

IDENTIFICAÇÃO DE APROPRIAÇÕES NA ANTIGA LINHA FÉRREA DE WENCESLAU BRAZ: APROPRIAÇÕES FORMAL, INFORMAL E RESIDUAL¹

Gillivany Paula de Moraes²

RESUMO

O presente estudo apresenta o contexto histórico do Ramal Paranapanema da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (EFSPRG) na região de Wenceslau Braz que gerou vazios urbanos às margens da linha férrea após a desativação do trecho em 2001, oportunizando a ocupação de forma irregular. A pesquisa estruturada como estudo de caso combina revisão bibliográfica e observação de campo em três pontos urbanos identificando diferentes formas dessa apropriação do vazio: formal, informal e residual. Os resultados apontam que a desativação gerou uma paisagem heterogênea marcada pela presença simultânea de ocupações guiadas pela memória social e ocupações informais conflitantes com os interesses públicos planejados pelo Plano Diretor Municipal de Wenceslau Braz (PDM 2023). Houve intervenção tardia por parte do estado do Paraná através do PDM para reverter o processo de abandono urbano com intuito de redefinir a função social do patrimônio ferroviário.

Palavras-chave: Ramal do Paranapanema; Wenceslau Braz; EFSPRG.

ABSTRACT

This study presents the historical context of the Paranapanema Branch of the São Paulo–Rio Grande Railway (EFSPRG) in the Wenceslau Braz region, which generated urban voids along the railway after the segment was deactivated in 2001, creating opportunities for irregular occupation. Structured as a case study, the research combines a literature review and field observation at three urban points, identifying different forms of appropriation of these voids: formal, informal, and residual. The results indicate that the deactivation produced a heterogeneous landscape marked by the simultaneous presence of occupations guided by social memory and informal occupations that conflict with the public interests planned in the Municipal Master Plan of Wenceslau Braz (PDM 2023). There was a delayed intervention by the state of Paraná, through the Master Plan, to reverse the process of urban abandonment and to redefine the social function of the railway heritage.

Keywords: Paranapanema Branch; Wenceslau Braz; EFSPRG.

1 INTRODUÇÃO

O eixo ferroviário foi uma das principais vias de crescimento do território e da formação das cidades no Brasil durante a Primeira República, moldando não apenas a logística econômica, e como afirma Calikevstz (2012), moldando também as “[...] memórias sobre a ferrovia e sobre as cidades que se criaram e se desenvolveram às margens da linha.” (p. 16).

¹ Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para obtenção do grau de bacharel no Curso de Ciência e Tecnologia, do Centro Tecnológico de Joinville (CTJ), da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), sob orientação da Dr. Andréa Holz Pfützenreuter

²Graduando do Bacharelado em Ciência e Tecnologia do CTJ-UFSC. E-mail: gillimorais@gmail.com

A Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSPRG), um sistema ferroviário de integração, é a primeira grande ferrovia vertical do país, com aproximadamente 463 km, é um exemplo clássico da malha ferroviária de tronco. Deste tronco principal ramificam-se vias secundárias, conhecidas como Ramais, criadas para atender demandas específicas de escoamento regional (Ramos; Rosa, 2021)

Na região norte do Paraná, o Ramal do Paranapanema, parte integrante da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (EFSPRG), estabeleceu-se como um elo vital para o escoamento de riquezas, marcando o tempo e imaginário coletivo dos habitantes até a desativação. Esse processo de desativação, finalizado em 2001 pela concessionária América Latina Logística (ALL), resultou na transformação da antiga malha em um extenso *vazio urbano*, um espaço que perdeu a função original (transporte e logística) e que se torna objeto de novas disputas e redefinições.

Visando compreender esse processo, buscou-se analisar sobre a cidade de Wenceslau Braz, estado do Paraná (PR), como a ausência da ferrovia muda a forma de uso dos terrenos férreos e quais os modos de apropriação que surgem no local.

Para essa pesquisa teve-se como objetivos:

1. Apresentar o contexto histórico que levou a implantação e desativação do ramal Paranapanema;
2. Identificar e classificar as diferentes formas de apropriação dos terrenos da linha férrea que cruza a região;
3. Como o planejamento municipal de Wenceslau Braz (PDM 2023) propõe ressignificar os lugares após a desativação da linha férrea.

A metodologia adotada é um estudo de caso baseado em revisão bibliográfica sobre o tema e em observação de campo em três pontos urbanos de Wenceslau Braz, cada um representando uma forma distinta de apropriação do espaço. O estudo de campo foi complementado pela coleta de dados qualitativos (entrevistas) em diferentes momentos do dia com a intenção de capturar a dinâmica do uso do solo às margens da ferrovia.

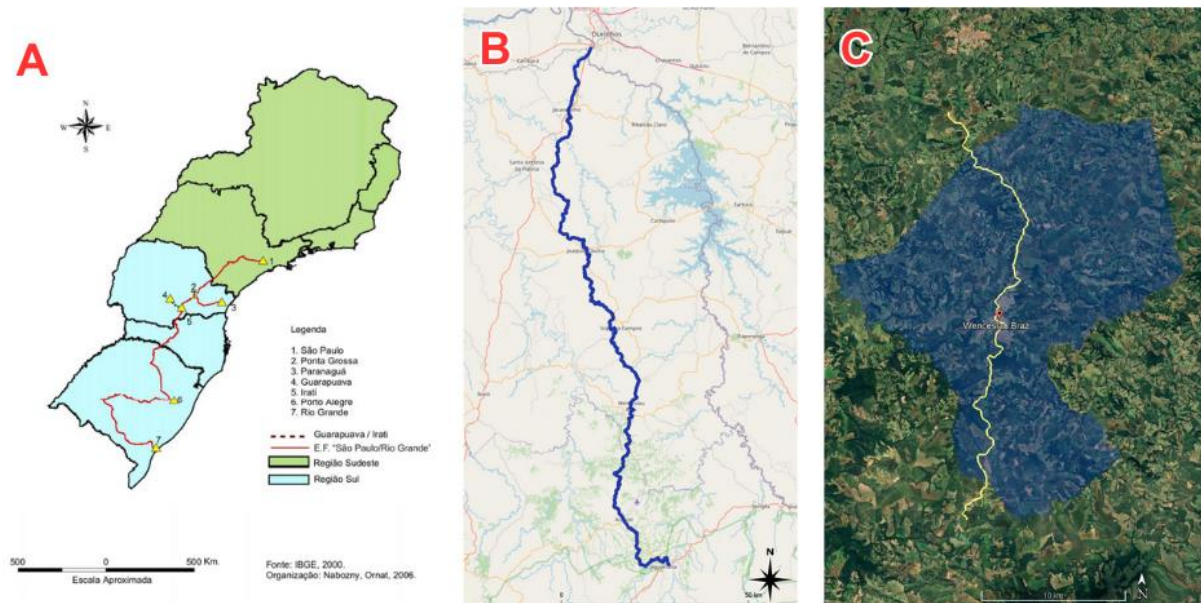
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Para sustentar a compreensão do processo de transformação territorial associado à desativação da ferrovia, torna-se essencial a adoção de um estudo de caso que combine a análise dos elementos geográficos e históricos da região. Essa abordagem permite identificar e classificar as diferentes formas de apropriação do *vazio urbano* gerado, que são o foco da análise.

2.1. O Eixo Ferroviário como estruturador urbano

O município de Wenceslau Braz está localizado no segundo planalto paranaense, no Nordeste do Paraná, conhecido como Norte Pioneiro (Figura 1). Com uma extensão territorial de 397,916 km² e uma população aproximada de 19.188 habitantes (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, 2022), a economia baseia-se em atividades agrícolas como milho, feijão, soja e pecuárias bovina e suína e aviária (Gil, 1995). O Município tem como adjacentes: ao norte, Siqueira Campos, ao Sul, São José da Boa vista e Arapotí, ao Leste, Santana do Itararé, e ao Oeste Tomazina.

Figura 1 – Estrada de ferro Rio Grande - São Paulo (A), Ramal de Paranapanema (B) e Wenceslau Braz (C)



Fontes: Monastirsky, 2006 (p. 66); Google Earth, 2025; Google Earth 2025

O transporte ferroviário, no contexto da Primeira República brasileira, foi um vetor fundamental para a organização e expansão do território atuando como um elemento estruturador das relações sociais, econômicas e espaciais nas localidades atendidas (Caliskevtz, 2012). As linhas férreas não apenas ligavam o interior aos grandes centros exportadores, mas também impulsionaram a formação de novos núcleos urbanos agindo como vetores de crescimento e, em alguns casos, de segregação e nova organização espacial definindo que " O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente [...] " (Santos, 2006, p. 39)

A ferrovia foi materializada na modernidade e no ideal de progresso no início do século XX. O sistema ferroviário deu origem a uma nova categoria de trabalhadores: os ferroviários, que devido às vantagens trabalhistas e à posição social que ocupavam, formaram um grupo com organização própria. Essa condição consolidou a ferrovia como um elemento central no imaginário coletivo e na cultura local, frequentemente associada à chamada *Belle Époque* ferroviária. A ferrovia, por si só, constitui um patrimônio cultural, "[...] formado por acervo material e imaterial, que se completam [...]" (MONASTIRSKY, 2006, p.10).

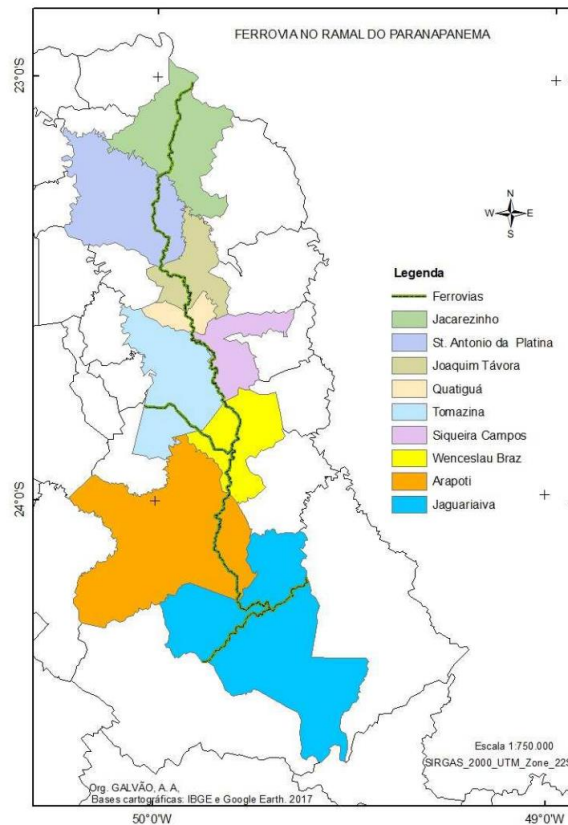
2.2. A importância da Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande (EFSPRG) no contexto regional.

O ramal do Paranapanema, Figura 2, cuja operação se estendeu por quase um século (1910 a 2001), integrava a malha maior da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (EFSPRG). A construção da via férrea, caracterizada pelas bitolas métricas (1,000 mm) e dormentes de madeira, foi concebida no contexto da expansão territorial e econômica, com a Brazil Railway Company (BRC) assumindo o controle em 1907 (Espig, 2013). A implantação do ramal buscava a ligação de Jaguaíva a

Jacarezinho, conectando a Estrada de Ferro Paraná à Estrada de Ferro Sorocabana em Ourinhos (SP) (Ramos; Rosas, 2021).

O Ramal do Paranapanema cortava os municípios de Jaguariaiva, Arapoti, Wenceslau Braz, Siqueira Campos, Tomazina, Quatiguá, Joaquim Távora, Santo Antônio da Platina e Jacarezinho.

Figura 2 – Ramal Paranapanema



Fonte: Ramos; Rosas (2021, p. 3).

O interesse na região era motivado pela exploração de recursos, sobretudo a madeira e o café, e pela apropriação de terras devolutas concedidas pelo Estado, um recurso comum para financiar a construção das ferrovias (Ramos; Rosas, 2021). A chegada da Ferrovia a Wenceslau Braz no início da década de 1920 estabeleceu o papel como motor econômico na região. Wenceslau Braz, em particular, foi um polo de grande Armazém do antigo instituto Brasileiro de Café (IBC) nas décadas de 1950 e 1960 (Gil, 1995), reforçando a conexão da linha férrea com a logística e o ciclo econômico do café no Paraná.

2.3. Fim da Utilização das Linhas para fins Ferroviários

O declínio da relevância socioeconômica da ferrovia, que foi se acentuando após a década de 1950, culminou na desativação do ramal. Os fatores refletem a política nacional de transportes:

1. Mudanças de modelo logístico: A partir de 1950, os investimentos federais foram redirecionados para o modal rodoviário, afetando o ferroviário. Mesmo após a criação da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A), em 1957, o foco passou a ser o transporte de cargas e o corte de trechos considerados deficitários (Ramos; Rosas, 2021).

2. Privatização inviabilizada: na década de 1990, a RFFSA foi incluída no programa nacional de desestatização (PND). A empresa privada América Latina Logística (ALL) assumiu o ramal em 1997. Contudo, em 2001, decidiu desativar as atividades ferroviárias alegando inviabilidade econômica em função do trajeto e das curvas consideradas obsoletas para a nova operação (Aleixo, 2015).
3. Consequência territorial: a desativação levou a um processo de desmantelamento do patrimônio ferroviário (Ramos; Rosas, 2021) e transformou os bens da ferrovia em “não operacionais”, deixando um rastro de abandono nas cidades que foram estruturadas pela linha.

2.4. Cronologia da Fundação de Wenceslau Braz

A história do município está intrinsecamente ligada à construção e operação do ramal ferroviário, sendo um marco de desenvolvimento regional.

Quadro 1 – Marcos históricos de Wenceslau Braz, construção da linha férrea na cidade e o plano diretor municipal.

Ano	O que acontecia em Wenceslau Braz	Situação do Ramal do Paranapanema	Situação plano diretor municipal
1915	Início do povoamento por Joaquim Miranda e sua família em terras pertencentes a Tomazina (GIL, 1995).	Ferrovia em fase de implantação. O Ramal do Paranapanema, planejado nos Campos Gerais, estruturava a ocupação dos novos núcleos urbanos (RAMOS; ROSAS, 2021).	Não havia plano diretor; o urbanismo era espontâneo, típico do período (SANTOS, 2006).
1916	Doação de 20 alqueires à Câmara de Tomazina para formação do patrimônio municipal (GIL, 1995).	Obras do ramal avançavam no sentido Jaguariaíva–Ourinhos. A presença de trabalhadores ferroviários estruturava a ocupação local (CALIKEVSTZ, 2012).	-
1917	A área é demarcada oficialmente como patrimônio “Novo Horizonte” (GIL, 1995).	Comunidades ferroviárias consolidam-se no entorno das quilometragens dos ramais (RAMOS; ROSAS, 2021).	-
1918	Inauguração da estação ferroviária de Novo Horizonte, marco de formação urbana (GIL, 1995).	A estação entra em operação, integrando o município ao sistema ferroviário paranaense. A ferrovia se torna eixo de circulação, trabalho e cultura (CALIKEVSTZ, 2012).	-

1920	O patrimônio passa a se chamar Brasópolis e torna-se Distrito Judiciário (GIL, 1995).	Ferrovia já consolidada como articuladora do território regional, atraindo comércio, serviços e trabalhadores (ESPIG, 2013).	-
1929–1933	Mudança do nome para Wenceslau Braz, em homenagem ao 9º presidente da república (GIL, 1995).	Linhas férreas paranaenses tornam-se um importante eixo para o escoamento agrícola e para a circulação de trabalhadores temporários (ESPIG, 2013).	-
1935	Wenceslau Braz é desmembrada de Tomazina e anexado à comarca de São José da Boa Vista, que passa a denominar-se Comarca do Município de Wenceslau Braz, Consolidando-se como Polo Regional (Gil, 1995).	Ferrovia ativa, com intenso movimento de cargas e passageiros. Turmeiros, operadores e oficinas formam cultura ferroviária (CALIKEVSTZ, 2012).	-
1979	Mudanças urbanas com queda do movimento ferroviário; início da centralidade rodoviária.	Último trem de passageiros passa pelo município. A desativação progressiva altera o papel urbano da estrada de ferro (ALEIXO, 2015).	-
1980–2000	Consolidação do centro urbano e expansão periférica sem diretriz formal estruturante (IBGE).	Ramal entra em declínio operacional; abandono, sucateamento e desuso das linhas (ALEIXO, 2015).	Municípios brasileiros começam a adotar PDMs após o Estatuto da Cidade (2001)
2023	Governador inaugura o Contorno Sul de Wenceslau Braz, o contorno viabiliza a ligação entre a PR-092 e a PR-422, na região Sul do município. (Paraná,2023)	Ferrovia permanece desativada.	Instituição do novo Plano Diretor Municipal – Lei Complementar nº 17/2023 (WENCESLAU BRAZ, 2023).

Fonte – Autora (2025).

3 DA MEMÓRIA À RECONFIGURAÇÃO DA PAISAGEM

A ferrovia marcou para sempre a vida das pessoas em Wenceslau Braz. O impacto não se limitou ao fluxo de mercadorias (madeira e café) mas também à fluidez

cultural e social. A passagem dos trens era um evento cotidiano marcando o ritmo da cidade como a entrevistada resgata em sua memória:

“Quando eu era pequena e o trem ainda passava, havia um cruzamento, e a escola onde estudava era próxima, e sempre no mesmo horário, todos os dias o trem passava e fazia com que toda a sala de aula vibrasse [...]” (Lemes, 2025)

Essa memória pessoal sobre a vibração física do edifício e do chão da escola ilustra a forte relação da linha férrea em atividade com o espaço urbano e a vida das pessoas. Após a desativação, essa relação intensa se transforma em uma relação de ausência e vazio urbano.

3.1. Refletindo nas pessoas: Memória, identidade e o Vazio Urbano

A desativação do eixo ferroviário produziu um vazio físico e social, onde a infraestrutura e os terrenos que antes representavam progresso e conexão, agora representam abandono, é neste contexto de vazio urbano que se manifestam as diferentes apropriações e o papel central da memória na reconstrução do sentido do lugar.

A memória é o conceito que se relaciona diretamente com a identidade comunitária e individual, sendo a base para a constituição do lugar, que é o que faz aparecer e lembra os “costumes e da cultura de uma determinada comunidade” (Resendes, 2022, p.17). O olhar sobre a paisagem, ou “A delimitação de como a paisagem se manifesta e se relaciona de forma individual com os membros de uma comunidade, é parte importante do estudo sobre as modificações socioespaciais as quais as cidades estão sujeitas.” (Resendes, 2022, p.18).

3.2. Os terrenos férreos no planejamento municipal

O cenário atual dos terrenos da antiga ferrovia em Wenceslau Braz, observados em campo, encontra um contraponto na legislação municipal recente. Embora o abandono seja uma realidade constatada em muitos trechos (como no Ponto C, onde houve a apropriação informal para uso individual), o Plano Diretor Municipal (PDM) de 2023 (lei complementar N° 17/2023) estabelece diretrizes de resgate e valorização deste patrimônio.

O PDM articula, entre os objetivos estabelecidos, a proteção do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico (Art. 7º, II). Mais especificamente, a política municipal de Cultura e turismo prevê a “Construção de Museu Ferroviário” (Art. 32, XVI, p.21) e o desenvolvimento de “Projetos de utilização e otimização dos edifícios públicos históricos” (Art. 32, XI, p. 20).

Este planejamento municipal cria uma base para a apropriação formal destes espaços pela administração pública, servindo de justificativa para projetos como a transformação da antiga estação (Figura 3) em uma área de lazer (Figura 4) e indica uma consciência sobre a necessidade de assegurar a memória da ferrovia.

Figura 3 – Estação Ferroviária de Wenceslau Braz na década de 1910



Fonte: Ramos; Rosas (2021, p. 11).

Figura 4 – Estação transformada em área de lazer na década de 2020



Fonte: Autora (2025).

O estudo da apropriação dos terrenos pertencentes à ferrovia em Wenceslau Braz deve, portanto, analisar as formas de ocupação encontradas em campo como manifestações diretas dessa disputa pela redefinição dos antigos espaços do trem.

4 ANÁLISE DO USO E APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO: ESTUDO DE CAMPO

O estudo de campo em Wenceslau Braz revelou que a desativação da ferrovia em 2001 transformou os antigos caminhos de passagem em vazios urbanos sujeitos a diferentes lógicas de apropriação. A linha férrea, que antes representava uma estrutura funcional (Calikevstz, 2012), agora se manifesta na paisagem sob três formas distintas de uso e apropriação: a formal (pública), que diz respeito à forma como o Estado interfere e reintegra o local à sociedade; a informal (privada), caracterizada pela apropriação do espaço por indivíduos que o tratam como propriedade e o utilizam para benefício próprio; e a residual (memória), correspondente à dimensão preservada pela memória coletiva do lugar.

Observamos três pontos da região, conforme a Figura 5, e em horários

distintos: 6, 12 e 18 horas.

Figura 5 – Demarcação dos três pontos observados (A, B e C) em Wenceslau Braz



Fonte: Google Earth (2025).

O ponto A está localizado no extremo norte da cidade, área de expansão populacional, o Ponto B, localizado na região central onde há maior concentração e fluxo de pessoas e o ponto C ao Sul da cidade, uma área mais isolada.

4.1. Ponto A (Antigo cruzamento) - Apropriação pela memória

Ponto localizado no cruzamento próximo à rodovia PR - 092, onde se localizava uma antiga passagem de nível (interseção da ferrovia com a rua José da Cruz) e uma escola (Figura 6).

Figura 6 – Vista superior do local onde existia a escola (1) e da interseção entre a linha férrea e a rua José da Cruz (2)



Fonte: Google Earth (2025).

Este ponto, materializa a transição entre o eixo principal e o vazio urbano. Embora o trem tenha deixado de passar, o cruzamento permanece com as marcas físicas do que sobrou na malha urbana mantendo a forma de uso anterior. A apropriação desse espaço é fortemente influenciada pela memória coletiva, evidência capturada nos relatos dos entrevistados. As entrevistas revelam percepções e experiências que não poderiam ser obtidas de outra forma, a não ser pela partilha das lembranças dos moradores locais:

“Quando o trem passava a sala de aula vibrava [...]” (Lemes, 2025)

“Eu andava na rabetta do trem perto da estação, o trem passava às 4 horas, 10 horas e 20 horas.” (Silva, 2025)

A vibração física, um elemento tátil e sonoro da presença do trem, transcende a ausência da linha e ancora a experiência dos entrevistados. A apropriação, neste caso, não é física (não há novas construções), mas sim imaterial e intangível, manifestando-se na permanência das lembranças que definem o lugar (Resendes, 2022). O antigo cruzamento funciona, assim, como um local de rememoração, onde o espaço físico se torna um suporte da “memória coletiva” (Schmidt; Mahfoud, 1993) (Figura 7).

Figura 7– Observação da apropriação residual nos três momentos do dia (6, 12 e 18 h)



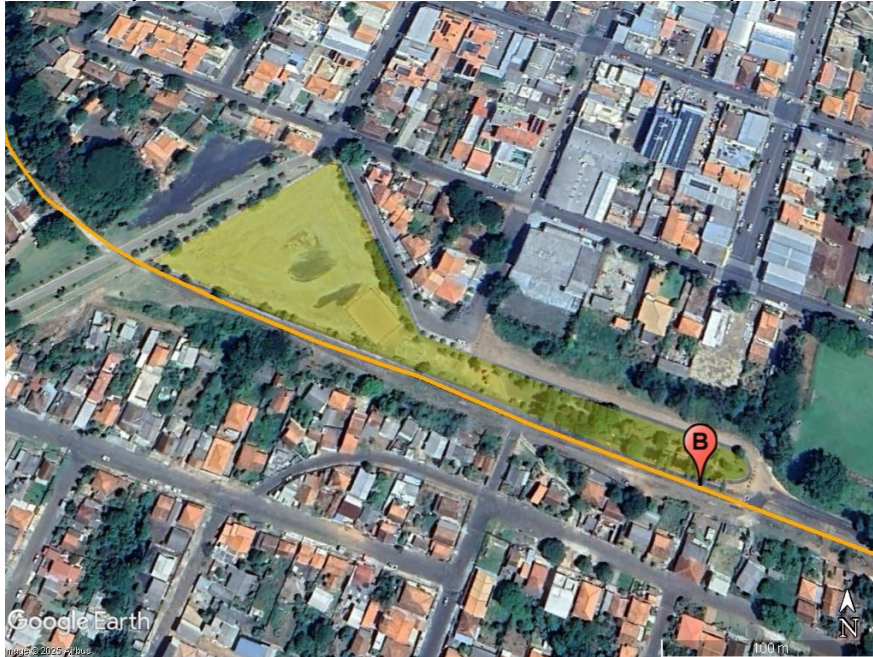
Fonte: Autora (2025).

A observação confirma o estado atual de alta vegetação, pouca manutenção e a baixa apropriação física de uso atual, com o local funcionando majoritariamente como ponto de passagem. A junção dessas caracteriza com a memória dos moradores dos arredores configura o estado de apropriação residual.

4.2. Ponto B (Antiga Estação Central) - Apropriação Formal

O ponto B constitui a área central onde se localizava a estação de trem (Figura 8).

Figura 8 – Vista superior do Ponto observado B e área do Espaço de Lazer Chico



Fonte: Google Earth (2025).

Este ponto exemplifica a apropriação formal do vazio urbano por parte do poder público conforme o novo Plano Diretor Municipal (PDM 2023) prevê no Art. 32 “utilização e otimização dos edifícios públicos históricos”. A intervenção da prefeitura na área central transformou o antigo pátio ferroviário em uma área de lazer garantindo um novo uso ao terreno.

A requalificação para uso público promove uma nova função social para o antigo eixo, transformando o que era um vetor de logística e controle (a estação) em um vetor de lazer e convívio comunitário através da conservação e transformação do local como um todo em praça pública (Espaço de Lazer Chico) com espaço para eventos, pista de caminhada e parque infantil.

Observou-se maior concentração de pessoas para uso de lazer e atividades físicas nos horários de 6 e 18 horas e apenas para uso de passagem no horário das 12 horas (Figura 9).

Figura 9 – Observação da apropriação nos três momentos do dia (6, 12 e 18 h)



Fonte: Autora (2025).

Isso evidencia o formato de apropriação formal bem-sucedido, pois reintegra o espaço à vida urbana.

4.3. Ponto C (Trecho Afastado) - Apropriação Informal

Este último ponto, observado em uma área mais afastada, deserta, com poucas casas cercadas e criação de gado que integra o terreno férreo (Figura 10).

Figura 10 – Vista superior do ponto de observação C



Fonte: Google Earth (2025).

Representando o extremo oposto da apropriação formal e da memória residual: o uso informal e a volta à característica rural do terreno. A falta de fiscalização e de um uso público ativo transforma o antigo caminho de passagem de trem em uma área de apropriação pela posse (Ramos; Rosas, 2011). A cerca e a presença de gado configuram a linha férrea como extensão do espaço privado, distorcendo a função original dele. A observação ao longo do dia reforça a consistência do uso: a manutenção e demarcação pelo cercamento resultando na baixa circulação e marcando a quebra total da conexão urbana da antiga linha neste trecho (Figura 11).

Figura 11– Observação da apropriação informal nos três momentos do dia (6, 12 e 18 h)



Fonte: Autora (2025).

Este cenário ilustra um conflito direto com as diretrizes do PDM 2023, que busca coibir o uso especulativo da terra como reserva de valor e a ocupação irregular e clandestina (Art. 7º, VI e Art. 30, V, PDM 2023, p. 2 e 19). A apropriação informal em áreas afastadas é uma consequência direta do abandono do patrimônio ferroviário (Ramos; Rosas, 2021), mostrando a falta de eficiência da administração pública em manter a posse e a função de bens federais desatualizados.

O estudo de caso sobre as desativações do ramal Paranapanema em Wenceslau Braz confirma a problemática do vazio urbano gerado pela ausência da ferrovia, que se manifesta na paisagem em três lógicas distintas de apropriação dos terrenos às margens do ramal como demonstrado no Quadro 2.

Quadro 2 – Classificação das apropriações nos pontos observados

Ponto de Análise	Lógica de Apropriação	Uso e função Atual	Implicação Territorial
A (Cruzamento)	Residual (Memória)	Passagem. o uso é ditado pelas lembranças e pelo resíduo morfológico (antigo cruzamento).	Apropriação da memória afetiva como principal função do lugar.
B (Estação)	Formal (Pública)	Lazer e convívio (Praça e Parque). A requalificação é intencional e planejada pelo poder público.	Reintegração planejada à vida urbana e reconhecimento oficial do patrimônio.

C (Trecho afastado)	Informalização (Privada)	Posse (Casa, Gado, Cerca). O uso se dá pela ocupação do bem público abandonado.	Conflito latente e ruralização do eixo que era urbano.
---------------------	--------------------------	---	--

Fonte: Autora (2025).

A desativação do eixo ferroviário, portanto, não resultou em uma homogeneidade de usos, mas sim na criação de uma paisagem multifacetada onde a apropriação é definida pela proximidade com o centro urbano e pelo nível de fiscalização ou planejamento.

A convivência dessas três formas de uso nos mostra o problema da desigualdade no território na ferrovia. No local mais ao norte (ponto A) o uso é ditado unicamente pela inércia das lembranças. Onde o Estado atua (ponto B), a reforma é rápida e oficial. Já onde o Estado se ausenta (ponto C), a apropriação é informal e contrária ao interesse público, mas funciona para a população que se apropria do bem abandonado.

5 CONCLUSÃO

Ao observar como o território responde ao fim da ferrovia, torna-se evidente que o vazio urbano não é apenas um produto do abandono, mas uma soma das vivências e memórias que se acumulam ao longo do tempo. O encerramento das atividades ferroviárias rompeu a função original do eixo, mas não apagou sua presença simbólica; ela permanece na maneira como a paisagem é lida, apropriada e reinterpretada pela população. Esta maneira de se apresentar de forma distinta em cada trecho do trilho torna ainda mais interessante as condições variadas de como cada local foi preenchido com o tempo, evidenciando que o legado ferroviário continua ativo, mesmo quando deixa de cumprir o papel para o qual foi originalmente concebido.

O PDM 2023 surge como uma tentativa de ressignificar esse vazio urbano, prevendo o resgate do patrimônio e a construção do Museu Ferroviário. Essa intenção legal, embora tardia, reconhece a necessidade de converter o abandono em memória e o vazio em função social. No entanto, o desafio reside em aplicar essa formalidade em trechos como o Ponto C, onde o uso privado já está estabelecido, exigindo ações difíceis de regularização fundiária ou reversão de posse.

O presente estudo contribui para a literatura sobre as ferrovias desativadas (Ramal Paranapanema) ao categorizar a dinâmica de apropriação dos terrenos férreos sob uma perspectiva tridimensional (Formal, Informal, Residual/Memória). Demonstra que a legislação reage ao abandono como a inclusão de projetos de resgate ferroviário no PDM 2023 atesta que o planejamento urbano é uma reação ao abandono e à apropriação informal, buscando reverter os efeitos da desativação em 2001, e o vazio urbano é um local de conflito quando a apropriação informal em Wenceslau Braz é o resultado da disputa pela redefinição da função social de um bem público. Além disso, o estudo revela que a memória social constitui um ativo territorial como os relatos das entrevistas no ponto A, onde o patrimônio imaterial é, muitas

vezes, o último resquício de uso e função de um lugar, devendo, portanto, ser considerado como recurso relevante para o planejamento urbano.

Sugere-se a continuidade da pesquisa com foco:

- Na mensuração da apropriação informal em outros trechos do Ramal do Paranapanema para dimensionar o conflito fundiário e o desafio do PDM.
- Na análise da viabilidade técnica e social do projeto do Museu Ferroviário, avaliando de que modo o projeto pode, de fato, incorporar as memórias dos antigos ferroviários e dos moradores.

6 REFERÊNCIAS

ALEIXO, L. (2015). **Linha férrea: problema no Paraná, abandono na região.** Folha Extra, 29 jul. 2015.

CALIKEVSTZ, V. R. **A participação do trabalhador ferroviário na composição do patrimônio cultural intangível da ferrovia paranaense.** 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia - Gestão do Território) - Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2012.

ESPIG, M. J. **Trabalhadores de ferrovias e contratos de trabalho: o caso dos turmeiros da linha sul da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (1908-1910).** História em Revista, Pelotas, n. 19, p. 221-235, dez. 2013.

GIL, J. **Dados históricos, geográficos e econômicos do município de Wenceslau Braz.** 2º Vol. Disponível em: <https://wenceslaubraz.pr.gov.br/index.php?sessao=b054603368ncb0&id=1953>. Acesso em: 24 nov. 2025.

GOOGLE. **Google Earth:** Vista de Wenceslau Braz. 2023. Disponível em: https://earth.google.com/web/search/Wenceslau+Braz,+PR/@-23.87527845,-49.79215077,771.09195735a,8567.85288814d,35y,360h,0t,0r/data=CiwiJgokCYS1oYrk8TNAEYO1oYrk8TPAGR4pP_8T00hAlcoWYT4B1EnAQgIIAToDCgEwQgIIAEoNCP_____wEQAA. Acesso em: 30 nov. 2025.

GOOGLE. **Google Earth:** Vista regional do sul do Brasil. 2021. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-24.20324841,-51.72186427,395.64203904a,1247612.3091267d,35y,0h,0t,0r/data=CgRCAggBOgMKATBCAggASg0l_____ARAA. Acesso em: 30 nov. 2025.

IBGE – **Instituto brasileiro de geografia e estatística.** Cidades e Estados: Wenceslau Braz (PR). Rio de Janeiro: IBGE, [s.d.]. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pr/wenceslau-braz.html>. Acesso em: 30 nov. 2025.

LEMES, M. I. **Relato sobre as lembranças da ferrovia ativa.** Entrevista concedida à Gillivany Moraes, Wenceslau Braz, 06 mar. 2025.

MONASTIRSKAY, L.B. **Ferrovias**: patrimônio cultural. Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). 2006. Tese (Doutorado em Geografia) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

PARANÁ. **Governo do Estado. Governador inaugura o Contorno Sul de Wenceslau Braz**, no Norte Pioneiro. Curitiba, [2025]. Disponível em: <https://www.parana.pr.gov.br/aen/Noticia/Governador-inaugura-o-Contorno-Sul-de-Wenceslau-Braz-no-Norte-Pioneiro>. Acesso em: 30 nov. 2025.

RAMOS, E. N.; ROSAS, C. A. da F. **Diacronia e sincronia**: As multidimensões entre o tempo e o espaço no território da ferrovia do Ramal do Paranapanema (PR). 2021 *Diversa Revista Eletrônica Interdisciplinar, Matinhos*, v. 14, n. 1, p. 113-129, jan./jun. 2021.

RESENDES, D. G. **Entre o olhar e o mar**: Uma percepção ambiental da paisagem do bairro da Armação do Pântano do Sul, Florianópolis (SC). 2022. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2022.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed., 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. (Coleção Milton Santos; 1).

SCHMIDT, M. L. S.; MAHFOUD, M. **Halbwachs**: memória coletiva e experiência. *Psicologia USP, São Paulo*, v. 4, n. 1-2, p. 195-207, 1993. Disponível em: https://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1678-51771993000100013. Acesso em: 24 nov. 2025.

SILVA, L.O. **Relato sobre as lembranças da ferrovia ativa**. Entrevista concedida à Gillivany Moraes, Wenceslau Braz, 04 mar. 2025.

WENCESLAU BRAZ (Município). **Lei Complementar nº 17**, de 19 de dezembro de 2023. Institui o novo Plano Diretor Municipal (PDM) de Wenceslau Braz e dá outras providências. Wenceslau Braz, PR: Câmara Municipal, 2023. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-wenceslau-braz-pr>. Acesso em: 24 nov. 2025.