua incumbência dentro do parque e com isso, o primeiro problema a aparecer foi a falta de segurança para os visitantes.

Esta paisagem natural, as Sete Quedas, devido à sua atratividade, contribuiu no passado para o desenvolvimento econômico do município, colocando Guaíra no circuito nacional da atividade turística.

O fluxo de pessoas   Guaíra não se dava unicamente em fun o do turismo. Guaíra funcionava como uma cidade “boca de sertão”¹² IPARDES (1981) atendendo toda a popula o do avanço da fronteira agrícola brasileira no cone sul do Mato Grosso do Sul e também a popula o brasileira e paraguaia que viviam em território paraguaio. Contudo,

¹² Cidade boca de sertão é aquela que atua como a guardiã das necessidades de regiões desprovidas de recursos e serviços necessários para o dia-a-dia da popula o. Neste caso as regiões desprovidas destes recursos eram o cone sul do Estado de Mato Grosso do Sul e parte da região leste do Paraguai que era ocupado sobretudo por brasileiros num raio de 100 quilômetros a partir da fronteira entre os dois países, tendo como limite a cidade de Guaíra em dire o ao interior do Paraguai.

foram mesmo as pretensões e aptidões turísticas que sempre colocaram a cidade no centro das atenções.

A cidade de Guaíra sempre foi afetada pela importância do turismo, e essa importância sempre provocou alterações no espaço geográfico do município, afinal, os recursos naturais de que dispunha Guaíra sempre contribuíram para isso.

Para Silva (2001, p. 44) “os rios, cascatas, quedas d’água são passíveis de apropriação para se transformarem em fontes de enriquecimento”, Assim, não fica difícil perceber o grau de importância dos recursos naturais em Guaíra e sua contribuição na formação do espaço geográfico devido à exploração econômica.

Em Guaíra existem dois momentos distintos para se avaliar a importância destes recursos, o antes e o depois da formação do Lago de Itaipu. Antes em forma de cascatas e depois em forma de grande lago artificial.

Para Martinelli (2001) *apud* Souza (2002), o turismo é considerado um fenômeno econômico, social, político e cultural de vital importância para a sociedade atual. O acesso a ele dá-se a partir das oportunidades que se apresentam fruto das novas legislações que garantem conquistas como tempo livre, utilizado para descanso. Esse tempo seria a oportunidade vista pelo capital para fomentar novas necessidades na sociedade e assim aumentar sua dependência do consumo.

No entanto, essas necessidades, para serem supridas passam por uma outra relação, que é a relação homem e natureza, e para Carlos (1994) há que se fazer neste caso, uma análise de interação dialética. Para essa autora, o homem não consegue criar absolutamente nada sem se valer da natureza, pois, ela é a matéria-prima e é através dela que se realiza o trabalho, logo, é por meio dela que o homem atua e se produz como homem.

Percebe-se assim, que o homem não pode apartar-se da natureza, ele é parte da natureza ou ainda, a própria natureza.

Contudo, essa relação estreita entre homem e natureza, não apenas transforma o espaço e ocorrências do meio, mas, a transforma sobremaneira negativamente. A esse respeito, Mendonça (2000) faz referência relativa ao clima, pois, para ele, por exemplo, o efeito estufa revela a interação negativa estabelecida entre a sociedade e a natureza.

Uma forma de interação homem e natureza pode ser a exploração turística de um determinado lugar ou paisagem. Obviamente, essa exploração culminará em uma

necessária reorganização do espaço, uma vez que da forma original, via de regra, a atividade mercadológica fica prejudicada. A esse respeito Luchiari (1999) *apud* Lamoso e Lomba (2006) avaliam que essa reorganização do espaço pode ser significativa e é denominada de urbanização turística, ou seja, uma forma de preparar a cidade para a atividade turística. Ainda para Luchiari (1999) *apud* Lamoso e Lomba (2006, p. 130):

As cidades turísticas representam uma nova e extraordinária forma de urbanização, porque elas são organizadas não para a produção, como foram as cidades industriais, mas para o consumo de bens, serviços e paisagens. Algumas cidades chegam a redefinir toda a sua vida econômica em função do desenvolvimento turístico, reorganizando-se para produzir paisagens voltadas para o consumo e para o lazer.

Sob essa ótica, percebe-se então o estreitamento da relação homem-natureza e os desígnios do capital. Assim, a atividade turística reflete grande influência sobre o espaço. Essa influência parece convergir sistematicamente no sentido de alterar o natural, retirando dessa forma essa condição do espaço, artificializando-o.

A artificialidade do espaço preparado para a exploração turística também é demonstrada por Siviero (2006, p.15), pois, para ela “O turismo ultrapassa os setores convencionais da economia, envolvendo aspectos de natureza social, cultural, espacial e ambiental”. Assim, entende-se que a plena implementação da atividade turística só dar-se-á após importantes transformações no espaço geográfico de um lugar.

Justamente a artificialidade do espaço e o alto grau de degradação de uma série de lugares turísticos ou até mesmo não turísticos, mas que de alguma forma contribuem para a sobrevivência do homem, segundo Bertrand (2000) torna ainda mais complexa a relação homem-natureza. A complexidade desta relação se dá devido aos conflitos de uso da natureza pelo homem, suscitando desta forma a elaboração de legislações locais ou até mundiais através da UNESCO específicas para doutrinar o uso do ambiente.

Apesar da beleza e de sua importância, as Sete Quedas não mereceram atenção dos órgãos competentes tampouco do governo central a fim de receber uma legislação específica para sua preservação.

Conhecidas desde o século XVI, as águas do Rio Paraná e as Sete quedas sempre representaram muita beleza. Entretanto, este acidente geográfico, embora belo, também representava um empecilho para aqueles que desejavam alcançar o Atlântico seguindo rumo à sua foz, suscitando assim a necessidade de se buscar outras opções para tal intento.

A intransponibilidade das quedas d'água na cidade de Guaíra obrigou a Companhia Mate Laranjeira a construir um caminho opcional a fim de transpor tal dificuldade - a ferrovia.

A barreira natural formada pelas quedas, as belezas sempre contadas e cantadas a respeito do rio Paraná e do arquipélago de Ilha Grande podem dar uma dimensão pelo menos aproximada do sentimento que tomava conta das pessoas que conheciam o lugar. Fala-se obviamente apenas do sentimento comum às pessoas visitantes ou locais, independente da função e do interesse econômico.

As belezas naturais de um lugar podem eventualmente transformarem-se em um inquestionável centro de atrações turísticas. Entretanto, não basta unicamente que as belezas naturais aflorem espontaneamente, faz-se necessário a implementação de algumas medidas que direcionem as ações no sentido de dar suporte à atividade turística.

2.2 A iminência do fim das Sete Quedas

Não obstante a extraordinária beleza das quedas, cujo desaparecimento todos sentimos, e os guairenses mais do que ninguém, o município, a rigor, nunca viveu do turismo. Sempre teve um pequeno parque hoteleiro de boa qualidade. Esse fluxo cresceu com as notícias de seu desaparecimento, muitos, não raro, confundindo Guaíra com Foz do Iguaçu.

As declarações do prefeito biônico Sr. Kurt Walter Hasper, que governou o município desde 1964 até 1985, demonstram a falta de divulgação e importância dada ao turismo proporcionado pelas Sete Quedas naquela época.

Os equipamentos de infra-estrutura existentes em Guaíra parecem desvendar uma realidade oculta no período de existência das Sete Quedas. Enquanto não havia o risco de desaparecimento das mesmas, também não havia preocupação de se aprimorar a atividade turística.

A preocupação relativa ao incremento da atividade turística em Guaíra chegou tardiamente conforme o teor de uma carta encaminhada ao presidente da PARANATUR – Paraná Turismo – pelo Sr. Elói Mendonça reproduzida pelo Jornal Ilha Grande em 19 de julho de 1980.

Senhor presidente, como já é do conhecimento de V.S., o município de Guaíra detém hoje o objetivo turístico que mais atenção deverá chamar nos próximos dois anos, as Sete Quedas do Rio Paraná.[...] [...] Os trabalhos realizados pela

PARANATUR, sobre as Sete Quedas e que teve a participação do Sr. João dos Santos e do Sr. José Emílio Jolly, começam a apresentar resultados positivos para Guaíra.[...] [...] Senhor presidente acelerar o processo de visitação às Sete Quedas, visto que nos resta pouco tempo, é tarefa e dever de todos nós. Somente um trabalho em conjunto, comunidade de Guaíra e PARANATUR, reunindo o maior número de informações, permitirá às agências de viagens incrementar e ampliar o fluxo de suas excursões, especialmente no eixo Sete Quedas – Cataratas do Iguaçu.[...]

Parece que todas as preocupações com relação à publicidade sobre as Sete quedas e seu potencial turístico sempre foram deixadas a cargo de pessoas fora da comunidade guairense. A esse respeito pode-se verificar que o texto acima deixa claro que foi necessário que a PARANATUR elaborasse e executasse um trabalho de divulgação a respeito das Sete Quedas. O fato da afirmação de que o trabalho começa a apresentar resultados positivos para Guaíra parece ter o poder de reforçar a forma negligente com que as Sete Quedas foram tratadas ao longo da história pelo poder público e econômico da cidade.

Estudo realizado pelo IPARDES (1981, p. 29) demonstra a preocupação do setor hoteleiro, entretanto tal preocupação é assim explicada pelo mesmo estudo:

Hotelaria e turismo também apresentaram quatro novos estabelecimentos em 1980 contra dois ou três novos estabelecimentos anuais no período 1974-1977. Prevê-se que este ramo tenha um forte alento com o grande número de turistas que vão querer conhecer os Saltos das Sete Quedas antes que sejam submersos no Lago de Itaipu no final de 1982.

Fica assim caracterizado que o interesse nas Sete Quedas foi algo momentâneo, sobretudo devido a possibilidade do desaparecimento das mesmas. Desta forma, parece que aqueles que chegavam à Guaíra para visitação turística o faziam em função de que nunca mais poderiam fazê-lo e não por que fosse um hábito de alguém que já conhecesse o lugar.

Também pode-se perceber o grande desconhecimento do potencial turístico de Guaíra por parte da população brasileira como também dos meios de comunicação do país. Embora possa ter havido interesses diversos, disfarçados na pretensa ignorância de alguns organismos de comunicação, pode-se perceber a fragilidade organizacional do setor em Guaíra. Telegrama enviado à Rede Globo de Televisão em 1980 pela Comissão Pró Guaíra através dos Srs. Arnaldo Dambaro e José Carlos Luiz e reproduzido pelo Jornal Ilha Grande em 06 de setembro de 1980.

Ao departamento de jornalismo da Rede Globo. Muito nos espanta, notícia divulgada dia 01 set 1980, às 23:00 horas, Jornal da Globo, Rede Globo de TV, preocupação de Foz do Iguaçu sobre desaparecimento das Sete Quedas, induzindo que as Sete Quedas pertençam à Foz do Iguaçu, quando a real verdade é que as Sete Quedas se encontram no município de Guaíra a 232 km de Foz do Iguaçu.

E que Guaíra irá perder seu potencial turístico, um dos mais bonitos e que muitos tentam desvalorizar. Não pensem que Guaíra está calada. Guaíra está lutando e estamos reivindicando de forma concreta, mas todos nossos anseios e reivindicações são deturpados, dirigidos e bloqueados. Guaíra perderá um potencial turístico maravilhoso e terá de ser recompensada, mas não podemos deixar de dizer que por mera questão geográfica, as Sete Quedas do Rio Paraná estão em Guaíra e portanto é Guaíra que será prejudicada. Visitem-nos.

A ira de algumas pessoas está demonstrada neste telegrama enviado à Rede Globo de Televisão. De acordo com declarações anteriores, inclusive do prefeito da época, não era difícil para as pessoas confundirem as Sete Quedas com as Cataratas do Iguaçu. Assim também a Rede Globo de Televisão o fez em rede nacional. Tal episódio não poderia passar sem uma advertência, pois para algumas lideranças municipais foi imperdoável que os prejuízos que Guaíra teria fossem atribuídos à Foz do Iguaçu.

Além de toda a confusão causada pela reportagem do canal de televisão, o General Costa Cavalcanti, presidente da Itaipu Binacional na época, teria dito que o turismo em Guaíra é simplesmente rudimentar, e não há, segundo ele, condições de comparar Guaíra com Foz do Iguaçu.

Referente também à mesma declaração do general Costa Cavalcanti, em nota não assinada publicada no Jornal Ilha Grande em 07 de novembro de 1981, um alto funcionário teria dito:

Realmente Guaíra possui uma precária estrutura de exploração ao turismo potencial das Sete Quedas. Concorro com o General Costa Cavalcanti, porém, gostaria de lembrá-lo que esta precária estrutura deve-se à administração de governos do qual ele fez e faz parte. Parece-me que este descaso tenha sido intencional, justamente para que hoje sendo irreversível o afogamento das Sete Quedas, se possa justificá-lo.

O fato da existência da chamada Área de Segurança Nacional, que determinava que os administradores dos municípios que estivessem incluídos nesta área deveriam ser indicados pelo presidente da república, e que em Guaíra em especial o cargo foi ocupado pela mesma pessoa, o Sr. Kurt Walter Hasper durante 21 anos, possivelmente pode ter induzido os populares a creditar ao governo federal todos os problemas da cidade.

Assim, era mais fácil lamentar a perda das Sete Quedas do que se buscar alternativas possíveis de serem implementadas para a prática do turismo. As possibilidades de exploração turística não são poucas, mas muitas possibilidades sequer receberam algum tipo de atenção que viabilizasse o efetivo aproveitamento do potencial econômico de tais equipamentos turísticos.

2.3 Resistências ao fim das Sete Quedas

Apesar do projeto de construção da Itaipu Binacional ser conhecido desde o início das obras pela população de Guaíra, parece que a percepção de que todas as belezas naturais das quedas d'água iriam desaparecer fortaleceu-se apenas nos últimos momentos antes da ocorrência do fato.

Tendo ocorrido a conscientização, cedo ou tarde, não se pode omitir a importância dos saltos nem tampouco ignorar o sentimento popular.

As ocasiões em que ficaram registradas as manifestações de descontentamento popular por conta do desaparecimento das Sete Quedas não são raras. Não são raros também os momentos de desagrado da população em função das declarações de mandatários federais em relação ao povo, à cidade e às Sete Quedas.

O tom de soberba e desdém para com o município, utilizados pelos generais da república ao fazer referências às belezas naturais das Sete Quedas ou à importância do turismo local, sempre causaram perplexidade entre os populares e ao mesmo tempo faziam aumentar o desprezo destes pelo regime instaurado em 1964.

As declarações do General Costa Cavalcanti dadas a veículos de comunicação são um exemplo da forma como o tema era tratado pelo governo federal. Tal declaração está contida na edição nº. 78 do Jornal Ilha Grande de 24 de outubro de 1981, como segue:

As Sete Quedas existem como obra de Deus e como obra natural, mas que pouco estão produzindo, apenas um turismo rudimentar, nem de longe comparado ao turismo de Foz do Iguaçu com as quedas do Iguaçu. Agora por obra do homem, este recurso natural que pouco está rendendo, será levado à uma altura de 170 metros, o que dará uma renda enorme aos donos das Sete Quedas, a União brasileira e à União paraguaia. Não é Guaíra nem é o Paraná o dono das Sete Quedas.

Não seria possível esperar uma reação diferente da ocorrida entre os populares por ocasião da declaração anterior proferida pelo general. Em Guaíra as

manifestações a esse respeito foram imediatas e o mesmo veículo de comunicação que reproduziu as palavras do General Costa Cavalcanti, tratou de reproduzir a indignação popular a esse respeito.

Foi registrado pela imprensa local¹³ o descontentamento popular, apresentado na ocasião pelo então vereador Sr. Ermínio Vendrúsculo que disse, “Para um general que só viaja para lugares onde há hotéis cinco estrelas, claro que Guaíra tem um turismo rudimentar.” O empresário do ramo hoteleiro em Guaíra, Sr. Délcio Róggia, fala a respeito da mesma declaração do general e pondera:

Perdemos o incentivo em investir no turismo, porque as Sete Quedas vão acabar. Realmente nossa rede hoteleira não pode ser comparada à de Foz do Iguaçu, mas nosso atendimento não nos coloca em desvantagem. Aqui já atendemos governadores, embaixadores, ministros, etc. Dentre as autoridades que hospedamos estão o ex-governador Jaime Canet Jr., O governador Ney Braga, esposa do presidente Stroesner do Paraguai, Arnaldo Prieto, Euclides Quat de Oliveira, secretários de Estado entre outros. Todos os turistas dizem que é um crime acabar com as belezas naturais das Sete Quedas.

Para Délcio Róggia, se a parte física das instalações de hotelaria da cidade eram inferiores às de Foz do Iguaçu, por outro lado os aspectos de camaradagem existente no atendimento ao público eram superiores e capazes de suplantar os problemas decorrentes das instalações. Entretanto, o fim do atrativo turístico foi razão também para o fim do interesse em investir no ramo de hotelaria em Guaíra, uma vez que, segundo ele, o ramo está fadado ao insucesso.

A categoria dos taxistas, nesta ocasião representados pelo Sr. Domingos Rolon, também se manifestou a respeito das declarações do general, e emenda que:

Realmente no passado nosso turismo era melhor, pois tínhamos vários navios que vinham de Porto Epitácio no Estado de São Paulo e agora temos poucas opções, mas, acabar com as Sete Quedas é um crime, pois irá trazer progresso de um lado e prejuízos por outro.

O progresso por um lado referido pelo taxista, autor da declaração acima diz respeito à construção da Usina Hidrelétrica de Ilha Grande que permitiria um grande crescimento populacional e de serviços na cidade, e os prejuízos, referem-se ao fim do potencial turístico.

O sentimento de perda presente em todos os guairenses também podia ser percebido em todos os turistas que vinham a Guaíra para ver as Sete quedas pela última vez

¹³ Jornal Ilha Grande (1981, p. 5)

ou que vinham para conhecê-las antes que desaparecessem. Para o gerente do Hotel Deville, Sr. Eugênio, esse sentimento está presente nas preocupações dos turistas que sempre indagam sobre o futuro da cidade:

A maioria dos turistas que se hospedam no hotel, sempre nos perguntam, - “o que vocês irão fazer quando as Sete Quedas desaparecerem?” – e, eu sempre respondo que vai acabar a cidade, e que nossa esperança é a usina Hidrelétrica de Ilha Grande. Todos lamentam a perda das Sete Quedas e o destino de Guaíra, antes de ir embora os turistas desabafam dizendo que é um crime acabar com as Sete Quedas. Nós recebemos turistas de todo o mundo, posso assegurar que esse desabafo acontece como uma necessidade (JORNAL 1981. p 1).

A preocupação dos turistas representada aqui pelo empresário do ramo de hotelaria não parece descabida. Acredita-se que qualquer cidadão que se defrontasse a uma situação como estavam os empresários do ramo nesta cidade faria a mesma pergunta. A preocupação não estava apenas presente aos empresários e aos turistas, mas acredita-se que fazia parte do dia-a-dia da população local.

No dia 15 de novembro de 1981 houve uma grande manifestação popular na cidade contra a submersão dos saltos das Sete Quedas. Segundo declarações de Simone Vanin, organizadora da grande passeata, a adesão da população jovem foi maciça. Os comerciantes também aderiram ao movimento oferecendo recursos como faixas e cartazes, entretanto não permitiam que seus nomes aparecessem nos mesmos. Além da participação popular, Simone reforça que pelo menos dois canais de televisão estiveram presentes na ocasião para dar cobertura ao fato.

Para Simone, o comandante do Exército e o delegado da Polícia Federal na época apenas examinaram o material e permitiram a realização da passeata, entendendo segundo ela que esse era um direito dos cidadãos. O prefeito municipal, entretanto, Sr. Kurt Walter Hasper, não os recebeu e proibiu a passeata diante da prefeitura. Assim deu-se a última manifestação contra a formação do Lago e a conseqüente submersão das quedas (GALVÃO, 2005).

2.4 Outros equipamentos turísticos

Podem ser considerados equipamentos turísticos, construções que guardam traços arquitetônicos de épocas importantes ou que tenham sido locais de acontecimentos históricos. Peças de museus ou mesmo os próprios museus bem como a história por ele

guardada. Pode-se ainda considerar neste caso, entre outros, as paisagens que possibilitem aproveitamento turístico.

O turismo em Guaíra não possuía uma única alternativa de exploração. Se considerada a história do município e de seu povo, bem como os equipamentos que fazem parte desta história há um leque interessante para ser explorado pela municipalidade e que traria benefícios econômicos a uma boa parte da população guairense.

A esse respeito Bahl (2004) assevera que é muito importante observar a importância da identidade cultural, e, portanto, deve-se trabalhar no sentido de promover a manutenção dos traços culturais sem, contudo perder a possibilidade de exploração turística desses mesmos aspectos.

Segundo esse autor, há duas razões fundamentais que contribuem para a perda de tal identidade, que são a integração universal da economia e os avanços tecnológicos, sobretudo das comunicações. Assim, é de vital importância que se observe a existência dos aspectos culturais e se busque uma forma de vivificá-los, utilizando-se para isto a exploração turística.

A exploração turística neste caso poderá contribuir de forma significativa para a manutenção dos aspectos físicos desta memória e dos aspectos históricos, sociais, culturais etc., não permitindo assim o desaparecimento de tal patrimônio, seja ele físico ou abstrato.

Entretanto, parece que não era bem esse o objetivo das lideranças municipais, pois já ficou evidenciado neste trabalho, o descaso destes para com o patrimônio natural e aos demais equipamentos de turismo da cidade.

Considerando o pensamento de Haesbaert (2004), podemos considerar o território do turismo e seus significados para o passado de Guaíra, e suas influências no território econômico que a rigor ocupava o mesmo espaço. Assim, percebe-se que Guaíra não era apenas território turístico, pelo contrário, a multiplicidade de territórios era tão intensa e real como em qualquer outro lugar, desprovido ou não de atrativo turístico.

Parece que não estava claro para a municipalidade de Guaíra a possibilidade de ganhos sociais e econômicos sob a ótica do entrelaçamento. Os territórios rede a que Haesbaert (2004) fala, apresentam a fragmentação dos territórios e das atividades nele desenvolvidas, mas sem que estes percam o contato entre si. Para ele, a ligação entre os diversos pontos ou nós da rede é algo importante. Entretanto, em Guaíra parece ter havido uma ruptura entre esses pontos.

A rigor, somente as Sete Quedas receberam a atenção dos grupos organizados ou não, e, outros equipamentos simplesmente passaram despercebidos, pois o patrimônio que pertenceu a Companhia Mate Laranjeira e que faz parte da história perdeu-se ou está se perdendo pela ação do tempo.

As antigas instalações que abrigaram funções da Companhia Mate Laranjeira desde os últimos anos do Séc. XIX até sua extinção durante o governo do presidente Getúlio Vargas são exemplos de resquícios históricos que poderiam ser aproveitados turisticamente, mas estão relegados à ação das intempéries. Assim parte da história da cidade e de seu povo se perde, perde-se a memória e também a oportunidade de dar uma opção a mais para o município gerar renda à sua população.

O ato de encampar a Companhia Mate Laranjeira pelo Governo Federal foi descrito pelo IPARDES (1981 p.28) da forma a seguir:

Em 1944, por ato do Presidente da República, a companhia Mate Laranjeira SA. Foi encampada pelo serviço de Navegação da Bacia do Prata (autarquia federal), sendo adquirida a Região de Guaíra pelo Estado do Paraná, constituindo-se então o município de Guaíra. Esse ato realizou-se através da lei nº. 790 de 14 de novembro de 1951.

Todos os bens pertencentes a Cia. Mate Laranjeira até 1944 inclusive as terras no entorno da cidade bem como o direito de exploração da atividade de navegação pelo rio Paraná passaram a partir deste ano às mãos do Governo federal através de decreto presidencial.

A velha locomotiva número 4 que está exposta em praça pública sob a ação das intempéries, se deteriorando, e que deveria estar abrigada com outras peças no Museu Municipal é um exemplo do descaso para com os equipamentos que não faziam parte das Sete Quedas¹⁴.

O próprio museu municipal existente hoje é um exemplo do desinteresse por parte das lideranças municipais em relação a outros equipamentos, pois, a maior parte das peças em exposição hoje, na época das Sete Quedas, pertenciam a uma coleção particular e exposta à visitantes. Os itens expostos pertenciam ao Museu Sete Quedas. Este foi idealizado e criado pelo Sr. Shingiro Matsuyama em 1960.

O desinteresse por outras atrações turísticas na cidade está bem evidenciada em reportagem da imprensa local. Na ocasião o Sr. Hernest Mann, empresário do turismo na cidade de Guaíra faz menção a esse fato.

¹⁴ Jornal Ilha Grande de 20 de dezembro de 1980. p. 2.

Hernest Mann, o empresário mais experiente de Guaíra na área do turismo, em entrevista a esta coluna, criticou severamente as agências de turismo que demandam a região, asseverando que o turista paga uma fortuna por uma viagem, mas as agências parecem não ter nenhuma noção do que ele realmente quer ver. Notamos, continua Mann, que de 100 ônibus que vem visitar as 7 quedas, talvez 8 visitam o Museu Regional, 20 param para apreciar a Igreja Nuestro Señor del Perdon, e no máximo 3 ou 4 se interessam pela Vila antiga da Cia. Mate Laranjeira e nem 10 vêem o monumento dos pioneiros de Guaíra, com a histórica locomotiva na praça Gaspar Dutra. O ideal seria, segundo Mann, a permanência por dois ou mais dias em Guaíra para conhecer profundamente a flora, a fauna, os costumes, as habitações, o porto e as ilhas [...].

A percepção da necessidade de ampla exploração de todos os equipamentos turísticos de Guaíra era preocupação de uns poucos cidadãos. A municipalidade não parecia estar engajada em aprimorar a atividade turística tampouco em valorizar outros equipamentos existentes na cidade.

Pertinente a este caso, Bahl (2004, p. 33) destaca a importância do turismo cultural e aspectos pertinentes.

O turismo cultural está identificado a três aspectos básicos: o primeiro deles está relacionado ao tipo de elementos que podem ser trabalhados como atrativos de uma localidade e que possuam uma conotação cultural. O segundo está identificado às atividades vinculadas ao aproveitamento destes para o desenvolvimento de atividades turísticas, e o terceiro está ligado às motivações das viagens.

Assim, o casario histórico de Guaíra é um bom exemplo do potencial turístico da cidade, e que, não era, nem é explorado. Parece que a história da cidade e suas edificações do início do Século XX se constituem em atrativos fortes para o incremento do turismo¹⁵.

O patrimônio cultural da cidade de Guaíra, com suas edificações do princípio do século XX, representa um período importante da economia e da sociedade do estado do Paraná. Além da importância histórica, existem os traços culturais que remetem à população atual aos acontecimentos do passado. Os traços, costumes, vultos, sentimentos, amores, ilusões e desilusões do presente e do passado estão em sintonia através das casas que abrigaram os primeiros funcionários da Cia. Mate Laranjeira e sua administração.

¹⁵ A importância histórica de tal patrimônio, só foi percebida em 2002 pelo então prefeito Sr. Manoel Kuba que através de lei aprovada na câmara municipal promoveu o tombamento deste patrimônio. Desta forma ficou impedida a demolição de qualquer imóvel histórico e possibilitada sua restauração. A lei municipal número 1.196 de 16 de abril de 2002 criou o Patrimônio Histórico, Cultural e Natural Municipal e tombou as edificações consideradas de valor histórico. Criou o Conselho Municipal do Patrimônio Histórico, Artístico e Natural, e instituiu o Fundo Municipal de Proteção ao Patrimônio Cultural.

A importância do casario centenário que serviu de alojamento às primeiras pessoas ditas civilizadas a ocupar esta terra e posteriormente o aparecimento de outras edificações que datam do início do Século XX, deve ser levado em consideração.

As edificações do início do Século XX que existem na cidade de Guaíra e tantas outras de idade menor, mas, de igual importância, têm um significado especial para as pessoas que vivem no lugar. Pode-se distingui-las sob dois aspectos: as residenciais e as administrativas. As edificações residenciais seguem uma arquitetura eclética, não estão comprometidas com padrões arquitetônicos seguidos noutros lugares. São construídas de madeira com cobertura de telhas de cerâmica para aquelas destinadas aos trabalhadores da administração da Cia. Mate Laranjeira e as destinadas aos trabalhadores de menor importância dentro da hierarquia empresarial cabiam as casas também de madeira, porém com dimensões reduzidas.

O prédio retratado na figura 19 é utilizado para abrigar o acervo do museu histórico de Guaíra. Este prédio guarda seus traços do período de construção salvo pequenas alterações sofridas ao longo do período.

Figura 19 - Estação central da Companhia de Navegação do Prata 2007



Fonte: José Flávio Marques da Silva

As residências, a exemplo da figura 20, eram em sua maioria construídas com tábuas colocadas na horizontal. Tem-se a impressão que esta prática era uma tendência naquele período, uma vez que tal estilo é predominante na cidade velha (Vila Velha)¹⁶.

¹⁶ Vila Velha – bairro de Guaíra PR.- faz parte da primeira área ocupada na primeira década do século XX pela companhia Mate Laranjeira.

Figura 20 - Casa residencial remanescente - 2007



Fonte: José Flávio Marques da Silva

Estas duas figuras são dois exemplos do tipo de arquitetura utilizado nas edificações do passado e que ainda estão servindo como residências ou para dar lugar a algum tipo de atividade da vida cotidiana do município.

Justamente os traços característicos de uma época, são razões suficientes para que se possa fazer a exploração turística de suas imagens, afinal neles estão contidos parte da história do Paraná e do Brasil.

A vida e a dinâmica existente no arquipélago de Ilha Grande também se constituíam em um grande potencial turístico para a cidade, entretanto nunca houve tal preocupação. Hoje as dificuldades de tal exploração estão pautadas nas exigências legais que são frutos da criação de parques nacionais de preservação ambiental.

Falar sobre Guaíra, sem, contudo, falar das relações de interatividade entre esta cidade e Saltos del Guayrá no Paraguai, parece deixar um tema inacabado. É verdade que os tempos hoje são outros, mas a tendência do homem em consumir não é algo novo. Assim, as múltiplas possibilidades de consumo com a zona franca de Saltos del Guayrá também se constituía em grande possibilidade de exploração turística. Sobre a importância atual da Zona franca de Saltos del Guayrá será feita uma abordagem no capítulo IV desta dissertação.

Bahl (2004, p. 34) aponta uma série de motivações turísticas e dentre eles pode-se destacar como concernentes à Guaíra os seguintes: “tradição cultural, acontecimentos sociais, urbanização, condições políticas e beleza dos cenários”.

Desta forma, as possibilidades de exploração do turismo em Guaíra eram inúmeras e não se resumiam, portanto, apenas ao complexo Sete Quedas.

Além das possibilidades elencadas anteriormente, há ainda a Festa das Nações. Essa festa teve sua primeira edição em 1977, e foi criada com o intuito de gerar renda para o Lar São Francisco que atende a crianças carentes do município. A importância da Festa das Nações está demonstrada no discurso de abertura da IV edição da mesma, proferido pelo sr. Kurt Walter Hasper, então prefeito municipal em 1980.

Chamo a atenção dos senhores, para o fato de que hoje, a Festa das Nações não é apenas uma solução que a comunidade guairense encontrou para solucionar o problema dos menores abandonados, carentes e excepcionais, esta festa é inegavelmente, benefício a todos que nesta terra confiaram e aqui semearam a esperança do seu porvir, porque ela divulga Guaíra, atrai turistas e visitantes, movimentam a cidade e está incluída no calendário turístico do PARANATUR, distribuído em todas as importantes cidades do Brasil.(JORNAL, 1980 p.5).

A IV edição da Festa das Nações em 1980 resultou em um lucro de CR\$1.500.000,00, valor que transformado em dólares ao câmbio comercial do dia 30 de abril de 1980 representa um total de US\$30.699,00, (EMBRAPA, 2007) valor expressivo para os padrões da época. Além do montante representado pelo lucro final da festa, sua importância também está demonstrada pelo número de visitantes da mesma que neste mesmo ano foi de 40.000 pessoas (JORNAL, 1980. JORNAL, 1981).

A realização de um evento como a Festa das Nações tem um objetivo pré-definido, então este objetivo deve ser transformado em um motivo suficientemente forte e importante a ponto de ter uma data específica para realização todos os anos e desta forma dele ser tirado o melhor proveito possível.

Para Bahl (2004. p, 19), pode ser razão suficientemente forte para o incremento do turismo de um lugar os seguintes motivos.

- Comemorar ou registrar um fato
- Ampliar o cabedal de opções de entretenimento e de animação turístico-cultural de uma localidade.
- Divulgar e permutar experiências profissionais.
- Estabelecer formas de entrelaçamento cultural.
- Estimular a criação de fluxos turísticos.

Assim, considera-se que talvez Guaíra tenha perdido uma grande oportunidade para intensificar ou agregar ao leque de opções de turismo mais um equipamento. Neste caso, a festa das Nações poderia perfeitamente ter sua importância

mantida ao longo dos anos e desta forma seria uma espécie de coadjuvante na tentativa de minimizar os problemas econômicos surgidos com o fim das Quedas.

Ainda a respeito dos eventos, Bahl (2004, p. 15) assinala que:

O setor de eventos é um dos mais dinâmicos para movimentar a economia de uma localidade. Os seus desdobramentos se expressam de diversas maneiras, seja através de benefícios econômicos de diversas ordens, seja para os mais identificados à prestação de serviços turísticos.

Desta maneira, Guaíra que conseguiu projeção regional quando da criação da Festa das Nações, permitiu que sua importância turística diminuísse juntamente com o desaparecimento das Sete Quedas, demarcando um novo momento para o município, não só na perspectiva econômica que promoverá novas dinâmicas, mas também sob o ponto de vista geográfico, da reorganização espacial, de objetos novos representados por construções que serão definidas por funções e conteúdos de um novo tempo para o município de Guaíra.

PARTE II: O MUNICÍPIO DE GUAÍRA APÓS A FORMAÇÃO DO LAGO DE ITAIPU

Em 13 de outubro de 1982, há aproximadamente 25 anos, o fechamento das comportas do canal de desvio de Itaipu começava a sepultar, com as águas barrentas do lago artificial, um dos maiores espetáculos da face da Terra: as Sete Quedas na cidade de Guaíra do Estado do Paraná. Duas semanas foram suficientes para fazer com que as águas do lago de Itaipu atingissem 205 metros acima do nível do mar. Essa altitude foi suficiente para promover o desaparecimento da primeira ponte pênsil – a do saltinho. De acordo com levantamentos altimétricos a ponte do saltinho ficava a 204 metros acima do nível do mar, o que significa que o lago formado pela represa de Itaipu, ao atingir sua cota que é de 220 metros acima do nível do mar, deixou esta ponte sob 16 metros abaixo d'água.

O Sr. Ernest Mann viu realizada sua iniciativa de criação de um selo comemorativo para as Sete Quedas. A tiragem foi de um milhão e meio de selos que foram distribuídos para todo o Brasil. Ernest Mann, explica que o selo será um adeus às Sete Quedas e estas ficarão na memória de quem as conheceu e farão parte da indiferença de quem faz pouco para guarnecer a natureza (JORNAL, 1981, p 5).

O lançamento do selo se deu em solenidade festiva que reuniu diversas autoridades como publicado em semanário da época (Jornal 1982, p.1).

No dia 29 próximo passado o clube filatélico de Guaíra, sob a presidência do dinâmico defensor das belezas das Sete Quedas, Sr. Ernest Mann foi lançado o selo alusivo às Sete Quedas que em breve serão afogadas pelas águas do lago de Itaipu. O lançamento ocorreu junto às Sete Quedas na presença de diversas autoridades. Kurt Walter Hasper, prefeito de Guaíra, Major Fernando A. Guimarães comandante da 5ª Cia. De Fronteira, Dr. André Luis dos Santos diretor regional do ECT, Dr. Ruy Sudin chefe da Assessoria Filatélica da ECT, DSr. José Hugo de Medeiros, chefe de recursos humanos da ECT; Dr. Arthur Emilio Cabel, diretor do Fórum de Guaíra; Dr. Jorge Massos, juiz de direito de Guaíra; Dr. Nemésio Fausto Peniche, promotor público de Guaíra; Dr. Osmar dos Anjos, vice cônsul do Brasil no Paraguai, Aldo César Carvalho, representante da PARANATUR [...].

O desejo popular de eternizar a imagem das Sete Quedas em função da grande importância que estas tinham para a população motivou pessoas das mais variadas classes a fazer algo neste sentido. A criação de selos da EBCT, figuras 21 e 22, a fim de homenagear os saltos que logo desapareceriam tinha possivelmente uma segunda intenção que poderia ser a de fazer todo o país conhecer as belezas de Sete Quedas, uma vez que isso não mais seria possível em pouco tempo.

Figura 21 - Selo dos Correios – Sete Quedas 1982.



Fonte: Museu Municipal de Guaíra

Figura 22 – Selo dos Correios – Sete Quedas 1982.



Fonte: Museu Municipal de Guaíra

Em matéria do *Jornal do Brasil*, no suplemento *Caderno B*, publicada em 09 de setembro de 1982, o ícone da literatura brasileira Carlos Drummond de Andrade manifestou seu desalento pelo afogamento das Sete Quedas.

Sete quedas por mim passaram, e todas sete se esvaíram. Cessa o estrondo das cachoeiras, e com ela a memória dos índios, pulverizada, já não desperta o mínimo arrepio. Aos mortos espanhóis, aos mortos bandeirantes, aos apagados fogos de Ciudad Real del Guairá vão juntar-se os sete fantasmas das águas assassinadas por mão do homem, dono do planeta. Aqui outrora retumbaram vozes da natureza imaginosa, fértil em teatrais encenações de sonhos aos homens ofertadas sem contrato. Uma beleza-em-si, fantástico desenho corporizado em cachões e bulções de aéreo contorno mostrava-se, despia-se, doava-se em livre coito à humana vista extasiada. Toda a arquitetura, toda a engenharia de remotos egípcios e assírios em vão ousaria criar tal monumento. E desfaz-se por ingrata intervenção de tecnocratas. Aqui sete visões, sete esculturas de líquido perfil dissolvem-se entre cálculos computadorizados de um país que vai deixando de ser humano para tornar-se empresa gélida, mais nada. Faz-se do movimento uma represa, da agitação faz-se um silêncio empresarial, de hidrelétrico projeto. Vamos oferecer todo o conforto que luz e força tarifadas geram à custa de outro bem que não tem preço nem resgate, empobrecendo a vida na feroz ilusão de enriquecê-la. Sete boiadas de água, sete touros brancos, de bilhões de touros brancos integrados, afundam-se em lagoa, e no vazio que forma alguma ocupará, que resta senão da natureza a dor sem gesto, a calada censura e a maldição que o tempo irá trazendo? Vinde povos estranhos, vinde irmãos brasileiros de todos os semblantes, vinde ver e guardar não mais a obra de arte natural hoje cartão-postal a cores, melancólico, mas seu espectro ainda rorejante de irisadas pérolas de espuma e raiva, passando, circunvoando, entre pontes pênseis destruídas e o inútil pranto das coisas, sem acordar nenhum remorso, nenhuma culpa ardente e confessada. (“Assumimos a responsabilidade! Estamos construindo o Brasil grande!”). E patati patati patatá... Sete quedas por nós passaram, e não soubemos, ah, não soubemos amá-las, e todas sete foram mortas, e todas sete somem no ar, sete fantasmas, sete crimes dos vivos golpeando a vida que nunca mais renascerá.

A poesia de Drummond expressa de forma melancólica o sentimento popular pelo desaparecimento capitalista sobre as coisas belas e sobre a importância do patrimônio natural. O

valor histórico das coisas que ficaram submersas nas águas do lago. Valor histórico para o país, para o Paraná, para o município e para povo de Guaíra. A importância da civilização que ocupou estas terras no passado e suas marcas, das lutas, dos objetos, da vida que reinava neste lugar. Para Drummond, o ato foi tão cruel que não seria possível entender ou tentar entender as razões para tanto e demonstra de forma irônica seu desprezo pelo projeto do Brasil grande, completando com o termo patati patatá para o discurso governamental.

Parece que a afirmação de que a natureza sempre perde para a vontade do homem, tem-se tornado uma verdade quando estão em jogo interesses financeiros. Sobre isso, a Revista Veja publicou a seguinte afirmação. “No choque entre o progresso e a natureza, ela perde inapelavelmente.” (DESPERTAI! 2007).

Tal declaração demonstra que os interesses econômicos sempre falam mais alto e obviamente as decisões são sempre favoráveis aos interessados em lucros. Mesmo que não se possa nesse caso específico falar em lucros e sim em interesses da nação, não se pode ignorar o fato de que o modelo econômico foi soberano nesta questão. Assim, os desejos de se construir uma grande nação, do ponto de vista governamental, passam por caminhos que às vezes exigem sacrifícios, e sendo assim, nenhuma reivindicação relativa à manutenção das Sete Quedas foi ouvida desde a concepção do projeto de Itaipu. Mas o movimento da história não impediu o movimento do espaço, que se reorganiza no papel de condicionador das relações de produção.

A impressão que parece ter ficado ao longo do tempo é de que seria possível compensar Guaíra e sua população bem como a natureza pelos danos causados a esta. Após ter se consumado o alagamento, a Itaipu Binacional passou a oferecer alguns incentivos financeiros ao município como uma forma de compensação. Sejam estes incentivos físicos ou em forma de numerários, como o caso dos *royalties*, não parece ser a solução para reverter o tamanho dos danos causados. Não deseja-se neste caso específico levar em conta os resultados do turismo, pois estes parecem ser de importância discutível como se verá no capítulo III, mas, trata-se dos prejuízos ambientais, e sem dúvida, do sentimento das pessoas.

CAPÍTULO III - A REORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO EM GUAÍRA COM O FIM DAS SETE QUEDAS

Os avanços tecnológicos, a mobilidade social, a revolução dos costumes e gostos da sociedade e as novas necessidades advindas de todas essas transformações desencadearam grandes modificações no espaço e vice-versa, ou seja, dialeticamente a produção do espaço reproduz as relações de produção, conforme Lefebvre (2004). No entanto,

As práticas espaciais regulam a vida – não a criam. O espaço não tem poder em “si mesmo”, nem o espaço enquanto tal determina as contradições espaciais. Estas são contradições da sociedade – contradições entre uma coisa e outra no interior da sociedade, como por exemplo, entre as forças e as relações de produção – que simplesmente emergem no espaço, ao nível do espaço, e assim engendram as contradições do espaço (LEFEBVRE, 1974 apud LIMONAD, 2004, p. 66).

Para Lefebvre, o espaço socialmente produzido assume um papel interativo com as relações sociais de produção, indo além da concepção de espaço dos economistas:

Deve-se tomar como referência não a produção no sentido restrito dos economistas – isto é, o processo de produção das coisas e de seu consumo -, mas a reprodução das relações de produção. Nesta ampla acepção, o espaço da produção implicaria, portanto, e encerraria em seu seio a finalidade geral, a orientação comum a todas às atividades dentro da sociedade neocapitalista. Trata-se da produção no mais amplo sentido da palavra: produção das relações sociais e reprodução de determinadas relações (LEFEBVRE, 1976 apud LIMONAD, 2004, p.66).

As modificações estão presentes em todas as sociedades do mundo moderno, sobretudo naquelas onde os sinais dos avanços tecnológicos são mais fortes. Assim, Guaíra não passou ilesa pelo tempo. O avanço temporal trouxe consigo os avanços da modernidade, do capital, da inquietude humana, e, o avanço do homem sobre o meio. Duas décadas e meia após a formação do Lago de Itaipu e muitos revezes, o espaço em Guaíra já não apresenta as mesmas características, resultando, assim, em novas formas sócio-espaciais.

Com o desaparecimento das quedas e o conseqüente alagamento dos pontos de visitação e locais de embarque e desembarque de pessoas que iam ou vinham do Paraguai foi necessário medidas para solucionar tal problema.

Tais medidas marcam um novo momento na vida social e econômica de Guaíra. A Guaíra de antes, do turismo, do vai e vem frenético de pessoas nos fins de semana para visitação das quedas foi substituída a partir da formação do lago pela Guaíra do silêncio,

do desencanto, de muitas necessidades, de obras. Surgiu a Guaíra dos tempos pós imersão das quedas.

Os portos fluviais de Guaíra precisaram ser construídos em outros locais em função das alterações que ocorreram no meio, impossibilitando desta forma a continuidade das operações no local de costume (JORNAL, 1981 p. 4).

Visando compensar a perda das Sete Quedas, incontestável potencial turístico de Guaíra, o prefeito Kurt Walter Hasper, esteve em Brasília juntamente com o engenheiro Luiz Dernizo Caron, onde expuseram aos técnicos da Petrobrás, projeto do porto definitivo de Guaíra, Ligando o município ao Paraguai através da cidade de Saltos del Guayrá [...]. O novo porto fluvial será construído onde hoje se localizam as Sete Quedas [...]

As reivindicações a respeito de novos portos faziam muito sentido, pois as condições de se atracar uma embarcação, bem como o embarque e desembarque dos passageiros tornou-se precária e vulnerável às intempéries. Conforme demonstram as figuras 23 e 24.

Figura 23 - Porto provisório em período imediatamente após a formação do Lago - 1983



Fonte: Orias Alves Vieira

O local onde antes era tomado pela vegetação cedeu lugar às águas e o asfalto que conduzia às Sete Quedas passou a ser utilizado como plataforma de embarque e desembarque.

Figura 24 – Porto improvisado em 1983



Fonte: Orias Alves Vieira

A intervenção no meio físico também proporcionou intervenção na vida das pessoas e na forma de trabalho das mesmas. A necessidade do transporte fluvial para acessar a margem direita do Rio Paraná, seja no Estado de Mato Grosso do Sul ou seja no vizinho Paraguai, era a única alternativa. A figura 25 mostra o transporte de carros e caminhões através de balsas. A improvisação e os grandes riscos eram as únicas possibilidades de continuar o curso da vida econômica já tão afetada pela formação do Lago.

Figura 25 - Travessia de balsa para o Paraguai 1983.



Fonte: Orias Alves Vieira

Diante da emergencial necessidade de se dar uma solução ao problema causado com o alagamento dos portos, o governo federal promoveu o início das obras e o novo porto foi construído, assim como instalações para a Receita Federal e a Receita Estadual, conforme figura 26, abaixo.

Figura 26 - Porto Internacional Sete Quedas



Fonte: Orias Alves Vieira

A intervenção neste caso foi muito grande, pois toda essa área era anteriormente ocupada por mata nativa. O início das obras da UHI através do conjunto habitacional para os operários, técnicos e engenheiros, bem como as obras de aterro para acesso à ponte de serviços deixam os comerciantes e a população em geral em clima de euforia. A economia de Guaíra seria de alguma forma compensada pela perda das Sete Quedas que ocorreria em breve. (JORNAL, 1981, p.1).

Foi recebido de maneira entusiástica por comerciantes e empresários de Guaíra as informações de que a ELETROSUL já tinha a sua disposição a quantia de 2 bilhões e 200 milhões de Cruzeiros para continuar as obras da Barragem de Ilha Grande. A informação circulou no decorrer desta semana em Guaíra através de uma carta circular encaminhada aos comerciantes, empresários, profissionais liberais, sindicatos e clubes de serviço [...].

Assim, a transformação do espaço e a nova dinâmica sócio-econômica foram sendo alteradas na cidade. Contudo, os danos ambientais acompanharam o processo de transformação imposto à cidade.

A construção de Itaipu determinou inúmeras modificações espaciais e estas originaram uma nova regionalidade como o caso dos municípios Lindeiros. Esta nova regionalidade acabou por reforçar a presença e a ter uma participação mais acentuada no contexto regional.

3.1 Novas formas sócio-espaciais

O crescimento desordenado das cidades brasileiras ao longo de toda a história do país passou a chamar a atenção da sociedade como um todo e, sobretudo das administrações públicas. Casos específicos como da cidade de São Paulo, que embora já

possuísse de longa data uma legislação específica para o setor, podem ser tomados como exemplo da desorganização quando da transformação do espaço. O fato apenas de ter uma legislação não significa que o problema esteja solucionado, pois, faz-se necessário a observância de tais leis ou códigos que disciplinam as atividades.

Ao se fazer referência sobre a cidade de São Paulo, é interessante observar o que Rolnick (1997) fala, ela observa a ocorrência de um descompasso na formação da cidade de São Paulo. Rolnick (1997) chama a atenção sobre a multiplicidade de territórios e a unicidade da lei, pois, são fatos que reforçam ainda mais a necessidade do planejamento e da execução das metas de acordo com os anseios e necessidades das pessoas.

Contudo, não são apenas os anseios e as necessidades individuais que precisam ser observadas, mas a não observância das diferenças e divergências entre uma classe e outra, uma zona e outra poderá acarretar na exclusão social de parte significativa da população. Estabelecer normas que norteiam a forma de organização física da cidade, como ruas e avenidas ou ainda com código de obras a fim de policiar a edificação de outras, não é o mais importante. Há que se planejar sistematicamente, incluindo, desta forma, no projeto, o homem. O não comprometimento do poder público pode ser um agravante neste processo.

A obrigatoriedade da elaboração de Planos Diretores para os municípios brasileiros está prevista na Constituição Federal de 1988 (artigo 182). Pela Lei nº. 10.257, de 10 de junho de 2001, denominada de Estatuto da Cidade, são estabelecidas normas de ordem pública e de interesse social com o intuito de regular o uso da propriedade urbana em benefício da coletividade (BRASIL, 2001).

Também previsto pela mesma lei, está assegurada a gestão democrática através da participação da população e associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

Entre uma série de outras preocupações do Estatuto da Cidade estão algumas que ordenam e controlam o uso do solo, com o intuito de evitar:

- Utilização inadequada dos imóveis urbanos;
- O parcelamento do solo;
- Instalação de empreendimentos ou atividades que possam gerar tráfego, sem a previsão de infra-estrutura correspondente;
- A deterioração de áreas urbanizadas;
- Poluição e a degradação ambiental.

A Resolução número 13, de 16 de junho de 2004 do Ministério das Cidades propõe diretrizes e recomendações aos Estados e Municípios no sentido de criar conselhos estaduais e municipais da cidade. Tais conselhos têm a função de fazer com que os atores se empenhem na construção de uma cultura democrática e participativa (BRASIL, 2004)

A articulação de políticas no planejamento territorial urbano, habitação, saneamento ambiental, transporte e mobilidade urbana também estão previstos. A mesma resolução faz ainda uma série de recomendações concernentes ao tema planejamento e de que forma tal intuito pode ser alcançado.

Em 18 de março de 2005 o Ministério das Cidades emitiu a Resolução nº. 25 que estabelece que todos os municípios devem elaborar seus Planos Diretores de acordo com o Estatuto da Cidade. Pela Resolução nº. 25, todos os municípios cujos planos diretores possuem mais de dez anos, ou que não possuam o mesmo e que tenham mais de vinte mil habitantes ou que façam parte de regiões metropolitanas ou que sejam regiões turísticas e áreas impactantes de grandes empreendimentos deverão elaborar um plano diretor até outubro de 2006 (BRASIL, 2005).

A preocupação do poder público federal no que se refere ao cumprimento das prerrogativas concernentes ao pleno funcionamento das cidades está também presente na Resolução Recomendada nº. 9 de 08 de junho de 2006. Por tal Resolução fica estabelecido que para dar cumprimento ao Estatuto da Cidade, fica estabelecida a data de 10 de outubro de 2006 como prazo limite para a elaboração do plano diretor às cidades atingidas pela referida lei, mas muitos municípios ainda não o concluíram (BRASIL, 2006)

O Estatuto da Cidade imputa ao prefeito que deixar de cumprir as determinações da lei, todas as responsabilidades referentes a ela sem prejuízo a outro agente público, podendo assim, com o descumprimento, incorrer em improbidade administrativa conforme previsto na lei 8.429 de 02 de junho de 1992.

O Plano Diretor é o foco principal de tal legislação. Com a implementação do Plano Diretor para cada município com mais de 20 mil habitantes, espera-se a gestão democrática com a participação popular nas decisões sobre o município, a fim de evitar prejuízos ao meio ambiente, conservar as áreas já urbanizadas, a utilização devida dos imóveis urbanos e a criação de projetos para possibilitar o desenvolvimento social e econômico.

Com base na legislação federal e para dar cumprimento a uma obrigação constitucional, o município de Guará teve iniciado os estudos sobre seu Plano Diretor.

Contudo, é interessante salientar que apesar da obrigatoriedade ser algo recente, Guaíra já possuía Planos Diretores no passado, sendo eles de 1980 – que se contextualiza com o período auge da construção da Hidrelétrica de Itaipu -, de 1992 e mais recentemente o de 2007. Assim é interessante observar a importância de ambos para a vida e organização desta na cidade de Guaíra naqueles períodos. Assim, através dos Planos Diretores, pretende-se fazer uma leitura espacial do município de Guaíra, levando em consideração o período de implantação de cada Plano Diretor.

3.1.1 O Plano Diretor de 1980

O Plano Diretor de 1980 foi elaborado por conta da nova realidade que se apresentava devido à formação do Lago de Itaipu e das obras previstas para a cidade, como a obra da Usina Hidrelétrica de Ilha Grande (UHI), a ferrovia Ferroeste (o projeto compreendia o trecho Guarapuava-Guaíra, mas a sua construção chegou somente até a cidade de Cascavel), e, a Ponte sobre o lago ligando o Brasil ao Paraguai.

Assim, uma nova ordem espacial estava em marcha na cidade de Guaíra. Esta nova realidade traz consigo alguns pré-requisitos fundamentais para adequar a vida das pessoas às novas formas. A esse respeito, como demonstra Carlos (1999), a partir das fragmentações do espaço, nasce o estranhamento devido ao espaço desfigurado, da memória que se perde e da nova realidade implementada pela nova ordem econômica que hierarquiza o espaço. São indícios de novos espaços e tempos para o município impactado pela construção da Hidrelétrica de Itaipu.

Estas inovações projetariam Guaíra no cenário econômico nacional, pois, deixaria de ser apenas uma pequena cidade interiorana para se transformar em uma cidade de porte médio, com alta densidade demográfica e responsável por uma parcela importante de geração de energia elétrica ao país.

O poder público municipal, pelas diretrizes apresentadas pelo Plano Diretor de 1980, assumiu a responsabilidade em preparar a cidade a fim de dar suporte às novas ocorrências previstas para a mesma, como o caso da construção da UHI. A construção da referida usina demandaria a ampliação da rede de ruas pavimentadas, água, esgoto, escolas, iluminação pública entre outros serviços em função do grande crescimento populacional previsto para a cidade durante os anos de construção das obras. A população seria

multiplicada por quatro, ou seja, sairia da casa dos 30.000, e atingiria cerca de 120.000 habitantes (IPARDES, 1981).

Assim o espaço em Guaíra passou a ser dotado de características artificiais, pois de acordo com Santos (1996), o quadro único, representado pela natureza e que é o cenário da história, vai aos poucos sendo substituído por objetos fabricados, frutos da imaginação e das mãos e máquinas dos homens.

As características artificiais, neste caso, e que mais facilmente são percebidas podem ser elencadas como o Lago de Itaipu, o Bairro Eletrosul, o Hortomercado, a “Prainha”, os novos portos para as balsas, as Marinas, as novas margens do rio agora transformado em represa, instalações da Receita Federal.

Naturalmente que a artificialidade não está sujeita apenas às obras construídas pela vontade do Estado como um todo. Há que se considerar, obviamente, as ações populares. O fato da redução da área agrícola do município trouxe novos moradores para a área urbana de Guaíra. Ainda há o fato das expectativas que se formaram em torno da publicidade promovida pelo Estado em torno das inovações previstas para a cidade.

Santos (1996, p. 51) assevera que o espaço “é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoados por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e a seus habitantes”.

Esta artificialidade lembrada por Santos (1996), dá suporte ao ocorrido em Guaíra, pois cada inovação imposta à cidade de Guaíra gerou novas transformações na cidade, cada uma delas com uma especificidade. Entretanto, tais especificidades surgem com propósitos de fazer frente às ocorrências surgidas a priori, ou seja, uma decorre da outra e assim se intensifica tal processo.

Desta maneira, se as inovações preparadas para Guaíra tivessem efetivamente sido implementadas na cidade, o Plano Diretor elaborado em 1980 seria de grande utilidade para a comunidade. Tal Plano estava dotado de aparatos para enfrentar pelo menos em um período de dez anos, imagina-se, praticamente todas as inovações que surgissem. Contudo, o poder econômico do Estado Nacional estava em ruínas. A falência do Estado nos últimos anos da Ditadura Militar, levou também à falência inúmeros projetos e obras em andamento em todo o país conforme demonstrado no primeiro capítulo desta dissertação. Desta forma, surgiram lacunas importantes na organização espacial na cidade de Guaíra e que demandavam novas ações da municipalidade, como por exemplo, um novo Plano Diretor.

3.1.2 Plano Diretor de 1992

As lacunas deixadas pelo Plano Diretor de 1980 referidas no parágrafo anterior geraram problemas para a sociedade. Assim, as necessidades da sociedade não foram contempladas no referido Plano fazendo com que fosse necessária a revisão das ações e a implementação de novas diretrizes para dar uma resposta à sociedade que havia sofrido imposições fortes provenientes do âmbito alheio à cidade. Tais imposições trouxeram desdobramentos de variadas ordens. Prejuízos sociais, econômicos e sobre tudo ambiental, bem como, o espaço geográfico desfigurado de sua outrora forma.

A omissão do poder público referente aos novos rumos da cidade foi preponderante para a sedimentação do modelo existente. O processo exógeno vinculado à cidade dotou a mesma de grande rigidez, como observa Santos (1989). Para ele, a espontaneidade de nascimento e crescimento de uma cidade é geralmente interrompida pelo processo de tecnificação ou industrialização. Tal processo tira da cidade sua plasticidade, tornando-a rígida, refém de uma só utilidade, ou seja, servir ao interesse de uma determinada indústria. Assim, a rigidez de Guaíra apareceu em função do desejo econômico do país, que demandava mais energia elétrica. Desta forma, o espaço sofreu modificações por força da vontade do mercado em detrimento das demandas sociais.

Com base nisso, deve-se considerar o pensamento de Maricato (2000) que entende que essas exigências são idéias fora do lugar. Para ele não há comprometimento com a realidade concreta e sim apenas com uma ordem que atende apenas parte da sociedade ou pequenos grupos da mesma.

O novo plano diretor, que vigorou a partir de 1992, foi concebido com o intuito de adequar Guaíra às grandes obras previstas para a cidade, como a hidrovía Paraná-Tietê, a conclusão da ponte sobre o rio Paraná, ligando o Paraná ao Mato Grosso do Sul, a construção da ponte sobre o mesmo rio ligando o Brasil ao Paraguai e a construção da ferrovia Ferroeste, que ligaria Guaíra ao porto de Paranaguá.

O novo plano diretor da cidade tinha de equacionar o problema da deposição de lixo urbano, feito a céu aberto; tinha de dar diretrizes claras para o desenvolvimento econômico e social, a fim de promover a geração de empregos e renda aos cidadãos; e tinha de criar alternativas de desenvolvimento econômico a partir das águas do Lago de Itaipu, seja através da navegação comercial, do turismo ou de outras atividades oriundas do lago.

O Plano Diretor de 1992 deu destaque especial à possibilidade de exploração turística da área remanescente do Parque Nacional das Sete Quedas, local de preservação permanente. Estas e outras particularidades concernentes às possibilidades de exploração da atividade turística foram contempladas no referido Plano.

O capítulo V do Plano Diretor de 1992, em sua seção I, trata das diretrizes para o desenvolvimento econômico. O artigo 15 apresenta como diretrizes para desenvolver o turismo em Guaíra:

- Incentivar as atividades de divulgação da cidade, suas atrações turísticas e infraestrutura.
- Organização funcional da Secretaria Municipal de Turismo.
- Criação de material gráfico específico para os pontos turísticos da cidade e eventos tradicionais.
- Promover a restauração de prédios históricos.
- Criação do Museu Municipal.
- Desenvolver o turismo nas áreas consideradas de potencial turístico.
- Criar um calendário de eventos tradicionais no município.
- Criar, através de lei municipal, o amparo legal para a captação de verbas de impostos para fins de turismo.

Assim, percebe-se que o Plano Diretor é uma forma especial de planejamento urbano. Não se pode conceber que as cidades brasileiras fossem administradas sem a luz de um conjunto de normas constituídas, sobretudo, com base nos interesses da sociedade.

O Plano Diretor de 1992 previa ações por oito anos, com significativas mudanças para o município. Muitas obras foram, no entanto, frustradas, como a hidrovia Paraná-Tietê, a ponte sobre o rio Paraná ligando o Brasil ao Paraguai e a ferrovia Ferroeste, todas de grande importância para o desenvolvimento de Guaíra e região, incluindo a fronteira. Apenas a ponte ligando o Paraná ao Mato Grosso do Sul foi concluída.

O período de abrangências dos Planos Diretores de 1980 e 1992 foi de grandes e graves problemas econômicos para o país. Assim, muitas obras que faziam parte das expectativas sociais deixaram de ser implementadas. Além dos problemas econômicos ainda há, segundo Maricato (2000), a controvérsia gerada entre os profissionais do urbanismo nacional sobre o entendimento do que é de fato e quais as utilidades de um Plano Diretor.

Nesse sentido, também é importante observar quem faz e de que forma será elaborado o plano diretor, pois Braga (1995) ressalta a importância do planejamento e enumera algumas das razões pelas quais os Planos Diretores não deram certo no Brasil. Segundo ele, as razões são várias. Entre elas destaca que a falta de competência técnica e

administrativa por parte da municipalidade para elaborar sozinha o plano diretor foi crucial para a não implementação do mesmo.

De acordo com Souza e Silva (2007), entende-se que o planejamento não é a solução para todas as mazelas do município, a falta de conscientização do poder público municipal sobre a importância do mesmo também contribuiu para agravar a situação. Ainda existe o fato de grande número de projetos terem sido elaborados por empresas especializadas, porém estranhas à realidade local, gerando, desta forma, projetos tecnicamente perfeitos, porém sem aplicabilidade devido à falta de sintonia com o município.

De acordo com Rodrigues (2005), um dos princípios do Estatuto da Cidade é

desvendar conflitos relacionados ao planejamento, apropriação, propriedade, gestão e uso do solo nas áreas urbanas. O Estatuto não resolve, nem elimina os conflitos, mas os retira da sombra. Reconhece o predomínio da população urbana e a falta de acesso da maioria aos padrões de urbanidade vigentes. (RODRIGUES, 2005, p.91).

Para Souza e Silva (2007) a reorganização do espaço em Guaíra não se deu de forma espontânea, ou seja, decorrente de um processo de desenvolvimento econômico nascido a partir da própria comunidade. O que está configurado neste panorama é que a reorganização do espaço em Guaíra atende às necessidades e aos desejos do mercado e, desta forma, o Estado não se omitiu no que diz respeito aos interesses do empresariado e da classe dominante, pois, como diz Correa (1989, p.26): “a atuação do Estado se faz, fundamentalmente e em última análise, visando criar condições de realização e de reprodução da sociedade capitalista, isto é, condições que viabilizem o processo de acumulação e a reprodução das classes sociais e suas frações”.

Parece que crer que o Plano Diretor seja capaz de resolver todas as mazelas que afetam a sociedade e a vida urbana se resume em uma falácia. Contudo, apesar de não ser possível a total solução dos problemas, há que se considerar que estes seriam ainda mais graves caso o Plano Diretor não existisse.

As transformações espaciais foram se acumulando com o passar dos anos e também os problemas oriundos destas alterações se acumularam. Porém, nem só de problemas a cidade de Guaíra tem se alimentado ou vivido. Transformações como a construção da ponte sobre o Rio Paraná ligando o Estado do Paraná ao Mato Grosso do Sul, além de sua importância econômica para os Estados do Paraná e Mato Grosso do Sul, foi preponderante para a sedimentação da inserção regional de Guaíra (ver figura 27).

Figura 27 - Ponte Sobre o Rio Paraná em Guaíra - PR. (2007).



Fonte: José Flávio Marques da Silva

A conclusão das obras da ponte sobre o Rio Paraná permitiu a substituição do arcaico modelo de travessia com balsas pelos mais de quatro quilômetros de uma margem à outra do rio. Assim, o fluxo de veículos e pessoas entre as Regiões Sul e Centro-Oeste do país se intensificaram a partir desta rota conforme demonstrado no capítulo I desta dissertação. Com esta inovação Guaíra fortaleceu sua presença regional atraindo para si número significativo de pessoas que buscam serviços inexistentes em outras cidades, também evidenciados no capítulo II deste trabalho.

A obrigatoriedade legal e a necessidade presente contribuíram para os estudos iniciais e elaboração de um novo Plano Diretor para a cidade de Guaíra. Verdade que pelos prazos estabelecidos pela legislação, o novo Plano Diretor deveria estar concluído até outubro de 2006, porém, algumas características especiais concernentes à Guaíra contribuíram para o atraso deste processo.

3.1.3 Plano Diretor de 2007

O Estatuto das Cidades define novos padrões e normas de planejamento urbano, e critérios para a elaboração de Plano Diretor: aos municípios com população urbana superior a 20 mil habitantes, aqueles integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, aos localizados em áreas de especial interesse turístico, aos que forem atingidos por impacto ambiental de âmbito regional e nacional relacionados à implantação de empreendimentos e atividades econômicas, públicos e/ou privados, independente da dimensão da população.

Assim, observando a disposição legal, em Março de 2007 foram iniciados os trabalhos de elaboração do novo Plano Diretor.

O fato de o processo licitatório para a escolha da empresa que elaborou o novo Plano Diretor ter sido postergado de 2006 para 2007 deu-se porque o processo para Guaíra teve de obedecer a requisitos especiais e por estar sob responsabilidade direta do Ministério do Turismo. Isto pelo fato da atividade turística ter uma participação histórica e tradicional na economia e na sociedade guairense. Por entender-se que a cidade deve receber uma atenção especial, as empresas habilitadas para tal processo têm de atender à exigências maiores do que as habilitadas para outros municípios.

Sobre isso, a Lei Federal 10.257/2001 inciso IV do artigo 41, está a obrigatoriedade da elaboração do Plano Diretor para as cidades integrantes de área especial interesse turístico.

Segundo Faria e Neto Guaíra faz parte do exposto na Lei referida no parágrafo anterior.

No que se refere ao desenvolvimento da atividade turística o Município de Guaíra, está localizado na área prioritária de desenvolvimento turístico do Estado do Paraná, inserido no programa de regionalização do turismo do governo federal. Apesar de apresentar um significativo potencial, principalmente na utilização dos recursos naturais para fins de desenvolvimento do turismo, atualmente não explora a atividade de forma a esta se caracterizar como um importante setor da economia local. (FARIA E NETO, 2007. pg. 5)

Ainda referente à questão turística, Faria e Neto (2007) esclarecem:

Aspectos como: (i) a singularidade dos bens socioambientais do município; a possibilidade da integração regional da oferta e da demanda com os municípios do Programa do Caminho Integrado do Lago de Itaipu; a proximidade de um dos maiores centros receptivos do país; e a localização estratégica do município; fazem de Guaíra um pólo potencial para o incremento da atividade turística e conseqüentemente para a dinamização da economia. Portanto, Guaíra é considerada *local de interesse turístico*. (FARIA E NETO, 2007. p 7)

Desta forma, percebe-se que o planejamento para Guaíra é muito importante. A importância referida não está restrita apenas à organização do espaço, mas, faz-se presente de maneira muito forte com relação à necessidade da implementação de meios e formas de promover o desenvolvimento econômico e a conseqüente geração de renda à população. Parece que a observância aos equipamentos naturais aliados à boa vontade pública e a necessidade popular, podem efetivamente transformar-se em atrativos turísticos. Tal transformação promoveria, sem dúvidas, alterações espaciais, contudo, sob a luz do Plano diretor. Tais alterações seriam administradas de forma a não causar prejuízos sociais nem

ambientais. Considerando, então, pareceres profissionais e a legislação em vigor, são tomadas providências para a viabilização do Plano Diretor de Guaíra.

Desta forma, através da Portaria nº. 017/2007, o prefeito municipal resolve, em seu artigo 1º:

Homologar o julgamento proferido por Comissão Especial de Licitação sobre propostas apresentadas ao Edital de Tomada de Preços nº. 067/06, que tem como objeto a contratação de empresa especializada em consultoria para a atualização do Plano Diretor do Município de Guaíra – PR, de acordo com o Estatuto da Cidade, levando em consideração a política regional de turismo / Secretaria Municipal de Infra-estrutura. À empresa: AMBIENS SOCIEDADE COOPERATIVA, valor total R\$ 119.809,80. (GUAIRA, 2007)

A partir deste ato foram marcadas oito reuniões de mobilização comunitária para os estudos e elaboração do novo Plano Diretor. No dia 08 de março de 2007 a Prefeitura municipal iniciou o processo de revisão do Plano Diretor do município com a realização de oficinas de pactuação através da equipe técnica da Prefeitura e pelo Conselho Municipal do Plano Diretor (ELETROSUL, 2007).

As oficinas, neste caso, visam promover a participação de toda a comunidade, com o objetivo de apresentar de forma ampla e democrática, suas visões sobre a atual realidade do município, bem como sua expectativa sobre o futuro. As contribuições e reflexões apresentadas durante as oficinas foram incorporadas no documento denominado realidade municipal que subsidiou a elaboração das propostas da revisão do Plano Diretor.

Se não houver a efetiva participação popular nos estudos, revisão e elaboração do Plano Diretor poderá parecer para a comunidade que as decisões foram impostas de fora para dentro, por pessoas estranhas à realidade da comunidade. Neste caso, poderia ser fomentada uma espécie de relação paternal entre município e sociedade, o que não seria saudável para o desenvolvimento social. É, portanto, importante que a população perceba que ela faz parte das decisões e que estas não podem ser provenientes do externo para o interno, ou seja, o processo endógeno é vital para este caso.

Entende-se então, que para que a população não se transforme em massa de manobra, pelo menos concernente a este ponto, é importante sua participação efetiva no processo, pois, desta forma passará a ter conhecimento de temas que podem lhe garantir um salto positivo na qualidade de vida ou no mais amplo significado da palavra desenvolvimento.

Em junho de 2007, de acordo com reportagem da Radio Educadora, o processo de elaboração do Plano Diretor entrou em uma nova fase.

Nesta fase, após feito o diagnóstico da realidade municipal que procurou analisar os aspectos espaciais, populacionais, econômicos, ambientais, de infra-estrutura e de turismo para entender sua dinâmica e a realidade com base nos fatores históricos de sua determinação, o Plano Diretor de Guaíra entra agora na fase das definições das estratégias e ações. Entre elas, o plano de regularização fundiária e habitação, nova política de desenvolvimento econômico sustentável de geração de emprego, descoberta de novas vocações, crescimento com equilíbrio ambiental, equilíbrio sócio espacial na distribuição da infra-estrutura urbana e integração urbana.

É necessário, portanto que o Plano Diretor leve em consideração e analise todas as questões ambientais, urbanas e sócio econômicas pela ótica da produção do espaço. Assim, será possível identificar os possíveis conflitos e os agentes que promovem ou participam na produção do espaço.

As reivindicações ou sugestões dos populares apresentadas nas oficinas realizadas para dar suporte e também um aspecto democrático ao Plano Diretor foram apresentadas, por fim, em forma de projeto de lei durante a 4ª audiência pública.

Durante a realização da 4ª audiência pública, realizada em 29 de setembro de 2007, foram debatidas e aprovadas as leis que regulam as atividades de ordenamento do território de Guaíra nos próximos 10 anos. Ainda na mesma audiência foi aprovada a lei de zoneamento da cidade, lei de uso e ocupação do solo, código de postura e leis auxiliares.

Por fim, após os trabalhos no sentido de considerar todas as demandas sociais e elencar as prioridades para ações futuras, por parte da equipe encarregada de ouvir a sociedade e elaborar o novo Plano Diretor foi possível ao prefeito municipal enviá-lo à Câmara Municipal para apreciação e aprovação no dia 09 de novembro de 2007.

Com um aparato como o representado pelo Plano Diretor Municipal é possível administrar e projetar as ações futuras. Não se quer, com isto, dizer que o Plano Diretor seja a panacéia para todos os males urbanos, contudo, pode contribuir muito.

Deve-se considerar a forma veloz e nociva em alguns casos que se deu a transformação do espaço em Guaíra. Não é possível apenas observar o espaço urbano, sobretudo, porque deve-se considerar o meio ambiente, e, neste caso o espaço considerado rural, também deve ser levado em conta.

Sobre isto, Faria e Neto (2007) em estudo sobre a área do município de Guaíra ressaltam a presença do homem na maior parte do território.

A produção do espaço e apropriação do meio ambiente natural se deu pela substituição em grande parte de áreas de nativa vegetação por áreas antropizadas, com uso intensivo de agricultura anual mecanizada, basicamente constituída por soja e milho. Dessa forma 72% do solo municipal é utilizado intensamente por atividades antrópicas, restando apenas 28% que apresenta outros usos, seja de vegetação nativa ou corpos de água. Desta forma, no município de Guaíra, dos 56.061,45 ha restaram de cobertura vegetal apenas 16,84%, que são remanescentes de florestas em regeneração e vegetação de várzea, principalmente em áreas próximas a leito de rios ou terrenos de alta declividade. (FARIA e NETO, 2007. p. 09)

O meio rural de Guaíra sofreu transformações assim como todos os municípios de vocação agrícola do centro sul brasileiro. As culturas comerciais demandam grandes porções de terra e imprimem mudanças inclusive nas regras e no mundo do trabalho (FERREIRA, 2006). O modelo capitalista impresso nesta parte do Planeta nunca esteve muito preocupado com as conseqüências oriundas da massiva produção para exportação.

Não é apenas no meio rural que se faz sentir a mão forte do modelo econômico sobre a organização ou transformação do espaço. Parece que o *modus operandi* capitalista se apresenta amplamente representado e por forças igualmente robustas. O choque entre as forças opostas parece que não é mais o meio apropriado para a equação de tais discrepâncias, mas, sim a administração de tais problemas.

A colonização de Guaíra, já referida anteriormente neste trabalho, refletiu nas construções e na diversidade cultural, bem como a fragmentação da vegetação, substituição e modificação dos habitats existentes para o cultivo agrícola. Apesar de toda esta ingerência humana no meio, ainda há um patrimônio considerável a se trabalhar e conservar.

Para Faria e Neto (2007), os recursos naturais existentes em Guaíra são raros, importantes e devem ser considerados no âmbito econômico e ambiental.

O meio ambiente natural de Guaíra representa uma extrema importância biológica e beleza cênica. Está presente, principalmente no complexo de ilhas e várzeas formadas no Lago Itaipu, proporcionando o reconhecimento nacional por meio da formação de uma unidade de conservação de esfera federal que é o Parque Nacional da Ilha Grande. Atualmente, este patrimônio socioambiental é pouco valorizado e pouco compreendido como bem socioambiental pelos munícipes, além de ser raro o uso dado pela atividade turística. (FARIA e NETO, 2007. p. 10)

Como base nas realidades levantadas durante os estudos para elaboração do Plano Diretor, elaborou-se uma lista de princípios que devem nortear as ações futuras, que são:

- I - função social do município e da propriedade urbana e rural;
- II - desenvolvimento sócio-econômico sustentável;

- III - universalização dos direitos sociais;
- IV - equidade, dignidade, cidadania e diversidade cultural;
- V - conservação do equilíbrio ecológico;

Desta forma, todas as transformações espaciais que podem ser verificadas em Guaíra devem ser canalizadas de alguma forma para o bem coletivo.

Da mesma maneira que a ponte sobre o Rio Paraná representa um fortalecimento nas relações de Guaíra com os municípios vizinhos, conforme evidenciado no capítulo I desta dissertação,

3.2. O fluxo da economia rural e urbana em Guaíra

Conforme dados do IBGE (1973, 1983, 1991 e 2006) em 1970 o município de Guaíra acompanhava o Paraná na distribuição da população entre campo e cidade – tabela 2. Em 1970, o Paraná possuía 64% de sua população vivendo nas áreas rurais e Guaíra em torno de 66%. A modernização da agricultura implementada no Brasil, após 1970, afetou sensivelmente a vida e a economia das famílias rurais guairenses e parte delas transferiu seus domicílios e seu modo de vida para o meio e o modo urbano.

Tabela 2 – População rural e urbana total de Guaíra (PR) de 1970 a 2000

Ano	Pop. Rural	%	Pop. Urbana	%	Pop. Total
1970	20.474	62,70	11.177	37,30	32.651
1980	9.513	32,70	19.578	67,30	29.091
1991	4.682	17,04	22.790	82,96	27.472
2006	4.580	16,03	23989	83,97	28.569

Fonte: IBGE (1973, 1983, 1991 e 2006).

Diante de tal realidade havia um grande problema a ser vencido: criar postos de trabalhos para a população. Guaíra não apresentou as mesmas ocorrências de outros municípios da região quando se fala da saída do homem do campo. Na maioria dos municípios da região Oeste do Paraná, a população que abandonou o meio rural, transferiu-se para outros Estados, pois ampliava-se à fronteira agrícola. Os municípios da região perderam população. Porém, Guaíra não apresentou um quadro de perda significativa de população, conservando até os dias atuais números muito próximos aos de 1970.

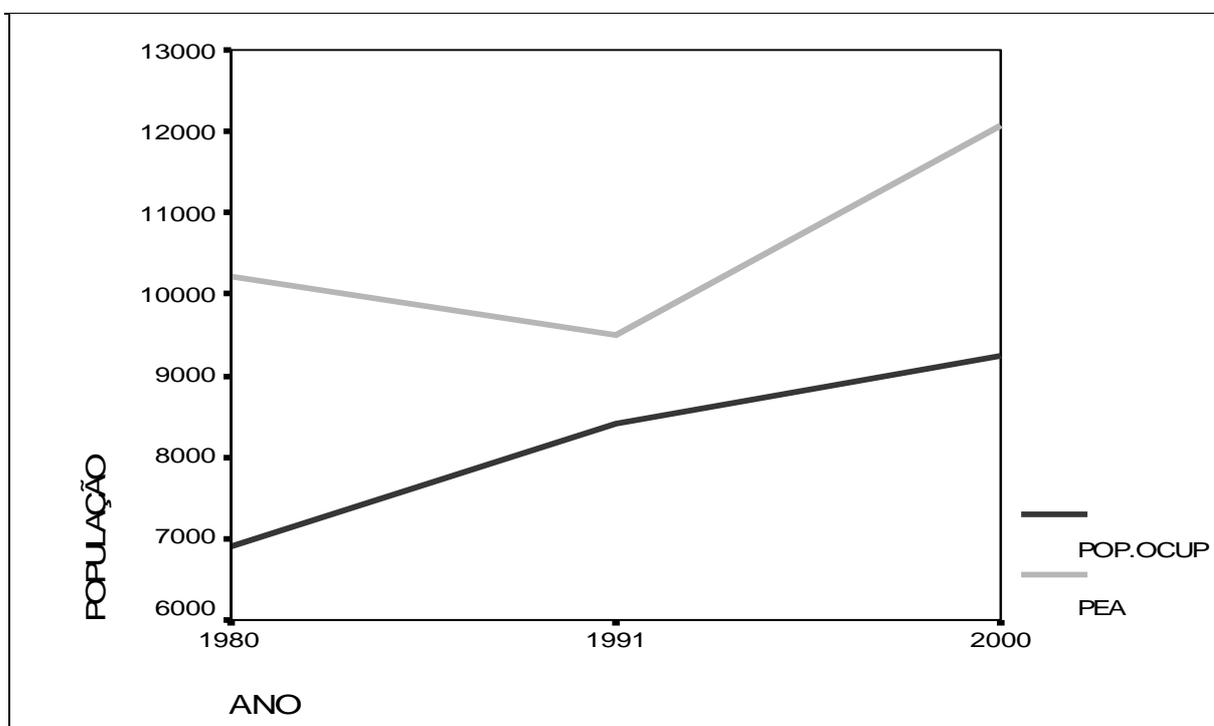
Verifica-se que a parcela mais significativa da população que vivia no campo em 1970, no município de Guaíra, apenas transferiu-se para a cidade, não seguindo os passos

das populações de outros municípios que foram para o Mato Grosso, Rondônia, Acre, Amazonas e Paraguai. Na época, a cidade não possuía infra-estrutura e dinamismo econômico suficiente para absorver esse novo contingente populacional que ocupou os espaços urbanos.

O meio urbano de Guáira, com seus serviços e com graves problemas estruturais, como o setor habitacional, saneamento básico, pavimentação, transporte escolar entre outros, viu o crescimento exagerado da periferia urbana (inchaço urbano). Tal crescimento e a falta de opções de trabalho ou a inexistência de criação de vagas foram agravados, ainda com mais vigor, a partir da criação do Lago de Itaipu. Embora o fluxo de migrantes deste município não tenha sido tão expressivo quanto em outros (IBGE 1983), ainda assim o crescimento vegetativo da população é negativo (IPARDES 2004).

Fica claro que há uma disparidade quando se analisa a população economicamente ativa entre os períodos estudados. Não existem registros da população economicamente ativa (PEA) para o ano de 1970, por isso usar-se-á este indicador a partir de 1980. O gráfico 1 demonstra a relação da população urbana ocupada com a PEA para os anos de 1980, 1991 e 2000.

Gráfico 1 - População ocupada x PEA em Guáira (PR) de 1980 a 2000.



Fonte: IBGE (1983, 1991, 2000).

Pelo gráfico 1 observa-se que o desequilíbrio existente em 1980 entre a população ocupada e a PEA foi minimizado em 1991. Para o ano de 2000 reaparece a disparidade entre as duas populações, porém com menor intensidade que a registrada em 1980. Enquanto a população urbana ocupada era de 9.234 pessoas, a população economicamente ativa (PEA) era de 12.081 pessoas em 2000. Tais dados mostram que Guaíra teve uma diminuição do percentual da PEA fora do mercado de trabalho, que em 1980 era de 33% da população economicamente ativa. Em 2000 esse percentual passou para 23,56%. Em números absolutos, Guaíra possui 2.847 pessoas no meio urbano sem uma ocupação que lhes proporcione renda, ou seja, 23,56% da PEA (IBGE 1991-2000) contra 3.400 pessoas em 1980. O hiato existente em 2000 entre a população ocupada e a população urbana, é minimizado ao se considerar que pessoas aposentadas também figuram como população economicamente ativa.

Outro sinalizador de que o nível de emprego tem aumentado na cidade de Guaíra são os empregos formais, denotando desta forma, um aumento nas atividades econômicas locais conforme tabela 3.

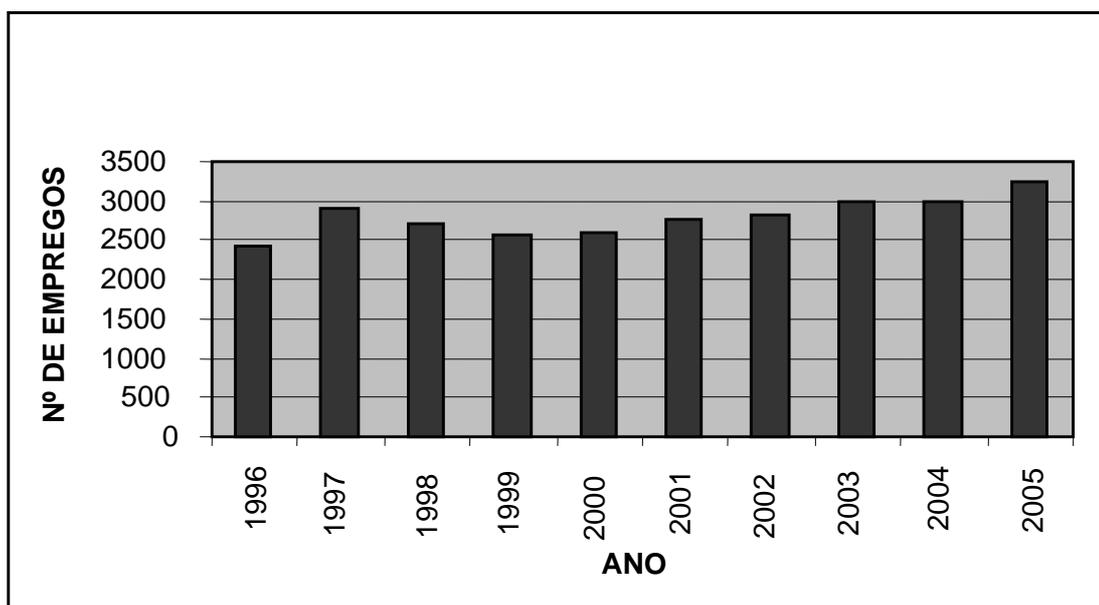
Tabela 3 - Total de empregos formais em Guaíra 1996 - 2005

Anos	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Total emprego	2.434	2.915	2.710	2.568	2.595	2.771	2.825	2.996	3.000	3.240

Fonte: IPARDES

O gráfico 2 é capaz de dar uma melhor interpretação quanto ao crescimento dos empregos formais no município.

Gráfico 2 - Empregos formais em Guaíra - 1996-2005



Fonte: IPARDES

O crescimento no número de postos formais no mercado de trabalho é decorrente de uma outra ocorrência visível na economia da cidade que se dá pelo expressivo crescimento no número de estabelecimentos comerciais no município.

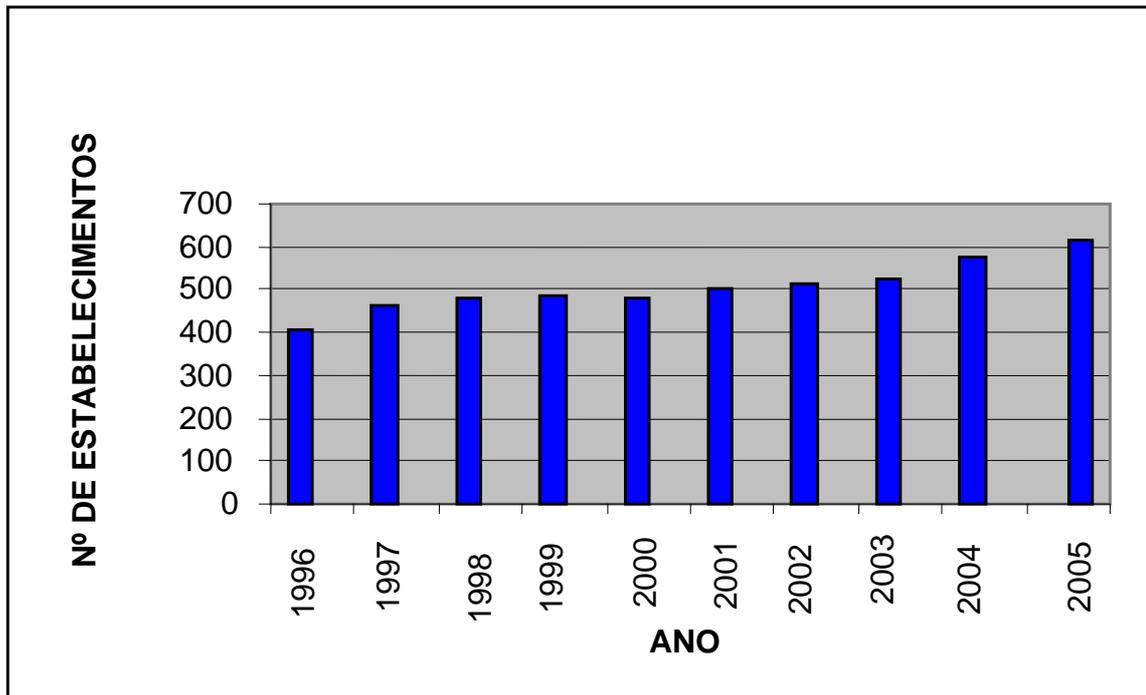
Assim, de acordo com a tabela 4 e o gráfico 3 também é possível perceber o incremento nas atividades econômicas do município.

Tabela 4 - Número de estabelecimentos comerciais e industriais em Guaíra PR. 1996-2005

Ano	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Total Estabelecimentos	408	461	482	486	481	500	514	527	576	617

Fonte: IPARDES

Gráfico 3 - Número de estabelecimentos comerciais em Guaíra - 1996 - 2005



Fonte: IPARDES

Desta forma pode-se observar um movimento expressivo no número de pontos comerciais na cidade, com um crescimento superior a 50% entre 1996 e 2005. Entretanto, não há apenas movimentos positivos na economia, pois, a tabela 5 apresenta o quadro de empregos por ramo de atividade e nela pode-se perceber que embora o quadro geral seja positivo, há um número interessante de ramos de atividade que apresentam retração no número de empregos.

A tabela 5 mostra uma forte expansão no número de empregos em alguns ramos de atividade neste município. Os ramos de indústria metalúrgica; papel papelão e gráfica; Indústria borracha, fumo, couros, peles, produtos similares e Indústrias Diversas; indústria têxtil; Indústria de Produtos alimentícios, de Bebida e álcool Etílico; comércio varejista; serviço de alojamentos, manutenção, alimentação e reparos; administração pública; e ensino são os ramos que apresentaram maior expansão entre 1996 e 2005, da ordem de 200%, 90%, 300%, 816%, 4.214%, 92%, 61% e 38% , 52% respectivamente. Tais ramos congregam justamente a parcela da população com maior qualificação ou com um nível médio de informação.

O comércio varejista teve um crescimento da ordem de 100%, mas, isso não tem significância do ponto de vista da dinâmica econômica, pois, esse crescimento, como relata Santos (2001) é representado pelo pequeno comércio. O pequeno comércio é composto por micro empresas, e geralmente são empresas do ramo alimentício, como mercearias, bares e minimercados. Essa categoria de empresa, na maioria das vezes emprega uma ou duas pessoas da própria família e que não encontram colocação no mercado formal de trabalho. Já o ramo da educação apresentou um crescimento importante e isso deve-se ao fato da instalação na cidade de cursos universitários regulares e a distância. Guaíra conta hoje com três organizações educacionais de nível superior.

Apenas as organizações educacionais de nível superior são responsáveis por um incremento da ordem de R\$ 2.450.000,00 ao ano na cidade de Guaíra¹⁷.

A indústria do ramo alimentício também apresentou crescimento, e esse crescimento se deu devido à instalação no município de indústrias de derivados da mandioca e do leite.

A tabela 5 mostra uma forte retração em outros ramos de atividade neste município. Os ramos de extração de minerais, indústria de materiais de transporte, indústria de madeira e mobiliário, indústria mecânica e indústria da construção civil, são os que apresentaram maior retração entre 1996 e 2005, da ordem de 88%, 77%, 63%, 86% e 78% respectivamente. Tais ramos congregam a parcela da população mais vulnerável ao desemprego, pois fazem parte da população sem qualificação ou com baixa qualificação. Outros ramos como os serviços médicos, transportes e comunicações, administração de imóveis, comércio atacadista, indústria de papel, papelão e gráfica, também apresentam retração, mas não tão acentuado quanto o segundo grupo.

¹⁷ A fonte para estes dados será mantida em sigilo à pedido dos administradores das empresas.

O resultado final desse processo de expansão dos ramos industriais reflete-se no crescimento econômico. Tanto que o PIB de Guaíra, entre 1970 e 2000, vai passar de R\$ 42 milhões para R\$ 118 milhões, o que corresponde a um ganho de 180% em três décadas (tabela 6). Assim, o crescimento da economia guairense foi bem interessante e dentro das expectativas, pois seu crescimento médio anual foi de 6,00% a.a. Os ganhos em produtividade, demonstrados pelo PIB per capita (ver tabela 6), são que apresentam a maior surpresa, ou seja, o produto por habitante cresceu 220 % de 1970 à 2000, numa média de 7.33% a.a.

Tabela 6 - Produto Interno Bruto (PIB) total e per capita de Guaíra (PR)- R\$ de 2000.

Período	PIB Total	PIB Per capita
1970	42.660.000,00	1.297,00
1980	134.406.000,00	4.800,00
2000	118.661.000,00	4.153,00

Fonte: IPEA – www.ipeadata.gov.br

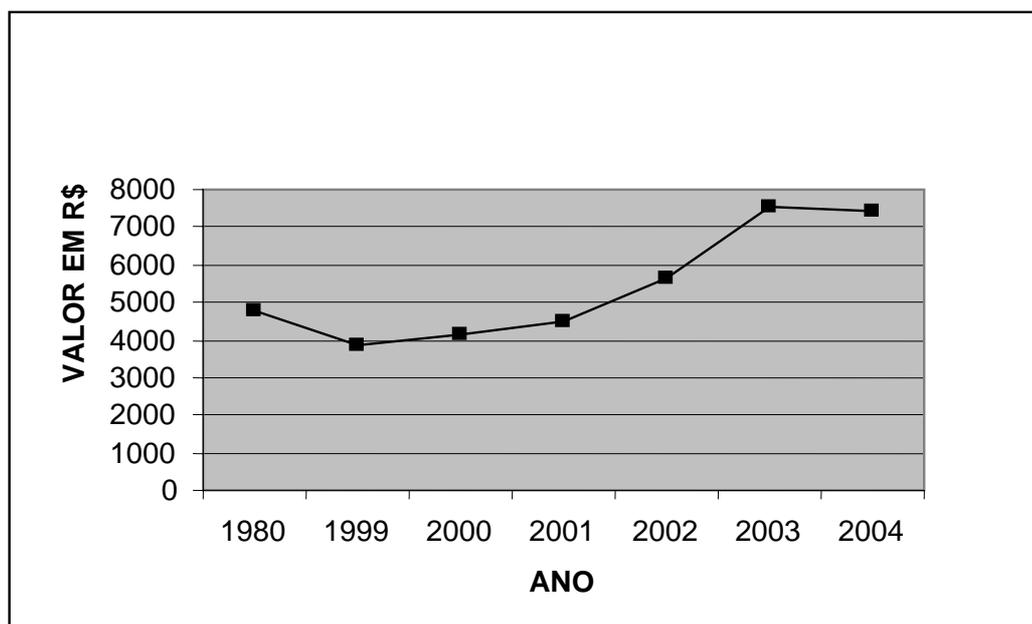
Contudo, pode-se ir mais além nesta análise. Se tomados os valores do PIB per capita para o município de Guaíra numa série temporal mais recente, descartando-se, portanto os problemas inflacionários que podem gerar um viés nos resultados obtidos, verificar-se-á que também aí os ganhos são substanciais, como pode-se observar na tabela 7 e no gráfico 4.

Tabela 7 - PIB per capita – R\$ Guaíra PR 1980 a 2004

		Ano	1980	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Guaíra	Produto Interno Bruto per capita		4.800	3.873	4.153	4.479	5.624	7.545	7.416

Fonte: IPARDES

Gráfico 4 - PIB per capita em Reais - Guaíra - PR - 1980 - 2004



Fonte: IPARDES

Enquanto a variação do PIB per capita, entre 1980 e 2000 foi negativa, de -14,1%, entre 2000 e 2004 essa variação foi positiva, de 78,00%. Nesse sentido, a economia de Guaíra dinamizou-se nos primeiros anos do século XXI, após o esgotamento da sua fronteira agrícola e o alagamento do seu atrativo turístico mais importante (Sete Quedas). A expansão do PIB per capita entre 1980-2000 se comparados a 1970 reflete em parte a diminuição de seu contingente populacional em uma economia que começava a se recuperar do baixo dinamismo. A boa notícia é que a população residente consegue ganhos de produtividade superiores à população residente da década de 1970. Isso se explica pela incorporação de novas tecnologias na produção agropecuária e de novas técnicas e tecnologias na transformação secundária.

O fato de Guaíra contar com serviços como Receita Federal, Polícia Federal, Ministério da Agricultura, porto internacional de cargas, entre outros que são necessários para zonas fronteiriças e a posição geográfica do município fizeram de Guaíra uma importante porta para o mercado externo.

As ações futuras previstas para o município também acarretarão mudanças espaciais e apresentarão desdobramentos econômicos e sociais. A implementação de projetos deve contribuir para a expansão econômica de Guaíra, inserindo Guaíra no cenário regional e, possivelmente, no nacional e internacional.

CAPITULO IV - INSERÇÃO REGIONAL DE GUAÍRA

A dinâmica econômica e social de Guaíra está relacionada com a nova dinâmica econômica e social existente em toda a Mesoregião Oeste do Paraná. Para Reolon (2007) já em 1970 Guaíra apresentava um diferencial comercial em relação a outros municípios da Mesoregião. Assim Guaíra ocupava um papel de centro regional, tendo ligação, neste caso com municípios como Toledo, Cascavel, Ponta Grossa e Curitiba.

Enquanto os municípios de Toledo, Cascavel e Foz do Iguaçu, passaram a ocupar posição de destaque frente aos demais municípios da Mesoregião Oeste Paranaense nos anos de 1970 e 1980, inclusive sobre Guaíra, os demais municípios da mesma região possuíam um grau de dependência destes, sobretudo, de Cascavel e Toledo (REOLON, 2007).

Ainda para este autor, Guaíra passou a ter uma importância menor a partir do incremento da tecnologia nas atividades agrárias, pois, isto provocou o êxodo rural e o inchaço das cidades. Não raro, com perdas grandes do contingente populacional. Este mesmo processo dotou a maioria dos municípios da Mesoregião Oeste de equipamentos que antes não possuíam e no caso de Cascavel e Toledo, estes passaram a ter uma maior centralidade e passaram a desempenhar a funções sobre os demais municípios, carreando para si a importância regional.

Apesar deste íterim de arrefecimento na importância de Guaíra frente aos demais municípios da Mesoregião Oeste, há um momento de restabelecimento quanto ao grau de importância. É evidente que não é mais possível falar-se dos mesmos índices do passado, pois, estes eram decorrentes de uma série de fatores que hoje não se apresentam.

Dentre os fatores que se pode destacar, está o fato de Guaíra ter perdido parte significativa de seu território quando da formação de uma série de outros municípios da mesma região (IPARDES, 1981). Há ainda que se reforçar o fato da construção da Usina de Itaipu e municípios como Cascavel e Foz do Iguaçu terem chamado para si a atenção tanto do capital quanto do Estado. Por último, pode-se destacar a importância turística das Sete Quedas para Guaíra, embora esse dado possa ser discutível.

Considerando os fatores anteriormente destacados, há que se considerar, obviamente, que apesar de todas as perdas elencadas, ainda há em Guaíra, subsídios suficientes que indicam na direção da vitalidade econômica e social do município.

Aqui, se for feito uma divisão temporal entre antes e pós formação do Lago de Itaipu, perceber-se-á que a participação crescente de Guaíra no cenário regional está amparada pelas ocorrências fruto do crescimento econômico de toda região.

Dentre tais sinais pode-se observar o intenso movimento migratório entre Guaíra e outros municípios da região. Este movimento é detectado pela modalidade de transporte coletivo metropolitano, aluguel de ônibus de empresas pequenas para fazer transporte entre estes municípios (estudantes) e até em alguns casos a utilização de veículos públicos para tal transporte.

No passado, esse movimento não se apresentava de forma pendular, ou seja, que ocorre todos os dias. Essa troca de serviços, estabelecida agora entre Guaíra e outros municípios, era no passado exercida por pessoas que utilizavam Guaíra como corredor de passagem para outros lugares do país. Deve-se excetuar obviamente neste caso o papel que Guaíra exercia sobre os novos núcleos de colonização do Mato Grosso do Sul e do Paraguai (IPARDES, 2001).

Além das opções destacadas até aqui e que serão fundamentadas mais adiante neste capítulo, com os números existentes fornecidos pelas entidades envolvidas no processo, há que se destacar a importância do papel público nesta questão.

O governo do Estado, através de seus projetos de desenvolvimento para o interior do Estado, como o Anel de Desenvolvimento, abarcando desta forma diversas áreas do Estado, também tem sua importância.

O fato da geração de renda e empregos em alguns municípios contemplados por tal projeto, obriga as empresas beneficiadas a contratar mão de obra nos municípios com território contíguo ao município sede do investimento. Assim, Guaíra envia diariamente cerca de 80 pessoas ao município de Palotina para trabalhar em iniciativas previstas pelo referido projeto, utilizando-se de veículos contratados especificamente para este caso. Há ainda que se destacar como fonte geradora do intercâmbio entre Guaíra e demais municípios, a existência do ensino superior nesta e noutras cidades. Diariamente há o envio de estudantes guairenses para outros centros, sobretudo para Marechal Cândido Rondon, Mundo Novo e Umuarama. Embora estes dois últimos municípios não façam parte da Mesoregião oeste do Paraná, não é possível descartá-los da análise, pois, a integração entre Guaíra e estes dois municípios é muito intensa.

Ainda com relação a Umuarama no PR e Mundo Novo no MS, há que se considerar o fato da troca de outros serviços, como saúde, transporte e comunicações.

Relativo à educação superior, há o caso da oferta deste serviço por Guaíra. Assim, Guaíra recebe todos os dias veículos de transporte coletivo das cidades de Palotina, Terra Roxa, Marechal Rondon, Mercedes no PR, Mundo Novo, Eldorado, Itaquiraí, Iguatemi, Japorã no MS e de municípios do Paraguai.

A integração de Guaíra aos demais municípios da Mesoregião Oeste Paranaense pode ser também demonstrada através da totalização dos números de estudantes que deixam e chegam a Guaíra todos os dias.

De acordo com levantamento feito junto às empresas de transporte de passageiros, partem de Guaíra para as demais cidades da região, pelo menos 80 pessoas diariamente.

Por outro lado, Guaíra não apenas envia estudantes para outras cidades, mas, também recebe estudantes dos municípios vizinhos. Os números relativos aos estudantes que chegam diariamente a Guaíra para estudar, seja no nível superior ou não, é da ordem de 375 pessoas (informação verbal)¹⁸.

Além da população que afluí a Guaíra diariamente para estudar, existe um contingente médio diário que se utiliza do transporte metropolitano exclusivamente com a Mesoregião Oeste. Neste caso o número de pessoas que viajam nos oito horários existentes é de pelo menos 167 pessoas em média diariamente. A partida é de Guaíra com dois itinerários diferentes. Os veículos deixam Guaíra e partem para Terra Roxa, Palotina, Toledo e Cascavel e o Outro itinerário Parte de Guaíra para Mercedes, Marechal C. Rondon, Toledo e Cascavel. (informação verbal)¹⁹.

O destino final para os dois itinerários é o mesmo, ou seja, Toledo e Cascavel, isso denota a forte ligação de Guaíra com estes dois municípios, entretanto, há ainda uma participação importante de Guaíra na vida de municípios do Mato Grosso do Sul e Paraguai.

A relação com os municípios limieiros ao Lago de Itaipu vislumbra uma série de ações que têm fortalecido cada município. São relações marcadas por fluxos constantes de pessoas, mercadorias, serviços e informações, denotando uma estreita relação de interatividade.

¹⁸ Esse número foi levantado junto às administrações das empresas transportadoras e com depto. de transportes do município de Mundo Novo MS - responsável pelo transporte dos estudantes daquele município.

¹⁹ Entrevista concedida ao autor pelo Sr. José Francisco de Souza Filho em 10 de novembro de 2007 nas dependências da empresa no terminal rodoviário em Guaíra - funcionário da Empresa Princesa dos Campos.

4.1 Integração com os municípios lindeiros

A formação do Lago de Itaipu e seus desdobramentos nos âmbitos econômico, social e ambiental acabou por demandar uma nova organização em torno de tal tema e dos municípios afetados pela barragem.

A organização em forma de associação dos municípios banhados pelo lago de Itaipu deu origem ao Conselho dos Municípios Lindeiros ao Lago de Itaipu.

Aos treze dias do mês de março de 1990, em reunião realizada no Clube Marinas de Santa Helena, foi fundado o Conselho de Desenvolvimento dos Municípios Lindeiros ao Lago de Itaipu, descrito como pessoa jurídica, de direito privado, sem fins lucrativos, exercendo sua atividade com autonomia administrativa e financeira (informação verbal)²⁰.

Conforme entrevista concedida por Janete Vivan Almeida, entende-se a razão da formação de tal entidade.

Formado por representantes das Prefeituras Municipais, Câmaras de Vereadores e Associações Comerciais dos dezesseis municípios lindeiros, o Conselho surgiu devido à necessidade que se apresentava nestes municípios, que viviam a expectativa dos *royalties*, de um órgão que os representasse. Pois, embora existisse a AMOP - Associação dos Municípios do Oeste do Paraná, havia a necessidade de uma organização que defendesse especificamente os interesses dessa região ribeirinha, por isso, representantes desses três segmentos se reuniram juntamente com outras autoridades da região e da Itaipu Binacional formando o Conselho (informação verbal).

Desta forma, toda a coletividade pertencente aos municípios atingidos pela formação do Lago de Itaipu estaria representada, pois, a maneira como se deu a formação, tendo a participação dos executivos e legislativos municipais mais uma associação de classe, parece algo bem abrangente sob o aspecto social.

Assim, projetos comuns de aproveitamento do lago estão sob a coordenação e tutela do Conselho dos Municípios Lindeiros ao Lago de Itaipu. Criou-se, desse modo, uma nova instância regional.

Os prejuízos ambientais e econômicos, (ver tabela 8), sofridos pelos municípios lindeiros precisavam de alguma forma ser reparados. Não sendo possível a

²⁰ Informação concedida em entrevista por e-mail ao autor em 08 de novembro de 2007 por Janete Vivan Almeida - Diretora Executiva do Conselho dos Municípios Lindeiros ao Lago de Itaipu.

reparação ideal, ou seja, o restabelecimento das condições anteriores, então, o governo federal através da Itaipu Binacional optou pela compensação econômica.

Tabela 8 - Número de Propriedades e Área em ha. Invasas pelo Lago de Itaipu

	N.º Propriedades	Área (ha)
RURALS	6.913	100.607,73
URBANAS	1.606	484,78
T O T A I S	8.519	101.092,52

Fonte: Itaipu Binacional

Percebe-se então, que os prejuízos sofridos pelos municípios foram de grande monta a se considerar o valor das terras, entretanto, essa não é a única medida de prejuízo que pode ser atribuída ao caso. Há que se considerar aí, também os fatores ambientais, sociais e aqueles que dizem respeito ao sentimento das pessoas.

A atribuição de valores monetários aos danos causados ao meio através dos *Royalties* era a sinalização de que havia a consciência prévia sobre os danos que a obra de Itaipu havia causado. Dessa forma, fica assegurado aos municípios lindeiros, tanto paranaenses como sulmatogrossense uma nova fonte de recursos para fazer frente às suas necessidades.

Na tentativa de fazer com que tais recursos possam apresentar resultados positivos futuros, e, por conseguinte duradouros, os municípios têm implementado ações de forma conjunta, no sentido de assegurar um desenvolvimento social e econômico sustentável. Entende-se que a sustentabilidade de tais ações seja imprescindível, pois, há que se considerar o fato de que em 2023 não mais será feito o repasse dos recursos proveniente dos *royalties*.

A formação do Lago de Itaipu acabou por instituir uma nova configuração - a regionalidade. O caráter regional surgido com o advento da formação do Lago de Itaipu acabou por congrega os interesses comuns a todos os municípios atingidos. Assim, as novas necessidades surgidas são tratadas de maneira conjunta pelos membros do Conselho, e, estes fazem suas reivindicações junto à Itaipu ou ao governo federal e estadual.

Os trabalhos desenvolvidos pelo conselho dos municípios Lindeiros ao Lago de Itaipu são organizados para agilizar ações específicas no conselho. Foram criadas comissões técnicas de saúde, de indústria, comércio e turismo, de segurança e agricultura. Cada município é representado por três membros: prefeito municipal, presidente da associação comercial e presidente da câmara municipal.

Essas comissões (câmaras) têm o objetivo de cuidar, cada uma dentro de sua especialidade, de projetos que possam atender a população lindeira. Um tema muito discutido pelos municípios é o tocante à industrialização como fonte geradora de rendas para a população.

São exemplos de trabalho conjunto, os projetos como o Programa de Sensibilização Turística. Esse programa tem o objetivo de criar nos estudantes, que são o público alvo, a consciência da importância do turismo para os municípios lindeiros.

No mesmo sentido, ou seja, aprimorar o turismo e a cultura deste na região, os municípios lindeiros, em parceria com órgãos do governo têm buscado alternativas variadas. De acordo com a exposição a seguir, percebe-se esta intenção:

O fortalecimento do desenvolvimento econômico da região lindeira ao Lago de Itaipu aliado a preservação da biodiversidade, a diversidade cultural e o desenvolvimento social fazem parte das expectativas, metas e ações pactuadas na tarde de terça-feira, 27, em Santa Helena. O acordo de resultados inserido no projeto Caminhos do Turismo Integrado ao Lago de Itaipu foi assinado pelo Conselho de Desenvolvimento dos Municípios Lindeiros, Sebrae, Itaipu, Instituto de Turismo, Secretaria de Turismo do Estado, Caciopar, prefeituras e empreendedores. Entre as inúmeras metas previstas para 2007, o foco está no aumento do fluxo turístico em 25 mil pessoas até fevereiro de 2008; no aumento do faturamento médio das empresas cadastradas em 10% no período de janeiro a dezembro de 2007; a incorporação da oferta do equipamento de transporte fluvial na modalidade Catamarã, bem como, o Parque Termal de Itaipulândia e na geração de R\$ 16 milhões em investimento de capital aplicados no desenvolvimento de novos componentes do produto turístico (CAMINHOS, 2007).

A expectativa gerada em meio ao empresariado do ramo de hotelaria e outros serviços tem sido muito grande em função das possibilidades apontadas pela referida pactuação. Nesse sentido, apontam para essa expectativa através das palavras de Domenciano Neves gerente de hotel na cidade de Guaíra. Domenciano fala dos possíveis efeitos positivos sobre o faturamento do estabelecimento e, por conseguinte para toda a comunidade em função da possibilidade da chegada do transporte fluvial Catamarã às águas do Lago de Itaipu em Guaíra.

Outra possibilidade criada para o incremento e disseminação do turismo na região foi a criação do programa Caminhos Turismo Integrado ao Lago de Itaipu.

Esse programa foi criado inicialmente com três roteiros temáticos (Caminho das Águas, Caminhos Rurais e Ecológicos e Caminhos da Colonização - Indígena, Germânica e Italiana). A pesca também está entre as atrações oferecidas pela região lindeira. Com este programa, a região lindeira passou a desenvolver uma atividade que no passado era uma exclusividade de Foz do Iguaçu, um dos principais destinos do turismo nacional.

Individualmente, nenhuma das 15 cidades – todas de pequeno porte e de características rurais - possuem atrativos suficientes para atrair os turistas que vão a Foz do Iguaçu. No entanto, acredita-se que juntas, e com roteiros temáticos consolidados, as cidades podem atrair visitantes e, por conseguinte, novos empreendedores, além de agências e operadoras de turismo. A intenção é a de que com produtos e serviços turísticos desenvolvidos, a região consiga fazer com que os turistas que vão a Foz do Iguaçu ampliem a estadia em um ou dois dias para conhecer os roteiros no entorno do lago (CIDADES, 2005).

O projeto Caminhos Turismo Integrado ao Lago de Itaipu foi lançado oficialmente, após meses de discussão em 04 de dezembro de 2003 na cidade de Foz do Iguaçu (NETO e AGOSTINI, 2005). Embora o projeto já tenha quatro anos de existência oficial, os trabalhos para criação e implementação do mesmo já duram seis anos. Esse tempo não significa o fim dos trabalhos de planejamento e adequação ou readequação de metas. Nesse sentido, no dia 27 de março de 2007, foi dado mais um paço importante para a sedimentação do mesmo conforme reportagem oficial da assessoria de imprensa da Prefeitura de Guaíra.

Os municípios paranaenses localizados às margens do Reservatório de Itaipu no lado brasileiro, o Sebrae/PR, Itaipu Binacional, o Conselho dos Municípios Lindeiros e a Secretaria de Estado de Turismo, assinaram esta semana a pactuação 2007 do projeto Caminhos do Turismo Integrado ao Lago de Itaipu. O documento, que estabelece diretrizes e compromissos para o programa de turismo integrado, foi apresentado durante reunião na tarde da terça-feira (27), num encontro no auditório da Câmara de Vereadores de Santa Helena e contou também com a participação do Instituto de Turismo e Eventos dos Caminhos do Turismo, um 'convention bureau' recentemente criado para estimular a participação da iniciativa privada no processo de desenvolvimento turístico, além da Caciopar. Na mesma reunião, o Instituto e o Município de Santa Helena assinaram uma carta de intenções, para a instalação da sede da entidade (GUAÍRA, 2007).

O programa é atualmente um dos 87 roteiros turísticos reconhecidos pelo governo federal e está presente para comercialização em diversas agências de viagens do país. Com a pactuação assinada espera-se um aumento no fluxo de turistas na região do Lago de Itaipu que deverá chegar a 25.000 pessoas no período compreendido entre março de 2007 e fevereiro de 2008, com um incremento de 20% para o ano seguinte.

A entrada em operação do barco Catamarã e a criação da sinalização turística entre Foz do Iguaçu no Paraná e Mundo Novo no Mato Grosso do Sul deverão contribuir para o aumento do fluxo de turistas na região. De acordo com Cláudio Eberhard, presidente do Conselho dos Municípios Lindeiros, essas iniciativas e os mais de R\$ 16 milhões investidos no programa até agora, já estão dando resultados (GUAÍRA, 2007).

Além dos esforços do Conselho para a dinamização da economia dos municípios membros e a criação de um roteiro turístico existem outras preocupações que fazem parte do dia-a-dia da entidade.

Uma atenção especial com relação à saúde da população brasileira que vive no Paraguai tem sido freqüente nas discussões do Conselho.

Em setembro de 2006, o prefeito de Guaíra, Sr. Fabian Vendrúsculo em viagem a capital federal, liderou os demais prefeitos dos municípios lindeiros com o intuito de conseguir verbas para o atendimento dos cerca de 260.000 brasileiros que vivem nos departamentos de Alto Paraná e Canindeyu no Paraguai.

Um exemplo da integração entre os municípios lindeiros é a reportagem da acessória de imprensa da prefeitura municipal de Guaíra (GUAÍRA, 2007).

O Conselho dos Municípios Lindeiros ao Lago de Itaipu em conjunto com a Itaipu Binacional, apóia o Programa Saúde na Fronteira, visando incentivar e colaborar na formalização e integração entre os sistemas de saúde fronteiriços, a partir do reconhecimento das dificuldades historicamente vivenciadas por gestores dos municípios lindeiros.

A qualidade no atendimento à população parece ser a maior preocupação dos lindeiros. Há que se considerar o fato de que o número de brasileiros residentes no Paraguai e que buscam atendimento médico nos municípios brasileiros é bem expressivo, ou seja, da ordem de 5% da população daquele país (MIGRACIONES, 2007).

Também como forma de reforçar a integração entre os municípios, pode-se atentar para o teor da reportagem de Guaíra (2007).

Independente de verba federal, os municípios lindeiros ao Lago de Itaipu estão se mobilizando para melhorar a questão do atendimento aos brasiguaios. A prefeitura de São Miguel do Iguazu está em fase de implantação do Sistema Integrado de Saúde nas Fronteiras, em breve o município de Guaíra também implantará o sistema que busca a sustentabilidade da integração de oferta de serviços e da vigilância em saúde, bem como a racionalização e a otimização dos recursos humanos, físicos e materiais dos municípios brasileiros de fronteiras.

A percepção da importância da inclusão da população que ocorre aos centros de saúde dos municípios lindeiros é muito importante. Dessa forma, em conjunto, os municípios poderão fazer frente às necessidades no tocante à saúde da população, seja ela domiciliada no Brasil ou não.

Não são apenas as questões econômicas e de saúde que compõem as ações dos municípios lindeiros. Existem outras iniciativas, e dentre elas, está o projeto Linha Ecológica.

O projeto Linha Ecológica está direcionado à educação ambiental, sobretudo dos jovens e crianças em idade escolar. Tal projeto é de iniciativa da Itaipu Binacional e do Conselho dos Municípios Lindeiros. Criado em maio de 2002, o programa de educação ambiental e tecnologia rural pode contar com a participação efetiva de pelo menos 30 monitores, além de técnicos dos órgãos associados ao projeto.

A intensificação das ações do projeto deu-se com o estabelecimento de eixos norteadores para as ações do grupo. Assim, foi possível criar o projeto Cultivando Água Boa, Agricultura Orgânica e Gente Saudável (LINHA ECOLÓGICA, 2007).

O projeto Cultivando Água Boa teve mais um capítulo de sua existência escrito no dia 10 de outubro de 2007 no município de Guaíra. Na ocasião, por iniciativa da Itaipu Binacional e da Prefeitura Municipal de Guaíra, desenvolveu-se no auditório da Universidade Paranaense – UNIPAR – o Pré-encontro Municipal do IV Encontro Cultivando Água Boa e Conferência Municipal de Meio Ambiente (GUAÍRA, 2007).

Ações neste sentido têm sido reforçadas ao longo dos últimos anos, configurando desta forma a ampla participação do município de Guaíra nos assuntos concernentes aos rumos dos municípios lindeiros. Essa importância dada pelo poder público municipal aos assuntos de cunho regional denotam também o crescimento da importância de Guaíra no contexto regional, sobretudo, em função da integração de Guaíra aos demais municípios.

Os aspectos ambientais estão inclusos de forma muito sedimentada no projeto. O que é muito significativo neste caso, é que ao mesmo tempo em que há uma preocupação com a preservação do meio ambiente há, por conseqüência, resultados significativos quanto aos aspectos físicos. A iniciativa de preservar as nascentes, pode inclusive promover a volta às condições anteriores aos primeiros danos causados. Dessa forma, o espaço sofre novamente a intervenção humana, porém agora como meio para reorganizá-lo de forma positiva.

Além do alcance do projeto Cultivando Água Boa, há ainda concernente ao meio ambiente, o projeto “Águas de Março”. Tal projeto, segundo matéria veiculada no semanário Rio Paranazão (2006), tem por finalidade:

O Projeto “Águas de Março”, integra o Programa Paranização, do Centro Cultural Teatro Guaíra, em articulação com o Programa de Integração Cultural com o Mercosul e em parceria com o Conselho dos Municípios Lindeiros e trabalha simultaneamente com as secretarias estaduais do Meio Ambiente, Turismo, Indústria, Comércio e Assuntos do Mercosul. O programa conta com apoio do Sebrae-PR. A proposta do projeto visa discutir caminhos que permitam uma maior integração cultural da região, marcada por suas raízes étnicas colonizadoras e a cultura indígena (Guarani), no sentido de implementar o desenvolvimento cultural.

Embora o projeto “Águas de Março” não seja de iniciativa do Conselho dos Municípios lindeiros ao Lago de Itaipu, é muito importante a parceria deste com os demais agentes envolvidos na viabilização do mesmo. A importância reside no fato de o projeto procurar patrocinar a integração cultural da região. Essa integração, ainda segundo Rio Paranazão (2006) deve-se a diversidade cultural da região.

A diversidade cultural está marcada fortemente pela presença do colonizador proveniente dos outros Estados do Sul do Brasil e pela presença Guarani. Pode-se desta forma implementar o desenvolvimento cultural de todo um povo.

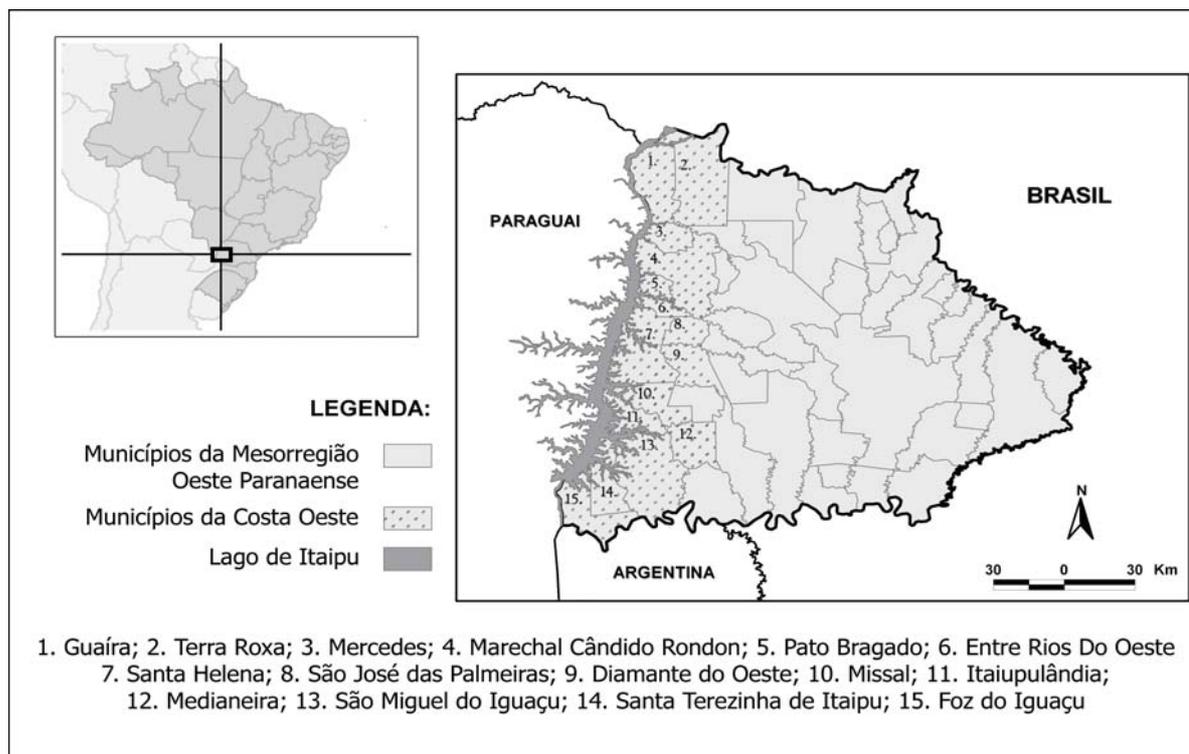
Há um fator que não se pode deixar de observar neste processo todo, que é a memória do povo. Tratar de temas econômicos para suplantar os problemas oriundos da formação do Lago não pode ser a única tarefa dos atores envolvidos neste processo. Assim, quando o Conselho se organiza em torno de ações culturais, percebe-se a importância do trabalho coletivo. Há que se considerar sempre, o sentimento das pessoas e seus valores, e, desta forma, o projeto Águas de Março tem um papel importante no resgate destes valores e no reavivamento dos sentimentos da população local.

Como está configurado anteriormente, os municípios lindeiros perderam parte importante de seus territórios e conseqüentemente parte de suas rendas. Assim o governo estadual, com o intuito de trazer aos municípios atingidos pelo lago uma nova alternativa de fonte de renda e desenvolvimento econômico, decidiu implementar um projeto que cuidaria do fomento ao turismo. Dessa forma, os quinze municípios lindeiros formariam uma nova rota turística para o Estado do Paraná através da chamada Costa Oeste.

4.1.1 Projeto Costa Oeste

O Projeto Costa Oeste é de iniciativa do governo do Estado do Paraná e foi implementado a partir de 1998. Os quinze municípios paranaenses lindeiros ao Lago de Itaipu fazem parte desta região conforme figura 28, a seguir.

Figura 28 - Costa Oeste Paranaense



Fonte: IBGE (2001; 2003). **Org.:** Autor. **Elaboração:** Silva, Jessé M. da e REOLON, Cleverson A.

O Projeto Costa Oeste é um programa de desenvolvimento regional e foi criado pela Lei Estadual nº. 12.215 de 10/07/1998, e está vinculado à Secretaria da Indústria, Comércio e do Turismo do Paraná.

Tal projeto é resultado de investimento público do Estado do Paraná e da iniciativa privada. Esta medida tem como propósito o incentivo à atividade turística em toda a região do Lago de Itaipu bem como da Usina Hidrelétrica de Itaipu. Ainda, é importante salientar que além da promoção do turismo, o projeto também terá como base o reordenamento da região surgida com o Lago de Itaipu. Para Souza (2002), a partir desta iniciativa a região se redefinirá com a intervenção do governo.

Os aspectos econômicos são os que maior peso tiveram na iniciativa do governo estadual para a implementação de tal projeto. Para o governo estadual é de suma importância desenvolver a economia dos municípios limieiros e que, portanto, fazem parte da região Costa Oeste.

As dimensões do Lago de Itaipu exerceram boa impressão sobre o governo estadual no sentido de desejar a exploração turística do mesmo, entretanto, somente as belezas e tamanho do Lago não são suficientes para o sucesso do projeto. Nesse sentido, houve a

liberação de verbas para a iniciativa privada e a participação efetiva do governo estadual na construção de infra-estrutura e a conseqüente intervenção na modificação do espaço físico regional.

Desta forma, percebe-se a importância da participação pública na construção ou reconstrução do espaço geográfico. Entende-se que o Estado não pode se omitir em dar sua contribuição e até mesmo tomar todas as iniciativas como uma forma de antever ou prevenir problemas de ordem econômica e social.

As ações tomadas em torno do espaço para toda a região, hoje conhecida como lindeira ao Lago de Itaipu, sempre foram primeiramente patrocinadas pelo Estado. A se considerar Estado como esfera governamental, então pode-se incluir neste rol, também as ações das prefeituras municipais. A evidência da necessidade de uma ação mais pontual quanto aos desfechos ocasionados pelo alagamento foi tornando-se sempre mais forte. Desta forma, não haveria alternativa aos municípios atingidos a não ser a organização e conseqüente reivindicação de medidas a fim de suavizar as alterações, pelo menos nos aspectos sociais e econômicos, uma vez que quanto aos físicos pouco se poderia fazer, a não ser, logicamente, administrar com sabedoria os novos passos a serem tomados frente à nova forma espacial.

4.2 Outras perspectivas de regionalização

Região e regionalização são termos ou categorias de distintas significações, conforme nos apresenta Ribeiro (2004, p. 198):

O termo, regionalização, refere-se mais do que à efetiva existência de regiões, à capacidade de produzi-las, o que inclui o acionamento da ideologia, com o apoio, por exemplo, em dados de paisagem, valores culturais compartilhados ou critérios político-científicos que legitimem fronteiras e limites.

Uma regionalização pretende atender a uma política de desenvolvimento regional, como também a uma prática de planejamento, que poderá estar em curso nesta região de fronteira.

4.2.1 Fronteira com o Paraguai e com o Mato Grosso do Sul

A importância da posição geográfica de Guaíra que no passado fora estratégica para os negócios da erva-mate e da madeira foi demonstrada no capítulo I desta dissertação. Esta mesma localização coloca novamente Guaíra em destaque com a ocupação

do cone sul do Estado de Mato Grosso do Sul nos anos de 1970 e a ocupação das terras paraguaias pelos agricultores brasileiros no mesmo período.

O fato de Guaíra já existir a muitas décadas – desde 1908 – com reconhecimento do governo estadual, fez com que a cidade dispusesse de infra-estrutura urbana para atender à população dos novos municípios que se formavam na região.

Essa vocação de mantenedora das necessidades oriundas de outros locais, fosse do território nacional ou paraguaio, sempre foi muito importante para a economia local. Esta importância está demonstrada em estudo do IPARDES como segue:

Guaíra vem atuando como verdadeira cidade “boca de sertão”, não só pela sua localização, até certo ponto, estratégica, mas porque sua economia tem servido de suporte ao processo de expansão da fronteira agrícola do Estado do Mato Grosso do Sul e do Departamento de Canindeyu, no Paraguai, funcionando como centro de comercialização agrícola. (IPARDES, 1981. p VIII)

Todo tipo de necessidade oriunda do campo e também da cidade para estas duas novas áreas de ocupação agrícola, passavam necessariamente pelo comércio de Guaíra. As ligações do extremo sul do Estado do Mato Grosso do Sul com a capital Campo Grande eram precárias, desprovidas de pavimentação, e, susceptíveis, portanto, às ocorrências atmosféricas. Já a região do território do vizinho país, o Paraguai, ocupada por brasileiros, possuía também uma precária rede rodoviária e nenhuma tradição agrícola nos moldes que se implementava na região. Daí a necessidade de buscar insumos para o desenvolvimento da atividade agrícola e da vida urbana, na cidade de Guaíra.

Ainda em estudo do mesmo instituto está bem clara essa vocação.

O município de Guaíra se constitui em ponto de passagem ou entreposto comercial para alguns municípios do Mato Grosso do Sul e Paraguai, ocupando uma posição estratégica no circuito de comercialização. Isto empresta uma característica muito especial à balança comercial: a importação e exportação dos mesmos produtos [...] (IPARDES, 1981. p. 13).

Fica desta forma evidenciada a importância comercial de Guaíra para as cidades de território contíguo ao guairense. Assim, a importância comercial e seus resultados não estavam vinculados a nenhum outro fator senão a localização de Guaíra.

Convém salientar que Guaíra não se valia apenas da importação e exportação de produtos para atender aos municípios vizinhos. Havia ainda a indústria da madeira, tradicional na cidade, e, por não mais encontrar matéria prima para suas necessidades em

território paranaense, passou a adquiri-la dos municípios vizinhos do estado de Mato Grosso do Sul e do Paraguai (IPARDES, 1981).

De certa forma esta influência ainda persiste até hoje. Observa-se, entretanto que o número de pessoas que chegam e partem de Guaíra com destino aos municípios do estado e país vizinho está reduzido, porém não desapareceu e Guaíra continua a se valer de sua estratégica posição geográfica.

Ao se observar os dados levantados a respeito do número de passageiros que se utilizam do terminal rodoviário de Guaíra com destino aos municípios de Mundo Novo, Eldorado, Itaquiraí, Japorã e Iguatemi, percebe-se esta importância.

Os números fornecidos por empresa de ônibus de transporte intermunicipal na modalidade metropolitana ligando Guaíra a Mundo Novo, dão conta de pelo menos 106 pessoas em média diária (informação Verbal)²¹. Há ainda os destinos mais longos, representados pelos outros municípios citados e que também apresentam diariamente pessoas chegando ou deixando Guaíra para estes destinos.

Há que se contabilizar ainda no rol das atividades e serviços que Guaíra presta aos seus vizinhos, serviços como a educação. Os ensinos médio e superior de Guaíra se apresentam como atrativos para as populações destes municípios.

O Paraguai, sobretudo com a população de origem brasileira também se utiliza da infra-estrutura educacional de Guaíra. Neste caso, o ensino fundamental e médio público e privado e o ensino superior privado são utilizados por essa população.

Desta forma percebe-se a importância do regional para Guaíra, e neste contexto pode-se elencar a participação de Guaíra conjuntamente com outros municípios na formação do Conselho dos Municípios Lindeiros ao Lago de Itaipu. Esta iniciativa foi de grande importância para o reconhecimento de tais municípios como parte de uma nova região.

4.2.2 Negócios com o Mercosul

A vida econômica e social de Guaíra sofreu um incremento positivo nos últimos anos. O advento do Mercado Comum do Sul – MERCOSUL – apesar de parecer frágil no princípio, não tardou em apresentar resultados importantes para os diversos setores da sociedade local.

²¹ Entrevista concedida ao autor pelo Sr. José Geraldo Funcionário da empresa Viação Umuarama em 09 de novembro de 2007 na sede da empresa em Guaíra.

Uma ocorrência importante para esta afirmação está relacionada ao número de empresas transportadoras dedicadas ao transporte internacional. O porto internacional Sete Quedas na cidade de Guaíra passou a ter um intenso tráfego de veículos provenientes de e com destino ao Paraguai.

Em 1994 Guaíra contava com apenas um escritório de despacho aduaneiro para atender a demanda por tal serviço. A intensificação dos negócios com o MERCOSUL provocou uma corrida de empresas especializadas em despachos aduaneiros para atender a nova demanda que se apresentou nos últimos cinco anos.

O único escritório habilitado que havia na cidade passou a dividir os serviços, agora intensos, com pelo menos sete outros estabelecimentos igualmente habilitados (GUAÍRA, 2007).

Além dos escritórios de despacho aduaneiro existem as empresas que cuidam das próprias exportações, portanto, sem se utilizar dos serviços de terceiros. Essas empresas estão em sua grande maioria estabelecidas na cidade de Guaíra e se dedicam à exportação e importação de uma variada gama de produtos. Assim, soma-se ao primeiro grupo, mais 12 empresas dedicadas ao comércio externo²².

As empresas transportadoras dedicadas ao transporte internacional estabelecidas em Guaíra são hoje em número de 13. Contrapõe-se a este número, a quantidade de transportadoras existentes na cidade há pouco mais de uma década. Em 1994 apenas duas empresas se ocupavam das atividades de transporte internacional nesta cidade, contudo, o aumento das operações de importação e exportação entre Brasil e Paraguai após 1992, acabou por demandar um significativo aumento na oferta deste tipo de serviço.

Também é possível atribuir aos negócios oriundos do MERCOSUL uma parte do tráfego de veículos e pessoas que tem se utilizado das duas rodovias que ligam Guaíra ao resto do Paraná, ver figura 29.

²² Esse número de empresas foi levantado in loco pelo autor em outubro de 2007.

Figura 29 - Rodovias BR 163 e 272



Fonte: Revista 4 Rodas

As rodovias BRs 272 e 163 são as responsáveis por toda a ligação deste município com todos os demais recantos do Estado. Há que se considerar ainda neste caso as ligações e a utilização destas rodovias pelas pessoas provenientes do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e outros estados da federação, excetuando-se, naturalmente, o Centro Oeste. Assim, entende-se que uma parte deste contingente se destine ao o turismo de compras existente na cidade de Saltos del Guayrá em território paraguaio, pois esta modalidade de comércio e turismo se utilizam destas duas rodovias.

Embora o chamado turismo de compras tenha uma importância relevante para a vida social e econômica do município de Guaíra, não se pode omitir o fato de que esta atividade enseja também uma série de outras atividades, quase sempre à margem da legalidade. Se os turistas bem intencionados que se dirigem ao vizinho país – Paraguai – proporcionam ganhos a estabelecimentos comerciais de Guaíra com os serviços que estes oferecem, e ainda proporcionam crescimento no nível de emprego na cidade paraguaia, vagas que são ocupadas em grande número por guairenses, não se pode deixar de observar o fato de que o descaminho, o contrabando e o aliciamento de menores para o contrabando bem como porta de fácil passagem para veículos roubados no Brasil também fazem parte do dia-a-dia desta cidade.

O jornal local Ilha Grande mostra em reportagens na edição de 02 de fevereiro de 2008 como é o dia-a-dia das forças policiais referente ao exposto no parágrafo anterior.

CPS de 24 anos e LC de 28 anos foram presas pela guarda municipal de Umuarama, sob acusação de tráfico de drogas. Segundo o inspetor Valdinei Rissato, as duas transportavam praticamente 30 quilos de maconha. Elas foram flagradas na estação rodoviária de Umuarama quando faziam baldeação e aguardavam para embarcar em

um ônibus que as levaria para Sorocaba SP. Em depoimento as mulheres disseram que compraram a droga em Guaíra (JORNAL ILHA GRANDE, 2008 p 6).

Ainda na mesma edição o semanário traz mais notícias a respeito da prática ilegal do comércio de cigarros falsificados no Paraguai e contrabandeados para o Brasil.

Na noite de 30 de janeiro policiais federais em operação de rotina prenderam J.R., quando transportava cerca de 34 caixas de cigarro com um VW Pointer quando trafegava pela BR 272 próximo ao trevo de Terra Roxa (...). Na manhã de 31 de janeiro policiais federais prenderam E.P.S quando transportava 27 caixas de cigarro em um GM/Omega (JORNAL ILHA GRANDE, 2008, p.6).

Esse tipo de ocorrência é freqüente, em Guaíra, que se por um lado recebeu algumas compensações econômicas pela perda das Sete Quedas, por outro tornou-se vulnerável e alvo do crime organizado. As atividades à margem da lei se desenrolam em grande parte devido a facilidade existente em fazer a travessia do lago. O trecho que hoje é alagado no passado não permitia a navegação em função das dificuldades proporcionadas pela violência das águas.

O crime organizado, assim como a população de boa índole se utilizam dos mesmos recursos para aceder à Guaíra – as rodovias BR 272 e 163.

Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal em Guaíra, nos últimos doze meses passaram pelas rodovias BR 163 e BR 272 aproximadamente 1.703.990 veículos, em média 4.668 veículos por dia. Quanto ao número de pessoas contabilizado pela Polícia Rodoviária Federal, o total alcança a 6.322.530 pessoas nos últimos doze meses, perfazendo uma média diária de 17.332 pessoas²³.

Considera-se que uma parte significativa destes veículos e pessoas que acedem à Guaíra, se deslocam ao Paraguai para fazer compras. Pode-se concluir isso em função do número de veículos que passavam diariamente por Guaíra com destino ao Centro Oeste brasileiro no período anterior à construção da Ponte, figura 30, sobre o Rio Paraná.

Até janeiro de 1998, quando se deu a abertura da ponte, passavam diariamente, em média 2.400 veículos dia pelas balsas existentes para travessia do Rio Paraná

²³ Os dados fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal são por amostragem, assim para chegar aos números apresentados utilizou-se de uma projeção considerando os dias da semana e as datas utilizadas pela PRF para tal levantamento. Há que se considerar ainda que neste total estão todos os veículos de transporte coletivo, caminhões, e veículos de passeio. Também é importante dizer que no total contabilizado estão os veículos e pessoas que chegam e deixam Guaíra.

(informação verbal)²⁴. Não é possível afirmar que toda a diferença entre 1998 e 2005, (ver tabela 9), esteja direcionada ao turismo de compras no Paraguai, entretanto, não se pode ignorar o fato de que houve um incremento muito importante nos negócios entre os dois países.

Figura 30 - Ponte Airton Senna sobre o Rio Paraná em Guaíra - PR.



Fonte: Prefeitura Municipal de Guaíra

Tabela 9 – Nº médio de veículos/dia que trafegavam sobre a ponte em Guaíra de 1997 a 2005

Ano	1997	2002	2003	2004	2005
Nº de veículos	2400	2942	3033	3521	3901

Fonte: DEER PR.

No ano de 1997 a ponte ainda não estava liberada para o tráfego e o número apresentado refere-se aos veículos que se utilizavam dos serviços de balsa. É interessante ressaltar que os números param no ano de 2005 pelo fato de que o DEER deixou de fazer o acompanhamento a partir do dia 15 de junho daquele ano devido ao fim da cobrança do pedágio na ponte. O total médio diário para o ano de 2005 é resultado de uma projeção feita para os meses restantes do ano com base no crescimento verificado nos anos anteriores.

Os negócios entre Brasil e Paraguai ficam evidenciados através dos números referentes ao volume de cargas de importação e exportações (ver tabelas 10 e 11) e seus respectivos valores registrados pela Inspeção da Receita Federal (IRF) agência de Guaíra.

²⁴ Informação prestada ao autor em entrevista concedida pelo Sr. Sidnei da Silva, ex operador de caixa de empresas de transporte fluvial que operava na cidade de Guaíra em 07 de novembro 2007.

Tabela 10 - Movimento de exportações pelo Porto Internacional Sete Quedas – Guaíra - PR.

Ano	Total veículos	Total despachos	Valor total US\$ X 1.000
2001	3.046	Não tem informação	19.730
2002	4.556	Não tem informação	41.919
2003	5.084	1.820	25.341
2004	4.701	1.527	36.286
2005	3.992	1.290	36.022
2006	4.814	1.269	34.672
2007*	6.089	1.084	53.199
TOTAIS	32.282	6.990	247.169

Obs: * ano 2007 – dados levantados até mês outubro/2007.

Fonte. IRF - Guaíra

Tabela 11 - Movimento de importações pelo Porto Inter. Sete Quedas – Guaíra - PR.

Ano	Total veículos	Total despachos	Valor total US\$ X 1.000
2001	6.531	197	15.486
2002	13.427	435	50.020
2003	21.244	515	89.451
2004	11.034	693	57.631
2005	15.949	1.488	78.681
2006	2.372	666	36.440
2007*	8.856	541	31.456
TOTAIS	79.413	4.535	359.165

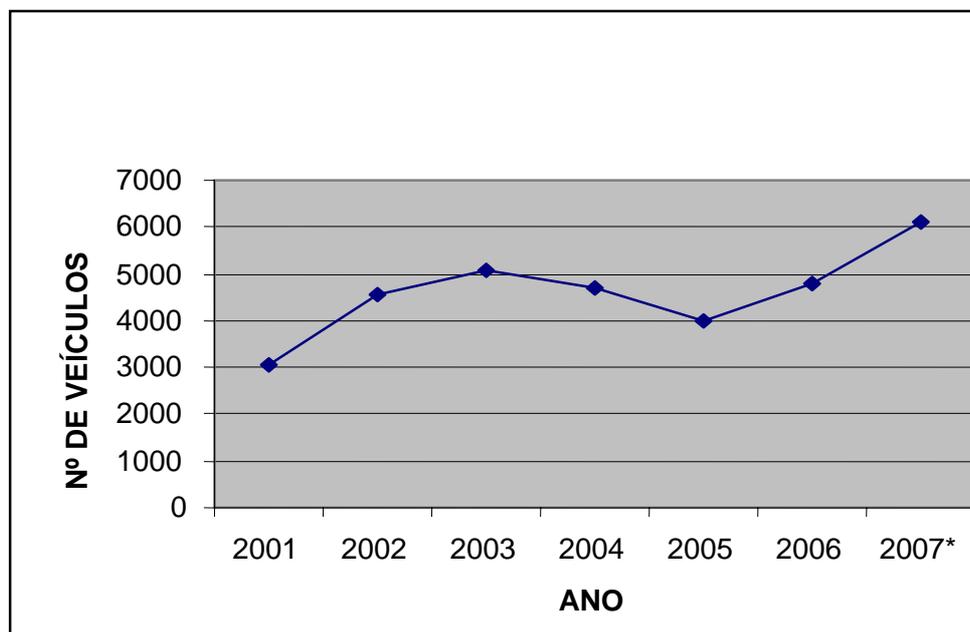
Obs: * ano 2007 – dados levantados até mês outubro/2007.

Fonte. IRF – Guaíra

Deve-se levar em consideração que as tabelas 10 e 11, embora com resultados significativos, representam um número de veículos que não demandam a utilização da ponte para chegar ao Paraguai, uma vez que as exportações e importações realizadas através porto internacional Sete Quedas utilizam ainda os serviços de balsas.

O gráfico 5 mostra a evolução do número de veículos que fazem o transporte internacional entre Brasil e Paraguai.

Gráfico 5 - Total de veículos exportadores - Porto Internacional Sete Quedas - 2001-2007



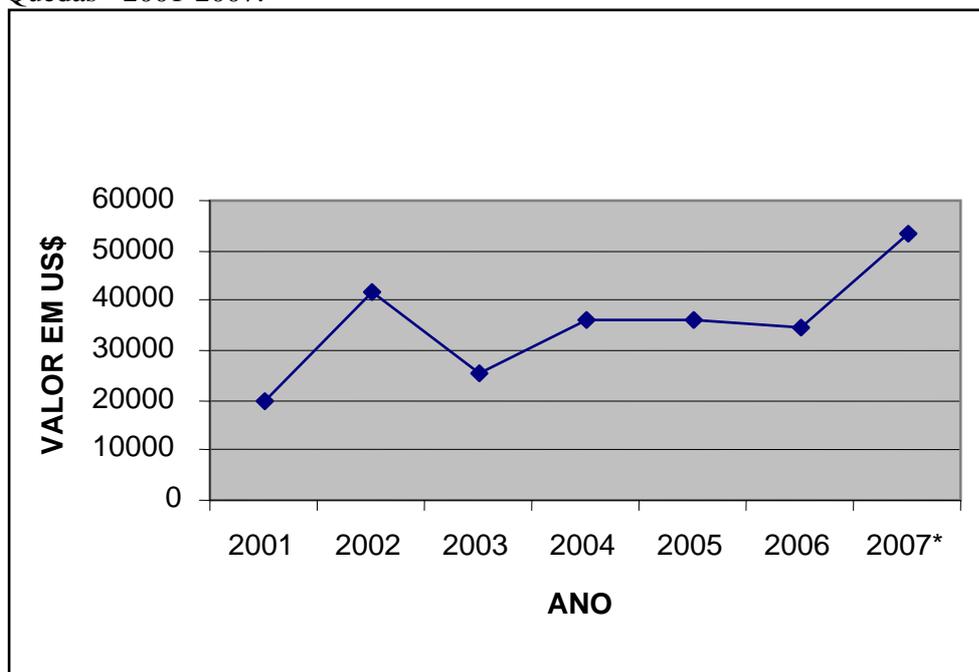
Fonte. IRF – Guaíra

Obs: * ano 2007 – dados levantados até mês outubro/2007

Pelo gráfico 5 percebe-se a franca evolução no número de veículos que se dirigem ao Paraguai com mercadorias despachadas para exportação. Há uma diminuição no fluxo para os anos de 2004 e 2005, mas a retomada ocorre em seguida e com maior força, apresentando um resultado muito interessante em 2007.

O gráfico 6 é revelador, pois apresenta a evolução do montante em dólares exportados anualmente por este porto. Assim, fica evidenciado a forte participação do MERCOSUL na dinâmica econômica de Guaíra.

Gráfico 6 - Valor total exportações em US\$ X 1000 - Porto Internacional Sete Quedas - 2001-2007.



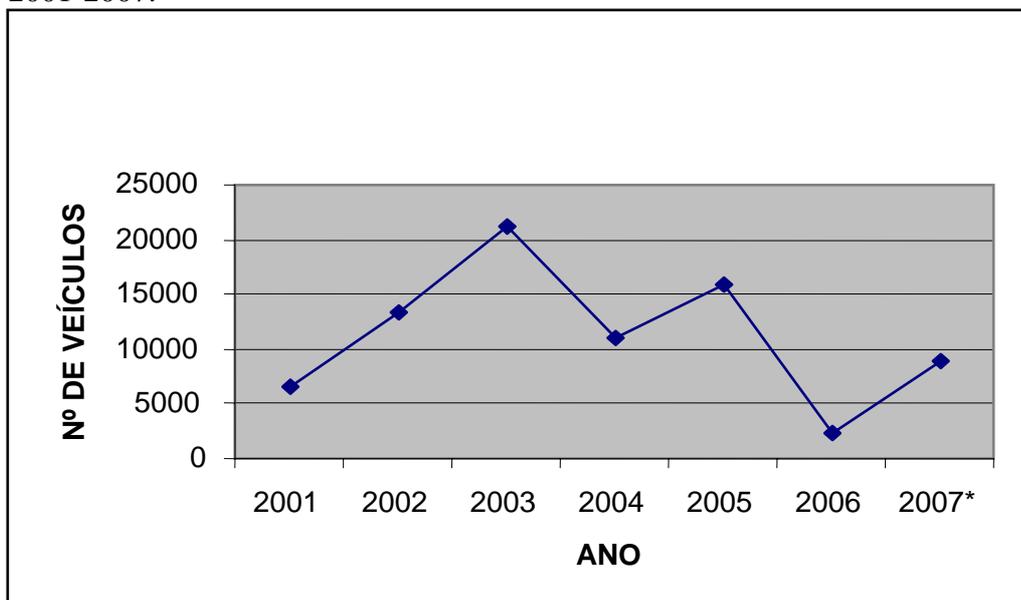
Fonte. IRF – Guaíra

Obs: * ano 2007 – dados levantados até mês outubro/2007.

Percebe-se neste caso que não são apenas os valores das exportações que aumentaram, mas, há também um movimento altamente positivo no número de veículos transportadores que desenrolam seus trâmites através da IRF de Guaíra. Se for feito apenas um comparativo entre os anos de 2001 e 2007 perceber-se-á um incremento superior a 100% no número de veículos transportadores. Já o total em dólares movimentado por este mesmo porto, possui um incremento de 269% no mesmo período.

Com relação às importações o quadro não é diferente, pois também no período compreendido entre 2001 e 2007 há um incremento bastante interessante conforme pode-se verificar nos gráficos 7 e 8.

Gráfico 7 - Total de veículos importadores - Porto Internacional Sete Quedas - 2001-2007.

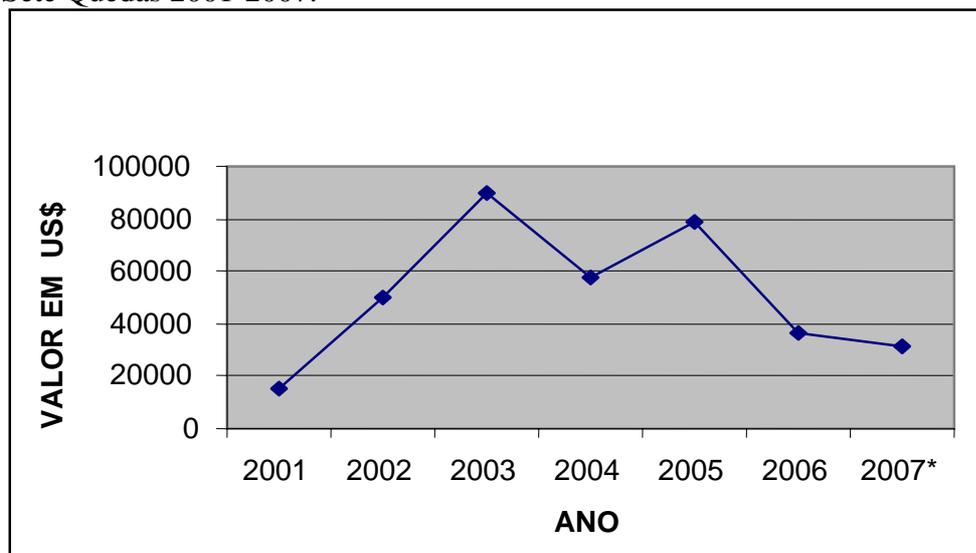


Fonte. IRF – Guaíra

Obs: * ano 2007 – dados levantados até mês outubro/2007.

Neste caso, especialmente, há um arrefecimento em 2007 se comparado aos anos de 2003 e 2005, contudo, ainda assim é um sinalizador positivo, pois seus valores são proporcionalmente superiores aos outros anos analisados. Ainda pode-se considerar como fator determinante neste caso bem como no gráfico a seguir, as políticas macro econômicas do governo central do Brasil.

Gráfico 8 - Valor total importações em US\$ X 1.000 - Porto Internacional Sete Quedas 2001-2007.



Fonte. IRF – Guaíra

Obs: * ano 2007 – dados levantados até mês outubro/2007.

Os dados para 2007 são referentes a apenas 10 meses, assim, pode-se considerar então, que através de uma projeção para os 12 meses do ano, os resultados seriam semelhantes aos de 2002 e 2004 e superiores a 2006, portanto, muito interessantes.

Desta forma, com o aumento das operações de negócios internacionais através da agência da IRF em Guaíra, há uma nova demanda por serviços concernentes aos transportes, tais como, oficinas mecânicas, restaurantes, borracharias, e uma série de outros serviços decorrentes deste aumento das atividades. Assim, esta modalidade de serviço público prestado em Guaíra pela IRF contribui também de forma significativa para a nova dinâmica socioeconômica do município.

4.2.3 - Sob novos eixos de comunicação: a regionalização da Ferroeste

A Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. - FERROESTE, criada em 15 de março de 1988, é uma empresa de economia mista, vinculada a Secretaria dos Transportes por ser o Estado do Paraná o seu maior acionista. A empresa detém a concessão, conforme Decreto do Governo Federal nº. 96.913/88, para construir e operar uma ferrovia entre Guarapuava, Estado do Paraná, e Dourados no Estado do Mato Grosso do Sul, e servindo o Oeste e extremo Oeste paranaense, o Mato Grosso do Sul, Paraguai e norte da Argentina.

Concebida principalmente para transporte de grãos agrícolas e insumos para plantio, a FERROESTE, denominada no passado de "Ferrovia da Soja" e "Ferrovia da Produção", teve sua construção iniciada em 15 de março de 1991, com a implantação do trecho Guarapuava - Cascavel, com 248 quilômetros, numa primeira etapa; e, em etapas posteriores, Cascavel - Guaíra e Cascavel - Foz do Iguaçu, com 171 quilômetros, cada um dos novos segmentos.

A FERROESTE, além da fiscalização da subconcessão, está dando continuidade aos estudos e projetos visando o prosseguimento da ferrovia para Guaíra e Foz do Iguaçu.

A necessidade de aumentar o poder de competição dos diversos setores econômicos do Estado do Paraná, especialmente aqueles voltados para a exportação, torna a implantação desses segmentos ferroviários altamente interessantes para os objetivos a que se propôs a administração estadual e, de interesse fundamental, na integração do Brasil no mercado continental de transporte ferroviário, grandemente influenciado e incentivado pelo MERCOSUL.

A ligação Cascavel - Guaíra, já possui o projeto final de engenharia finalizado e aguarda oportunidade para implantação, face às dificuldades para obtenção dos recursos necessários. Trata-se de um segmento ferroviário cortando áreas de intensa produção de grãos. O prosseguimento da linha até Guaíra, às margens do rio Paraná e divisa com o estado do Mato Grosso do Sul, permitirá o escoamento das grandes safras da região e o fornecimento de insumos em condições mais vantajosas de custo.

O transporte de grãos provenientes dos Estados do Centro-Oeste brasileiro e do vizinho Paraguai sempre foi motivo de interesse dos governos dos Estados do Paraná e de São Paulo.

Não é surpresa o interesse demonstrado por esses governos, afinal utilizar seus portos como porta de saída para os produtos agrícolas das origens referidas pode representar um ganho substancial nas receitas dos respectivos portos.

Em 1981, um estudo realizado pelo IPARDES sobre a realidade econômica e social de Guaíra e as potencialidades futuras da cidade em função da eminente construção da UHI, já apontavam para a importância e a necessidade da implantação de um terminal intermodal de cargas.

Sobre essa necessidade o documento fala:

Pós-obra, Guaíra possuirá um entroncamento de três modalidades de transporte (hidrovia, rodovia e ferrovia) o que sem dúvida é um dos impactos mais importantes para esta cidade. Historicamente, as cidades entroncamento têm possuído um dinamismo econômico extraordinário. Prevê-se que poderá existir em 1990 em Guaíra um transbordo de cargas da ordem de 2,2 milhões de toneladas. Este número dá uma idéia da dimensão que pode assumir este terminal que, integrando-se à função de centro de comercialização exercida por Guaíra, poderá gerar os pré-requisitos para transformá-la em um pólo regional de desenvolvimento (IPARDES, 1981. p. 342).

O pós-obra a que a citação faz referência diz respeito ao período imediatamente após o término da construção da UHI. Estudiosos do IPARDES entendiam que a função de cidade supridora das necessidades dos municípios de Mato Grosso do Sul e do Paraguai deveria ser mantida e para tanto via-se a necessidade da construção de um porto intermodal.

Entendia-se também que a participação efetiva do Estado para a agilização da construção da Ferrovia da Soja no trecho Guarapuava-Guaíra era de fundamental importância, assim como todas as instalações para sua infra-estrutura.

O complexo, segundo IPARDES contaria com:

- Terminal para embarque de granéis dotado de silos, equipamentos de embarque, com capacidade de carregamento da ordem de 200 a 300 toneladas por hora.
- Instalações para descarga de vagões e caminhões dotados de moegas, esteiras e transportadores verticais, para armazenagem e silos ou transferência direta para hidrovias e ferrovias.
- Instalações para desembarque e armazenamento de produtos de petróleo com desvio ferroviário para carregamento de vagões.
- Cais para carga geral e armazéns para abrigo desse tipo de carga. Desvios ferroviários para atender esses armazéns e à faixa de cais.

Assim, percebe-se a importância desta obra para a economia estadual e local, pois, o município teria desta forma assegurada sua função de pólo regional. Entretanto, tanto o projeto para a ferrovia foi postergado quanto a construção da UHI foi cancelada.

Com a conquista de uma economia estabilizada e o conseqüente aumento nas transações comerciais entre os Estados federados e Estados Nacionais como é o caso dos membros do Mercosul, renasce a discussão e a necessidade da instalação da Ferrovia e a construção de um modal de cargas em Guaíra.

Ocorre porém, que para se dar início às discussões era necessário a retomada da administração da FERROESTE por parte do Estado do Paraná. Para tanto se fazia necessário a decretação da falência da empresa FERROPAR, detentora do direito de exploração dos serviços ferroviários nesta linha (AEN, 2007).

Com uma decisão judicial em favor do Estado do Paraná, este retomou a administração e operação da ferrovia no trecho de 248 quilômetros entre Cascavel e Guarapuava em dezembro de 2006.

Com a retomada da administração também tem sido possível discutir a possibilidade da extensão do ramal ferroviário, não apenas até Guaíra, mas para além deste ponto. Sobre isso, a AEN traz:

Na sexta-feira (25), o presidente da Ferroeste estará em Guaíra, na orla do Lago de Itaipu, a convite do prefeito Fabian Persi Vandrúsculo e do presidente da Câmara de Vereadores, Josefino Xavier de Lima. Samuel vai participar dos debates acerca do Plano de Expansão da Ferroeste e o Sistema de Transportes no extremo-Oeste e Noroeste do Estado, Sul do Mato Grosso do Sul e do Departamento (Estado) de Canindehy (Paraguai). O encontro, segundo Samuel, vai reunir prefeitos e vices, vereadores, deputados, representantes de órgãos públicos e empresários para analisar a viabilidade de construção do ramal ferroviário Cascavel-Guaíra. Na

oportunidade a superintendente do Paranacidade, Rajindra Kaur Singh, fará uma exposição sobre os Planos Regionais de Desenvolvimento Estratégico do Paraná (PRDE's) (AEN 2007).

A expectativa sobre a possibilidade da construção da ferrovia atingir Guaíra e nesta cidade se viabilizar um grande centro de transbordo, carga e descarga de grãos provenientes de Mato Grosso do Sul e Paraguai deixa apreensiva a sociedade. O semanário local Ilha Grande trata do tema em tom de cobrança.

Hoje o grande empenho é para que a FERROESTE atinja os objetivos para os quais foi criada há quase 20 anos, ou seja, não pare os trilhos em Cascavel e obedeça ao traçado original. Em assembléia extraordinária da AMOP, no último dia 14, lideranças regionais, incluindo deputados, prefeitos, secretários e empresários do Paraná e Mato Grosso do Sul deliberaram sobre as alternativas que permitam a continuidade das obras (Ilha Grande, 2007. p.1).

Em outra edição do mesmo semanário está registrada a união dos esforços dos governos dos Estados do Paraná e Mato grosso do Sul.

A ampliação do corredor ferroviário do Oeste do Paraná com a construção de uma ferrovia ligando Curitiba a Ponta Porã no Mato Grosso do Sul está cada vez mais fortalecida com a participação dos governos sul mato-grossense e paranaense. A participação do Paraná com Mato Grosso do Sul a fim de conseguir recursos para a obra já começaram. Os governos dos dois estados reivindicaram a ferrovia do Plano Nacional de Logística e Transporte – PNLT, do Ministério dos Transportes, que deve ficar pronto até o final do ano (Ilha Grande, 2007. p. 1).

Em matéria do Jornal Umuarama Ilustrado está registrado o empenho de lideranças políticas para a implantação do ramal até o Mato Grosso do Sul.

O escoamento da produção do Mato Grosso do Sul e do Paraná motivou os governadores-membros do Codesul a aprovar uma moção para ampliar o trajeto da Ferroeste, ferrovia pública paranaense que liga Cascavel a Guarapuava. A idéia é implantar um ramal para atender os municípios sul-matogrossenses de Maracaju, Dourados até o Porto de Paranaguá, passando pelos municípios paranaenses de Guaíra, Cascavel, Guarapuava. O dinheiro seria previsto pelo Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT). A moção foi assinada pelo governador do Paraná, Roberto Requião, do Mato Grosso do Sul, André Puccinelli, de Santa Catarina, Luiz Henrique da Silveira e pela governadora do Rio Grande do Sul e Codesul, Yeda Crusius durante reunião do Conselho de Desenvolvimento e Integração Sul (Codesul) nesta quinta-feira (18), no Palácio das Araucárias, em Curitiba (UMUARAMA ILUSTRADO, 2007).

O presidente da FERROESTE, Sr. Samuel Gomes do Santos falando para empresários e políticos do Mato Grosso do Sul, esclarece que o projeto da ferrovia é algo sério e que embora sério não se trata de vender ilusões de que construir a ferrovia será algo

fácil. Para ele será necessário o empenho das bancadas federais do Mato Grosso do Sul e do Paraná para convencer o BNDES na liberação das verbas necessárias. Além desta necessidade, Samuel enfatiza que o desenvolvimento do Mato Grosso do Sul passa necessariamente pela construção da ferrovia que segundo ele será necessária para transportar o etanol que o estado produzirá em pouco tempo.

Samuel Gomes dos Santos esclarece que a concessão para a construção da ferrovia até Dourados pertence à FERROESTE e que nunca saiu do papel por absoluta falta de empenho dos governos que se sucederam ao início das obras até Cascavel (DOURADOS AGORA, 2007).

Segundo o secretário municipal de planejamento de Guaíra, Sr. Josemar Ganho²⁵, as possibilidades de extensão da ferrovia até Guaíra e a posterior construção até Dourados no Mato Grosso do Sul são grandes pelo fato da existência de disposição política para a implantação do eixo ferroviário Cascavel-Guaíra-Dourados.

Entretanto, o secretário salienta que apenas a disposição dos governos estaduais não é o suficiente para a efetiva retomada das obras da ferrovia. Segundo ele, o financiamento da obra é a questão primordial neste momento. Saber de onde virão os recursos para a viabilização da obra parece ser a questão principal.

Ainda em entrevista ao autor o secretário de planejamento do município esclareceu que o tempo de duração da obra entre a aprovação do projeto e a conclusão dos trabalhos demandarão um tempo entre 4 e 6 anos, segundo ele, um período não entendido como longo face à utilidade e ao tempo de vida útil da mesma.

O secretário de planejamento esclarece que as possibilidades maiores de financiamento são para o trecho Cascavel-Guaíra. A consolidação da obra para este trecho dotaria Guaíra de uma plataforma logística e uma nova base industrial, pois, a plataforma logística de Guaíra inclui os quatro modais de transporte, rodovia, ferrovia, hidrovias e aeroporto de cargas. Para ele, isso desvirtua um pouco a escala do ferroviário, mas não muda a substância da proposta da plataforma.

Parece que a proposta de construção da ferrovia e da plataforma intermodal para Guaíra, além de devolver em parte à cidade a importância econômica do passado frente ao Estado, será capaz de implementar a dinâmica econômica do município, criando desta forma uma série de novas possibilidades de desenvolvimento.

²⁵ Entrevista concedida ao autor via e-mail em 30 de novembro de 2007.

Em entrevista ao jornal Folha de Londrina do dia 30 de dezembro de 2007 o presidente da República Luis Inácio Lula da Silva destaca a possibilidade de ampliação da malha ferroviária do oeste do Estado do Paraná com verbas do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC. Segundo o presidente da república: “Com relação à malha ferroviária, o trem entre Londrina e Maringá ainda está em fase de estudos, mas já estamos discutindo com o governo do Estado e a empresa concessionária os termos da ampliação da capacidade do corredor ferroviário oeste do Paraná”. O presidente ainda ressaltou que é uma obra de 540 milhões de reais e que deverá estar pronta no final de 2010 (LONDRINA, 2007).

Contudo, parece que as aspirações dos municípios e das lideranças de Guaíra bem como a nível estadual estão mais próximas de tornar-se realidade. Além das afirmações do Presidente da República contidas no parágrafo anterior, novos passos foram dados em direção à concretização da retomada das obras da Ferroeste. Reunidos em Brasília no dia 25 de janeiro de 2008, os governadores do Paraná , Mato Grosso do Sul e de Santa Catarina com a ministra da Casa Civil Sra. Dilma Rousseff e o ministro dos transportes Sr. Alfredo Nascimento discutiram o tema (LONDRINA, 2008).

De acordo com reportagem do jornal Folha de Londrina de 26 de janeiro de 2008, o governo federal e os dois governos estaduais assumiram o compromisso político de concluir o projeto da Ferroeste e estender os trilhos até a cidade de Maracaju no Estado de Mato Grosso do Sul, passando por Guaíra.

O projeto de construção de 440 quilômetros de ferrovia prevê um investimento de 1,3 bilhões de Reais e ainda segundo o mesmo jornal os recursos seriam provenientes do PAC. Assim, a possibilidade da construção de uma intermodal de cargas em Guaíra fica mais fortalecida, uma vez que neste caso também os produtores do Paraguai se beneficiariam da obra e sua produção seria embarcada nos vagões na cidade de Guaíra.

Além da Ferroeste, novas perspectivas de regionalização estão dinamizando a economia de Guaíra, inserindo Guaíra no rol dos municípios que estão “preocupados” com a preservação ambiental.

4.2.4 O ICMS ecológico para fins de regionalização

O ICMS Ecológico foi criado em outubro de 1991 através da lei estadual Complementar nº 59. O projeto da referida lei foi apresentado na ocasião da elaboração da nova constituição do Estado do Paraná por ocasião da promulgação da nova constituição

federal em 1988. A constituição federal prevê em seu artigo 158, que os municípios que promovessem ações de preservação ambiental poderiam receber uma compensação financeira por isso. A lei estadual prevê a repartição de 5% do ICMS aos municípios com mananciais de abastecimento e unidades de conservação ambiental. Desde 1992, quando a legislação foi regulamentada e implementada no Paraná, os municípios passaram a dispor de recursos significativos que podem ser aplicados em projetos de preservação ambiental.

A lei põe em prática uma importante parceria entre o estado e os municípios para que juntos possam combater as agressões à natureza, como poluição e devastação. Interessados no benefício, muitos municípios criaram áreas de conservação ambiental e com isso, melhoraram a qualidade de vida da população e garantiram a proteção do patrimônio natural de cada território.

A lei foi criada com a intenção de que os municípios revertissem os recursos em prol do meio ambiente. Para o deputado Neivo Beraldin o ideal seria que o dinheiro fosse utilizado para a criação de parques, praças, dragagem dos rios, plantio de árvores e também para remanejar famílias que habitam áreas de mananciais, mas, a Constituição garante autonomia, e, portanto cada município tem a liberdade de definir o destino desses recursos. Assim depende da consciência ecológica da administração municipal (BERALDIN, 2007).

O município de Guaíra conta com os recursos provenientes do ICMS Ecológico como meio para financiar medidas no sentido de conservação ambiental e preparar o município ao uso adequado e sustentável dos recursos existentes.

O fato da existência do Parque Nacional de Ilha Grande em Guaíra, que é um local de grande diversidade da fauna e da flora brasileira, motivou a inserção do referido parque ao chamado corredor de biodiversidade.

O projeto do Corredor de Biodiversidade Santa Maria, como é chamado, foi iniciado em 2003 pela Itaipu Binacional e conta também com o apoio de empresas e institutos de pesquisa como o Instituto Ambiental do Paraná (IAP); Ibama/Parque Nacional do Iguaçu; as prefeituras de Santa Terezinha de Itaipu e São Miguel do Iguaçu; Fazenda Santa Maria; Ministério Público Estadual; Rodovia das Cataratas S.A.; Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural (Emater); Departamento de Estradas de Rodagem (DER) de Cascavel; instituições de ensino e pesquisa; e Organizações Não-Governamentais.

Busca-se com este projeto a recuperação das matas ciliares, bem como o saneamento ambiental das propriedades no entorno o monitoramento do Corredor, incluindo

projetos de levantamento fito-sociológico, mastofaunístico, herpetológico, da fauna alada, da ictiofauna e da qualidade da água dos rios da região, interligar áreas naturais governamentais e privadas que acabaram isoladas com a destruição das florestas originais na região da fronteira comum a Brasil, Paraguai e Argentina.

No Brasil, o Corredor de Biodiversidade abrange as áreas das bacias dos rios Paraná e Iguazu, compreendendo a Bacia do Rio Paraná III, os parques nacionais da Ilha Grande e do Iguazu, o Parque Estadual do Turvo (RS), a Área de Proteção Ambiental Federal das Ilhas e Várzeas do Rio Paraná e o Parque Estadual do Morro do Diabo (SP) (ITAIPU, 2008).

Assim, a participação de Guaíra neste trabalho de preservação, monitoramento e esclarecimento à população em geral das necessidades em se preservar o meio ambiente é contemplado pela ajuda financeira do ICMS Ecológico, pois, Guaíra está inserida no espaço geográfico que compreende as dimensões do referido corredor.

Em Guaíra, tais recursos são utilizados para manutenção adequada do aterro sanitário, coleta seletiva do lixo, lixeiras adequadas para recolhimento, plano de reciclagem de lixo, formação de agentes ambientais, instituição do “Dia do Gari” e do “Agente Ambiental”, recuperação e adequação das estradas rurais, conservação de solo, isolamento da mata ciliar, programa de agricultura orgânica com casa do agricultor para comercializar seus produtos, distribuição de água potável nas principais bacias do município, desenvolvimento de agenda ecológica com visitação na reserva particular do patrimônio natural e a contratação de um técnico que está cedido ao IAP/ERTOL para acompanhamento de ações voltadas para a educação ambiental(GUAÍRA, 2008).

A criação do ICMS Ecológico parece ser um importante instrumento de gestão ambiental que o Estado do Paraná está utilizando para proteger e conservar seu patrimônio natural de forma preventiva. Se for considerado que a maioria das ações existentes neste sentido sempre foi de fiscalização e de punição, acredita-se que os resultados devem realmente ser interessantes pelo fato de existir uma compensação financeira, já que tais medidas são sempre onerosas aos cofres municipais.

Ao referir-se à criação do ICMS Ecológico e das respectivas áreas de conservação, sua aplicabilidade e eficiência, Loureiro (2002, p. 99) assevera.

A criação destas unidades de conservação pode, evidentemente, não representar muito a médio e longo prazos, se não houver compromissos efetivos para sua implementação. Estes compromissos devem estar presentes em todos os campos da

esfera federal, estadual e municipal. Quanto ao compromisso dos municípios, em princípio, os resultados têm sido animadores [...].

Desta forma, parece que apenas a total integração das forças responsáveis pela administração, criação e alocação dos recursos, bem como da instrumentalização e a efetiva ação no sentido de preservar e recuperar o meio ambiente poderá surtir efeitos positivos.

A municipalidade de Guaíra tem demonstrado empenho na atividade conservacionista e recuperadora das áreas deterioradas tais como a recomposição das matas ciliares e também incentivos à construção de micro-bacias na área rural do município através do programa de conservação de solo. Esse empenho pode de certa forma ser entendido, além da boa vontade das administrações do município, também pelos valores repassados ao longo do tempo. Os valores da tabela 12 são provenientes do ICMS Ecológico repassado ao município de Guaíra.

Tabela 12 -Rapasses do ICMS Ecológico à Guaíra 1999 a 2007 X R\$ 1,00

Ano	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Valor	173.992,	294.987,	327.183,	358.716	442.143,	505.778	450.657,	509.978,	494.871,

Fonte: IAP * Para o ano de 2007 os valores são referentes até e inclusive o mês de outubro.

Os valores da tabela 12 são muito importantes para o município. A importância destes valores reside na comparação destes com o total de ICMS repassado pelo Estado ao município. O ICMS Ecológico tem uma representatividade superior a 10% do total do ICMS repassado, daí sua importância. Enquanto o ICMS Ecológico em 2007 foi de R\$ 494.871,00 para apenas 10 meses, o ICMS total para o mesmo ano é de R\$ 4.001.280,53 (SEFA 2008).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A história de Guaíra deve ser contada antes e depois do desaparecimento das Sete Quedas, pois o fim destas quedas d'água é um marco divisor de acontecimentos, que promoveram novos arranjos espaciais, estabelecendo uma nova relação com os municípios vizinhos, tanto no Estado do Paraná, como no Paraguai e no Mato Grosso do Sul, relação que transcende o econômico, criando também vínculos sócio-culturais.

Na perspectiva capitalista, desde o tempo da erva mate, Guaíra já despontava como produtor do espaço. A produção e a distribuição da erva mate já pressupunha uma organização espacial que gradativamente vai se territorializando pelas suas construções, com formas e conteúdos bem definidos.

Por ser área de fronteira e de estratégia geopolítica, a governança biônica, durante a ditadura militar, através de prefeitos nomeados, distingue este município dos demais. O caráter pouco participativo da população neste período comprometeu o desenvolvimento em setores vitais para o bem estar da população, episódio negativo para a nossa história.

As políticas macroeconômicas do governo federal, instituídas a partir de 1972 com os chamados Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs) foram fundamentais para as ocorrências transformadoras no município de Guaíra.

As crises energéticas que se sucederam e o desejo governamental a partir do regime pós 1964 de fazer do país um “Brasil grande” foram ocorrências motivadoras para a implementação de obras por todo o Brasil, e dentre elas, a usina hidrelétrica de Itaipu. A construção desta usina culminou com a formação do maior lago artificial do mundo, o Lago de Itaipu e este destruiu as belezas das Sete Quedas.

Ainda que as Sete Quedas sejam lembradas com certo saudosismo pelos guaienses mais antigos e que o seu aproveitamento para fins turísticos esteja presente na memória desta população, não podemos ser deterministas em relação ao papel que este atrativo natural desempenhou, não obstante às lamentações pelo impacto ambiental.

Obviamente que não se pode dizer que há apenas lamentações pelo fato da formação do lago. Há um fato estabelecido, as Sete Quedas não existem mais e a agressão ao meio ambiente foi muito forte, entretanto, isto está feito e parece não ser reversível.

O alagamento das terras férteis e o fim da força turística baseada nas Sete Quedas não sepultou Guaíra, pois sob nova matriz econômica o município vem vislumbrando

um amplo horizonte de desenvolvimento. Os novos agentes promotores do espaço se encarregaram de dinamizar o município, desenvolvendo seu potencial como lugar de fronteira e também como regionalizador de políticas de desenvolvimento.

Entretanto, não teria sido possível tal entendimento sem considerar ocorrências nacionais e regionais que foram determinantes para a consolidação desta nova realidade, seja ela econômica, social ou espacial.

A formação do Lago de Itaipu é a própria transformação do espaço geográfico deste município. Esta primeira grande transformação do espaço, se considerado apenas o período compreendido entre 1970 e 2007, foi responsável também por uma série de outras inovações, como as obras edificadas na cidade em função da nova realidade e pela continuidade dos planos governamentais para o país.

Os planos governamentais para o Brasil visavam a construção de uma série de usinas hidrelétricas pelo território nacional a fim de fazer frente à industrialização que havia sido implementada dentro dos PNDs.

Destarte, o governo federal decidiu pela construção da Usina Hidrelétrica de Ilha Grande e iniciou-se a construção da infra-estrutura para a obra. Esta infra-estrutura era composta de todos os recursos urbanos para abrigar os trabalhadores da obra, como os engenheiros e técnicos entre outros graus hierárquicos da construtora. Por esta necessidade construí-se o bairro chamado de Eletrosul.

O bairro Eletrosul juntamente com obras como a construção dos novos portos, instalações para a Receita Federal e Agência de Rendas do Estado fazem parte das alterações do espaço geográfico registradas em momento imediatamente anterior e imediatamente posterior à formação do Lago de Itaipu.

Apesar das lamentações populares e também por parte de muitas lideranças municipais que as possibilidades de desenvolvimento econômico para Guaíra se exauriram juntamente com o desaparecimento das Sete Quedas, há que se considerar de que forma tal aproveitamento era feito.

O primarismo nas relações comerciais estabelecidas a partir da prática do turismo, a incipiente infra-estrutura turística, a não utilização de todos os equipamentos turísticos existentes e a absoluta falta de comprometimento das lideranças municipais para com o patrimônio natural parecem ter sido determinantes na pouca expressividade econômica do ramo, se comparado a outras atividades existentes no município.

Ficou assim evidenciado que o interesse pelo atrativo turístico das Sete Quedas surgiu apenas no período próximo ao desaparecimento das mesmas, fortalecendo desta forma a impressão de que de fato o turismo em Guaíra era incipiente se comparado com o real potencial aqui existente.

A esse respeito, os levantamentos feitos neste trabalho sinalizam para a esta incipiente participação deste ramo de atividade nos resultados totais da economia municipal.

Não se pode obviamente negar o valor natural e ambiental das Sete Quedas, mas, considerando que os itens em análise neste trabalho são a reorganização do espaço geográfico e da dinâmica econômica após a formação do Lago de Itaipu, não se pode deixar de chamar a atenção para a forma de como se exercia a exploração dos equipamentos turísticos da cidade.

Formado o Lago de Itaipu e novas formas dadas ao espaço geográfico por força da ação do homem e, por conseguinte do capital, Guaíra entrou em um novo período, agora com outra modalidade de turismo, ainda incipiente, e sem Sete Quedas.

Constatamos que as transformações espaciais no município foram de grande vulto e que os desdobramentos destas transformações sobre o âmbito econômico e social também foram importantes, numa demonstração de indissociabilidade entre o espaço e a sociedade, entretanto, percebe-se que não havia um critério para nortear as afirmações da população e de lideranças municipais a respeito dos resultados econômicos a partir da dinâmica provocada pelo turismo das Sete Quedas.

O estudo do espaço geográfico permitiu compreender a dinâmica econômica do passado e do presente, vislumbrando momentos distintos de desenvolvimento e de variadas concepções espaço-temporais.

A reorganização do espaço é feita em parte sob a ótica dos Planos Diretores elaborados a partir de 1980. O Plano Diretor de 1980 possuía uma preocupação especial com a preparação da cidade para a construção da Usina Hidrelétrica de Ilha Grande. Preparar a cidade e dar a ela condições de fazer frente às novas necessidades era o objetivo principal.

O Plano Diretor de 1992 foi elaborado para substituir o anterior e preencher as lacunas deixadas por aquele plano. A interrupção nas obras de Ilha Grande tornou o Plano de 1980 obsoleto e, portanto sem atender as necessidades da população. Daí a necessidade de elaboração de uma nova carta.

O Plano Diretor de 2007 veio para atender a necessidade municipal e também para atender a um dispositivo legal que diz que todas as cidades brasileiras com mais de 20.000 habitantes ou que possuem potencial turístico devem contar com um Plano Diretor municipal.

Este trabalho aponta ganhos de produtividade ao longo do período estudado se comparados o antes e o depois do desaparecimento das Sete Quedas.

As evidências de uma nova fase de desenvolvimento estão representadas em obras de infra-estrutura como o caso da ponte sobre o Rio Paraná e a integração do município de Guaíra com outros municípios através de programas indutores de uma regionalização.

Esta regionalização está inserida na região do Lago de Itaipu através do Conselho dos Municípios Lindeiros ao Lago de Itaipu, que desenvolve vários projetos em comum a todos os municípios lindeiros. As áreas prioritárias são meio ambiente, saúde, educação, turismo e agricultura.

Os municípios da região do lago também estão integrados por um programa do o governo do Estado do Paraná chamado Costa Oeste que planeja o turismo regional a partir das potencialidades criadas com a existência do lago. Compõe a Costa Oeste todos os municípios lindeiros ao Lago de Itaipu em território paranaense.

Os negócios com o Mercosul também tem sua importância na sedimentação do processo de retomada do crescimento econômico do município. Desta forma o fluxo de veículos de transporte que chegam e saem de Guaíra diariamente tem influência importante na geração de renda.

A regionalização também se expressa através do ICMS Ecológico e do Corredor da Biodiversidade criado pela Itaipu Binacional e que abrange o território compreendido pela Ilha Grande e pelas áreas ribeirinhas do lago.

Os recursos provenientes do ICMS Ecológico são importantes, pois, viabilizam a implementação de medidas no sentido de desenvolver o município, e, fortalecem a presença regional de Guaíra através do Corredor da Biodiversidade, somados com os recursos dos *royalties*, aumentam substancialmente as receitas do município. Ambas as fontes são particularidades vantajosas para Guaíra, privilégio de poucos municípios no Brasil.

Portanto, ressalta-se que a realidade atual do município de Guaíra tem perspectivas maiores de desenvolvimento em relação ao período das Sete Quedas. Os *slogans* utilizados até o presente momento de que o município de Guaíra se acabou juntamente com as Sete Quedas, ou que Guaíra naufragou com a formação do Lago de Itaipu, parecem ser

improcedentes, pois as circunstâncias atuais indicam uma dinâmica socioeconômica muito mais vigorosa do que a vista no passado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AEN – AGÊNCIA ESTADUAL DE NOTÍCIAS. **Ferroeste protesta contrato da Ferropar de R\$ 27,7 milhões.** Disponível em www.aenoticias.pr.gov.br acesso em 12 nov 2007.

BAHL, Miguel. **Fatores Ponderáveis no Turismo: sociais, culturais e políticos.** Curitiba. Protexto, 2004.

_____. **Turismo e Eventos.** Curitiba. Protexto, 2004.

BANTI, Caio Cezar. **Juros reais no Brasil contemporâneo: sob a dominância fiscal.** Jovens Pesquisadores. São Paulo. 2005.

BERALDIN, Neivo, **ICMS Ecológico, um exemplo para o Brasil e o Mundo.** disponível em <http://www.neivoberaldin.com.br> acesso em jan 2008.

BERTRAND, Frederic. **Relações homem-natureza no quadro dos litorais atlânticos.** Revista Ra'ega, n. 4 p. 7-21. Curitiba. 2000.

BRAGA, R., Plano Diretor Municipal: três questões para discussão. **Caderno do Departamento de Planejamento.** (Faculdade de Ciência e Tecnologia), vol 1, n.1. p. 15-20. UNESP, Presidente Prudente: ago. 1995.

CAMINHOS, ao Lago de Itaipu. Pactuação Marca Nova fase para os lindeiros. Disponível em <http://www.caminhosaolagoitaipu.tur.br/modules/lago/site/novidades>. acesso em 12 out 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (re) produção do espaço urbano.** São Paulo: Edusp, 1994.

_____. O consumo do espaço. In: **Novos caminhos da geografia.** São Paulo: Contexto, 1999. p. 173-186.

_____. **Novos Caminhos da Geografia.** São Paulo. Contexto, 1999. p. 173.

CIDADES DO BRASIL, **Passeio nos Lindeiros.** Disponível em [/www.cidadesdobrasil.com.br/index.shtml](http://www.cidadesdobrasil.com.br/index.shtml). Acesso em 20 nov 2007.

CORREA, Roberto L. **Comunicação apresentada à mesa redonda Geografia Urbana: Teórico-metodológicas**” no 2º simpósio de Geografia Urbana da Associação dos Geógrafos Brasileiros, Rio Claro, SP, 21/25 de outubro de 1991.

_____. **O espaço urbano.** São Paulo: Ática, 1989.

COSTA, Maria Augusta Freitas; RIBEIRO, Willame de Oliveira; TAVARES, Maria Goretti da Costa. **O turismo enquanto espaço de análise geográfica: três perspectivas de abordagem.** Belém. Mercator. n 6, 2004.

DESPERTAI! **Qual foi o Preço de Itaipu?** disponível em www.energiatomica.hpg.ig.com.br/g83 acesso em 20 jul 2007.

DOURADO, Lílian Aparecida Campos. **O espaço público e a territorialidade do lazer na Estância Turística de Ilha Solteira-SP.** Dissertação apresentada ao programa de Pós Graduação *Strictu Sensu* em Geografia da UFMS. Aquidauana. 2007.

DOURADOS AGORA. **Ferrovia até Dourados custa R\$ 420 mi.** Disponível em <http://www.douradosagora.com.br> acesso em 15 nov 2007.

DUPAS, Gilberto. **O mito do progresso.** Novos estudos - CEBRAP, mar 2007, no.77, p.73-89. disponível em www.scielo.br acesso em 19 mar 2008.

ELETROSUL. **Oficinas revisam plano diretor de Guáira.** Disponível em www.eletrosul.gov.br/gdi/gdi acesso em 12 nov 2007.

EMBRAPA - Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária. **Cotação do Dólar comercial do último dia do mês.** Disponível em www.cnpq.embrapa.br/indicadores/dolar.php acesso em 09 jul 2007.

FARIA, Ana Carolina Vargas de; NETO, Josias Rickli. **Plano Diretor, Meio Ambiente e Turismo: a experiência de elaboração em Guáira PR.** Ambiens. Curitiba, 2007. disponível em www.coopere.net/noticias/ acesso em 10 nov 2007.

FERREIRA, Maria da Glória Rocha. **(Re) organização do espaço a partir da produção de soja: Balsas-MA.** Terra livre. Presidente Prudente. Jul/dez 2006.

GALVÃO, Edson. **Sete Quedas, sete notas de poemas e canções.** Editora e Gráfica Lex. Guáira. 2005.

GARCIA, Rita Maria de Paula. **Análise da Dinâmica Sócio Espacial de uma Área Ribeirinha: um estudo das residências secundárias do rio sucuriu em Três Lagoas - MS.** Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação nível Mestrado do curso de Geografia da UFMS. Aquidauana. 2007.

GOTTDIENER, Mark. **A produção Social do Espaço Urbano.** São Paulo. Edusp. 1993.

GUAÍRA, Prefeitura Municipal de. **Mobilização dos Lindeiros.** Disponível em www.guaira.pr.gov.br/php/noticia.php?id=747 acesso em 03 out 2007.

_____. **Cronologia histórica de guáira.** Disponível em <http://www.guaira.pr.gov.br/php/noticia> acesso em 19 set 2007.

_____. **Encontro Cultivando Água Boa e Conferência de Meio Ambiente.** Disponível em: <http://www.guaira.pr.gov.br/php/noticia>. Acesso em 15 outubro 2007.

_____. **Lindeiros assinam pactuação 2007, turismo é destaque.** Disponível em www.guaira.pr.gov.br/php/noticia.php acesso em 01 dez 2007.

_____. **IAP destaca a cidade de Guaíra em seu relatório técnico.** Disponível em www.guaيرا.pr.gov.br, acesso em jan/2008.

GUAZZELLI, Maristela Bridi. **Revitalização e Construção de Nova Unidade Colégio Estadual Mendes Gonçalves** – Guaíra PR. Monografia apresentada como TCC do Curso de Arquitetura da UNIPAR. Umuarama 2006.

HAESBAERT, Rogério. **Desterritorialização, Multiterritorialidade e Regionalização.** In LIMONAD, Ester. HAESBAERT, Rogério e MOREIRA, Ruy. Brasil Século XXI por uma nova regionalização – agentes processos e escalas. São Paulo. 2004.

IAP, Instituto ambiental do Paraná, **Memória de cálculo e extrato financeiro.** Disponível em <http://www.iap.pr.gov.br>. Acesso em jan/2008

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censos Demográficos.** 1960, 1970, 1980, 1991, 2000; Contagem Populacional – 1996. www.pr.gov.br/cie/dados/dg1, acesso em 22 de junho 2006.

_____. **Malha Cartográfica Digital do Brasil, 2001].** Rio de Janeiro: 2001.

_____. **Estatcart:** Sistema de Recuperação de Informações Georreferenciadas. Versão 2.1. Rio de Janeiro: 2003. 1 CD-ROM.

IPARDES – Fundação Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Guaíra: Passado, Presente e Futuro – Estudo de Alternativas Sócio-econômicas.** Vol. 1. Curitiba. 1981.

_____. **Paraná: diagnóstico social e econômico.** Curitiba. 2003.

_____. **Impacto ambiental de Itaipu.** Curitiba. vol 1. 1981.

_____. **Perfil municipal.** Disponível em www.ipardes.gov.br/perfil_municipal acesso em 15 set 2007.

ITAIPU BINACIONAL, Corredor de biodiversidade. Disponível em www.itaipu.gov.br. Acesso em 26 jan 2008.

JORNAL ILHA GRANDE, Liberados 2 bilhões e 200 milhões de cruzeiros para obras da Barragem de Ilha Grande. Guaíra. p.1 out 1981.

_____. Novo Porto de Travessia para o Paraguai e Mato Grosso do Sul. Guaíra. 18 jul n 63 p.1. 1981.

_____. **Antes de Tudo uma Festa de Amor.** Guaíra. 1980. n 55 p 1.

_____. **Comerciantes Paraguaiois se propõe a construir ponte pênsil sobre as Sete Quedas. Guaíra.** Guaíra. P. 1 n 32. 13 abr 1980.

_____. **Itaipu: representantes se reúnem para decidir a localização dos portos de Guaíra.** Guaíra.. 25 jul n 65 p. 4. 1981.

_____. **Lançamento selo comemorativo as Sete Quedas,** edição 104 Guaíra. 08 mai 1982.

_____. **Liberados 2 bilhões e 200 milhões de cruzeiros para obras da Barragem de Ilha Grande.** Guaíra. p.1 out 1981.

_____. **Sthefanes: Guaíra Terá 26 Milhões para construção de Moderno Horto Mercado.** Guaíra. p. 1 out 1981.

_____. **Vitima fatal nas 7 Quedas.** Edição 45 p.1 Guaíra 13 abr 1980.

_____. **Lideranças buscam recursos para a Ferroeste.** Guaíra. Set 2007.

_____. **Governos do PR e MS lutam por ramal da Ferroeste.** Guaíra. 06 out 2007.

_____. **Compravam drogas em Guaíra para levar a São Paulo.** Guaíra 02, de fev 2008.

_____. **Contrabando de Cigarros.** Guaíra, 02 de fev 2008.

JORNAL SETE QUEDAS EM REVISTA. **Inauguração da BR 272.** ano 1 nº. 1.JS Impressora. Guaíra. 1977.

_____. **Economia Secundária e Terciária.** n 1 p. 16. Guaíra 1977.

LAMOSO Lisandra Pereira e LOMBA, Roni Mayer. **Transformações socioespaciais no município de Bonito – Mato Grosso do Sul após a introdução do turismo.** Revista Ra'ega, n 11, p. 129-138. Editora UFPR. Curitiba. 2006.

LEFEBVRE, Henry. **A Revolução Urbana.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2004.

LIMONAD, Ester. Brasil século XXI, regionalizar para que? Para quem? In: LIMONAD, Ester; HAESBAERT, Rogério; MOREIRA, Ruy (Org.). **Brasil século XXI por uma nova regionalização: agentes, processos e escalas.** São Paulo: Marx Limonad, 2004. p.54-66.

LINHA ECOLÓGICA. **Histórico.** Disponível em: <http://www.linhaecologica.com.br>. Acesso em 15 out 2007.

LONDRINA, Jornal Folha de, **Investimentos no Paraná em 2008.** Londrina. p 1 edição 17.538 de 30 dez 2007.

_____. **PR assume compromisso para ampliar Ferroeste.** Londrina. p.1 edição 17.564 de 26 jan 2008.

LOURENÇO, Gilmar Mendes. **Economia Paranaense: restrições conjunturais e avanços estruturais.** FAE, Curitiba, v.2, n.3, set./dez., 1999, p.1-8.

LOUREIRO, Wilson. **Contribuição do ICMS Ecológico à conservação da biodiversidade no Estado do Paraná**. Tese apresentada ao curso de pós graduação de Engenharia Florestal do curso de Ciências Agrárias da UFPR. Curitiba, 2002.

MANN, Ernest. **A Eletrosul e a desapropriação de Terras para a construção da Barragem de Ilha Grande**. Jornal Ilha Grande. Guaíra, 1980 n 36 p. 5.

MANN, Hernest. **Selo comemorativo das Sete Quedas**. Jornal Ilha Grande, edição 62. Guaíra. 04 jul 1981.

MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias – planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, Otília, VAINER, Carlos e MARICATO, Ermínia (Orgs.). **A cidade do pensamento único – desmanchando conceitos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

MELLO, Luis Antônio. **Análise reflexiva acerca da relação entre Turismo e desenvolvimento local: bases conceituais**. Revista espaço acadêmico. Maringá. N. 71, maio 2007.

MENDONÇA, Francisco. **Aspectos da interação clima-ambiente-saude humana: da relação sociedade-natureza à insustentabilidade ambiental**. Revista Ra'ega. Curitiba v. 4 p. 85-99. Editora UFPR. 2000.

MIGLIORINI, Sonia Mar dos Santos. **Indústria paranaense: formação, transformação econômica a partir da década de 1960 e distribuição espacial da indústria no início do Séc. XXI**. Revista Eletrônica Geografar, Curitiba, v.1, n.1, p. 62-80, jul./dez. 2006.

MIGRACIONES, Direccion General de. Extranjeros. disponível em www.migraciones.gov.py acesso em 20 out 2007.

MOREIRA, Ruy. **A nova divisão territorial do trabalho e as tendências de configuração do espaço brasileiro**. In LIMONAD, Ester. HAESBAERT, Rogério e MOREIRA, Ruy. Brasil Século XXI por uma nova regionalização – agentes processos e escalas. São Paulo. 2004.

MÜLLER, Arnaldo Carlos. **Hidrelétricas, meio ambiente e desenvolvimento**. São Paulo. Makron Books, 1995.

NETO, Luis Moretto, AGOSTINI, Júlio César. **Caminhos do turismo integrado ao Lago de Itaipu**. Palotti. Florianópolis. 2005.

PADIS, Pedro Calil. **Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná**. 2ª edição. Curitiba. IPARDES. 2006.

PIQUET, Rosélia. **Grandes projetos e tendências na ocupação do território: a modernização excludente**. Espaço e debates – Estado Mercado e Habitação. Neru, São Paulo. 1990.

REOLON, Cleverson Alexander, **A aglomeração urbana da soja: Cascavel e Toledo no contexto da metropolização na Mesorregião Oeste Paranaense**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Agronegócio da Universidade Estadual do Oeste do Paraná. Toledo. 2007.

RIBEIRO, Ana Clara T. Regionalização: fato e ferramenta. In: LIMONAD, Ester; HAESBAERT, Rogério; MOREIRA, Ruy (Org.). **Brasil século XXI por uma nova regionalização: agentes, processos e escalas**. São Paulo: Marx Lomonad, 2004, 351-365.
RIO PARANAZÃO, Jornal. **Águas de Março” fecha o verão guairense em grande estilo**. Disponível em www.rioparanazao.com.br/home/comunidade.php?edicao=466. acesso em 04 out 2007.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Direito à Cidade e o Estatuto da Cidade. In: **Revista Cidades**. Vol. 2, nº 3, jan./jun. 2005. p. 89-110.

ROLNICK, R. **A cidade e a Lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. São Paulo: Estúdio Nobel: Fapesp, 1997.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo – Razão e Emoção**. São Paulo. Hucitec, 1996.

_____. Materiais para o estudo da urbanização brasileira no período técnico científico. In: **Boletim Paulista de Geografia**. São Paulo, nº 67, 1989.

_____. **Economia espacial**. São Paulo. Edusp, 2001.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. Hucitec. São Paulo. 1988.

SCHALLENBERGER, Erneldo. **Estudos missioneiros: Temas e abordagens**. disponível em: [//ler.letras.up.pt/site/default.aspx](http://ler.letras.up.pt/site/default.aspx) acesso em 04 abr 2008.

SCHILLING, Paulo R. **O homem, a ecologia, a soberania e o desenvolvimento**. In SCHILLING, Paulo R. CANESE, Ricardo. **Itaipu geopolítica e corrupção**. São Paulo. CEDI 1981.

SEFA, Secretaria da Fazenda, **Repasse de receitas aos municípios**. Disponível em <http://www.fazenda.pr.gov.br>. Acesso em jan/2008.

SILVA, Lenyra Rique da, **A natureza contraditória do espaço geográfico**. 2ª edição, São Paulo. Contexto, 2001.

SIVIERO, Ana Paula. **Os elementos do espaço turístico urbano no processo de planejamento: reflexões teóricas e articulações**. Revista Ra’ega, n. 11, p. 51-59. Editora UFPR. Curitiba. 2006.

SOJA, Edward W. **Geografias Pós Modernas: a reafirmação do espaço da teoria social crítica**. Rio de Janeiro. Jorge Zahar ed., 1993.

SOUZA, Edson Belo Clemente de. **Contextualização Política da construção da Barragem de Itaipu**. Mal. C. Rondon. Perspectiva Geográfica. Vol. 1. 2005.

_____. **Estado: Produção da Região do Lago de Itaipu – Turismo e Crise Energética**.. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente. 2002.

SOUZA, Edson Belo Clemente de. SILVA, José Flávio Marques da. **A (Re)organização do espaço geográfico em Guaíra após o fim das Sete Quedas. In Anais da IV Expedição Geográfica da Uniãoeste.** Marechal Candido Rondon, 2007.

TOMAZINHO, Paulo Alberto. **O processo de ocupação do sul de Mato Grosso e Noroeste do Paraná: a economia ervateira e a Companhia Mate Laranjeira.** Monografia apresentada ao curso de especialização em Metodologia do Ensino Superior da Universidade Estadual de Londrina e Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Umuarama. Umuarama, 1981.

UMUARAMA ILUSTRADO, Jornal. **Ramal da Ferroeste até MS passará por Guaíra.** Disponível em <http://www.ilustrado.com.br/noticias> acesso em 15 nov 2007.

VERSIANI, Flávio e SUZIGAN Wilson. **O Processo Brasileiro de Industrialização: Uma Visão Geral.** Brasília jun 90 depto. Economia UNB disponível em http://www.unb.br/face/eco/bmueller/versiani_suzigan.pdf acesso em 12/06/2007.

WACHOWICZ, R. C. **Obrageros, mensus e colonos: história do oeste-paranaense.** Curitiba: Vicentina, 1982.

FONTES

ALDANA, Walter. **Entrevista concedida ao autor por antigo morador de Guaíra,** em 20 out 2007.

ALMEIDA, Janete Vivam. **Entrevista concedida ao autor pela Diretora Executiva do Conselho dos Municípios Lindeiros ao Lago de Itaipu,** em 08 nov 2007.

BRASIL. Ministério das Cidades: Conselho das Cidades. **Resolução número 13 de 16 de Jun. 2004.** Brasília: Diário Oficial da União. Edição N°. 137, p. 68 de 19 jul. 2004.

_____. Ministério das Cidades: Conselho das Cidades. **Resolução nº. 25 de 18 de mar. de 2005.** Brasília: Diário Oficial da União, Seção 1, Edição nº. 60, p. 102 de 30 mar. 2005.

_____. Ministério das Cidades: Conselho das Cidades. **Resolução Recomendada nº. 9 de 08 Jun 2006.** Brasília: Diário Oficial da União, Seção 1, nº. 133, p. 60, 13 Jul 2006.

_____. Presidência da República: Casa Civil. **Lei nº. 10.257 de 10 Jul 2001.** disponível em www.cvj.sc.gov.br/leis/lei/10.257-01.pdf acesso em 20 out 2006.

FILHO, José Francisco de Souza. **Entrevista concedida ao autor pelo funcionário responsável da empresa de transporte coletivo Expresso Princesa dos Campos em Guaíra,** em 10 nov 2007.

GANHO, Josemar. **Entrevista concedida ao autor pelo secretário de planejamento do município de Guaíra,** em 30 nov 2007.

GERALDO, José. **Entrevista concedida ao autor pelo funcionário responsável pela empresa de transporte coletivo Viação Umuarama em Guaíra**, em 09 nov 2007.

GUAÍRA, Prefeitura Municipal de. **Portaria 017/2007**. Diário Oficial do Município. Guaíra, 2007.

_____. **Alvará de licença**. Guaíra, 2007.

SILVA, Sidnei. **Entrevista concedida ao autor por ex operador de caixa da empresa de transportes fluviais F Andreis**, em 07 nov 2007.

VENDRUSCULO, Hermínio. **Entrevista concedida ao autor** em 12 de set de 2007.