
A produção da geografia cultural da Universidade Estadual de Ponta Grossa (PR) sobre o patrimônio cultural ferroviário

The production of cultural geography of State University of Ponta Grossa (Paraná, Brazil) on rail cultural heritage

VIVIANE REGINA CALISKEVSTZ¹
LEONEL BRIZOLLA MONASTIRSKY²

¹ Doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Ponta Grossa. E-mail: vcaliska@gmail.com

² Professor associado do Departamento de Geociências da Universidade Estadual de Ponta Grossa e docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia da mesma universidade. Atuante nas áreas de geografia social e cultural e geografia histórica (memória social, patrimônio cultural, história da cidade, planejamento urbano e turismo). E-mail: leonel@uepg.br

Este artigo tem por objetivo mostrar a produção científica acadêmica sobre a temática de patrimônio cultural ferroviário realizada pelo grupo de pesquisa em geografia cultural e urbana da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG). Esse grupo, criado em 2004, contempla trabalhos de alunos em diferentes condições: iniciação científica, graduação, mestrado e doutorado. Entre as temáticas já trabalhadas e com trabalhos em andamento, destacam-se: o patrimônio cultural ferroviário e a ferrovia enquanto patrimônio cultural do Brasil; o patrimônio ferroviário como produto turístico; o clube de futebol Operário Ferroviário como patrimônio social; o discurso do patrimônio ferroviário urbano edificado; a memória do trabalhador ferroviário como patrimônio vivo; as técnicas fotográficas nas análises do patrimônio ferroviário; a museificação do patrimônio ferroviário; a ação institucional sobre o patrimônio ferroviário; a transformação das estruturas urbanas ligadas ao patrimônio ferroviário; o centro ferroviário como lugar de memória; a retirada dos trilhos dos centros das cidades ferroviárias.

Palavras-chave: patrimônio cultural ferroviário, Campos Gerais, Ponta Grossa, UEPG.

This article aims to present the academic scientific literature on the subject of railway cultural heritage developed by the research group in cultural and urban geography from the State University of Ponta Grossa (UEPG). The group was created in 2004 and includes studies by students of various conditions: undergraduate research, graduate, master's and PhD. Among the themes already approached and studies in progress, we can highlight: railway cultural heritage and railways as a cultural heritage of Brazil; railway heritage as a tourist product; the football club Operário Ferroviário and social heritage; the discourse of the urban railway built heritage; the memory of railway workers as living heritage; photographic techniques in the analysis of railway assets; the museification of railway heritage; institutional action on railway heritage; the transformation of urban structures linked to railway heritage; railway center as a place of memory; and the removal of the rails from the central regions of the cities.

Keywords: rail cultural heritage, Campos Gerais, Ponta Grossa, UEPG.

INTRODUÇÃO

Talvez seja difícil afirmar com exatidão o momento em que a ferrovia se transformou em patrimônio cultural, visto que sua trajetória histórica criou uma cultura própria nos lugares por onde passou; contudo, afirma-se que um dos fatores que potencializaram a transformação foi o processo de substituição desse transporte pelo rodoviário. Depois disso, o descaso e o abandono dos bens patrimoniais da rede tornaram-se evidentes, levando a sociedade, principalmente aqueles que tiveram suas vidas influenciadas pela ferrovia, a exigir providências das autoridades.

Diante da importância histórica e cultural dessa estrutura em todo o Brasil, surgem, no cenário social e acadêmico, manifestadas por pesquisas científicas, sindicatos de trabalhadores ferroviários e grupos de admiradores da história ferroviária, ações que buscam o reconhecimento de vários elementos da ferrovia, como bens patrimoniais culturais, ficando a administração deles a cargo do poder público, o qual tem o papel de proteção e preservação da estrutura ferroviária. No entanto, no cenário brasileiro atual, o reconhecimento e a preservação do patrimônio ferroviário ocorrem de forma pontual no país, mesmo sendo administrado conjuntamente pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e por governos estaduais e prefeituras locais.

Assim, propõe-se mostrar a produção científica acadêmica sobre o patrimônio cultural ferroviário realizada pelo grupo de pesquisa em geografia cultural e urbana nos diferentes níveis de Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC), trabalhos de conclusão de curso (TCC), mestrados e doutorados da UEPG³. Para tanto, demonstra-se aqui um breve estado da arte da produção acadêmica, as diferentes abordagens sobre a temática e as ações de retorno para a sociedade contribuinte.

Para Ferreira (2002, p. 258), pesquisas denominadas “estado da arte” buscam mapear e discutir certas produções acadêmicas em diferentes campos do

conhecimento num exercício de conhecer o que já foi produzido. Realizadas pelas universidades ou membros ligados a ela, informam sua produção à comunidade científica e à sociedade. A divulgação dessas pesquisas geralmente se realiza na forma de catálogos impressos ou por CD-ROM, que têm como finalidade a acumulação, ou seja, a busca por uma “totalidade de informações, como forma de otimização da pesquisa e originalidade do conhecimento” (FERREIRA, 2002, p. 260). O processo de listagem das produções foca nas “dissertações de mestrado, teses de doutorado, publicações em periódicos e comunicações em anais de congressos e de seminários” (FERREIRA, 2002, p. 258), sendo uma metodologia que auxilia, entre outras coisas, no processo de evolução da ciência. O juízo de valor enquanto qualidade ou quantidade dessas produções fica a cargo do pesquisador que analisa ou produz o estado da arte, visto que muitas dessas compilações não privilegiam o papel social que a universidade tem.

A relevância dessas pesquisas vai ao encontro das discussões já estabelecidas sobre a problemática abordada, auxiliando na complementação das ideias e de novas propostas que contribuam com uma possível solução dos embates estabelecidos. Com relação ao grupo de trabalho analisado, as ações acadêmicas mostraram bons resultados aplicados na sociedade de forma geral, o que demonstra o papel social que a universidade deve exercer para com a sociedade.

ESTADO DA ARTE DO GRUPO DE PESQUISA EM GEOGRAFIA CULTURAL E URBANA DA UEPG

O grupo de pesquisa em geografia cultural e urbana da UEPG, criado em 2004, é coordenado pelo professor associado e doutor Leonel Brizolla Monastirsky e contempla trabalhos de alunos em diferentes níveis: PIBIC, TCC, mestrado e doutorado. Os trabalhos foram iniciados com os estudos do próprio professor e a temática foi desenvolvida em diferentes pesquisas, dando origem a um acervo de materiais produzidos no estado do Paraná (TABELA 1).

A dissertação do professor doutor Leonel Brizolla Monastirsky, realizada em 1997 na Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), estudou a cidade de Ponta Grossa (PR) do final do século XIX, considerada o principal entreposto comercial de

3 Além da temática sobre o patrimônio cultural ferroviário, o grupo de pesquisa em geografia cultural e urbana da UEPG, coordenado pelo professor doutor Leonel Brizolla Monastirsky, desenvolve outros trabalhos relacionados aos patrimônios rural, militar, gastronômico, religioso, de imigrantes e de tropeirismo, além de políticas públicas ligadas à cultura.

Tabela 1. Temas e tipos de trabalho que se destacaram na pesquisa.

Tema	Tipo de trabalho	Ano
A ferrovia mitificada e a ferrovia enquanto patrimônio cultural do Brasil	dissertação/tese	1997/2006
Discussões sobre a retirada dos trilhos dos centros das cidades ferroviárias	tcc	2008
O patrimônio ferroviário como produto turístico	dissertação	2010
A museificação do patrimônio ferroviário	tcc	2011
O clube de futebol Operário Ferroviário como patrimônio social	tcc	2012
Memória do trabalhador ferroviário como patrimônio vivo	dissertação	2012
Centro ferroviário, lugar de memória	tcc	2014
Ação institucional sobre o patrimônio ferroviário da Serra do Mar	dissertação	2014
Técnicas fotográficas nas análises do patrimônio ferroviário	tcc	2014
Discurso do patrimônio ferroviário urbano edificado	dissertação	2015
Transformação das estruturas urbanas ligadas ao patrimônio ferroviário	pibic	2015

Fonte: elaborado pelos autores.

erva-mate e madeira do interior do Paraná, que, ligada à ferrovia, sofreu as consequências de seu apogeu e declínio. O foco do estudo foi a transformação urbana ligada ao centro ferroviário formado por inúmeras edificações, que posteriormente foram tombadas pelo Patrimônio Histórico do Paraná. No processo de transformação urbana houve a retirada de boa parte da estrutura ligada à ferrovia e a implantação de um novo projeto urbanístico que permanece até os dias atuais. Nesse estudo, há aspectos teóricos relacionados à paisagem geográfica urbana, tal como a representatividade simbólica ligada à estrutura ferroviária (à qual o autor chama de mito), ligando esses sentimentos aos monumentos históricos ainda existentes na cidade.

Nessa pesquisa, Monastirsky analisa a trajetória histórica do Pátio Central da cidade ligada ao processo econômico da ferrovia em quatro períodos: o primeiro período (1892 a 1930) corresponde a uma etapa de ascensão econômica de Ponta Grossa (exportações de erva-mate e madeira) e à integração do mercado interno (São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul); o segundo período (1930 a 1960), estagnação econômica com o fim das exportações de erva-mate e a escassez da madeira substituída pela ascensão do Ciclo do Café no norte do estado; o terceiro período

(1960 a 1988) é marcado pela implantação do programa de integração nacional (1956), pela criação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RRFSA) (1957), pela abertura econômica nacional, pelo desmantelamento do transporte ferroviário no Brasil e pela retirada dos equipamentos da Rede Ferroviária da parte central da cidade de Ponta Grossa; no quarto período (pós 1988), o espaço urbano da cidade já se encontra sem parte significativa dos históricos equipamentos da RFFSA e ocorre, então, pela intervenção do Poder Público Municipal, a reorganização desse espaço por meio de projetos paisagísticos.

Entre vários projetos analisados pelo autor no trabalho, o escolhido para a implantação foi o Parque dos Quatro Elementos, realizado pelo Escritório de Arquitetura Luiz Forte Netto, o qual, segundo Monastirsky, não contou com a colaboração de profissionais da área (arquitetos, engenheiros civis, historiadores ou geógrafos) que tivessem um conhecimento mais amplo sobre a cidade de Ponta Grossa, e nem, principalmente, com a participação da comunidade ponta-grossense, que vivenciou todos os processos de transformação que esse espaço sofreu na última década.

Nesse processo de elaboração da dissertação, o autor percebeu que um dos elementos mais presentes

na memória da população era a identificação simbólica com a ferrovia e com tudo o que ela representava para cada indivíduo. Assim, um novo foco de estudo surgiu na forma de tese de doutorado (defendida em 2006, na UFSC), tendo a ferrovia enquanto um patrimônio cultural estudado a partir da região dos Campos Gerais (PR)⁴, tese na qual é discutida a importância de trechos ferroviários que cortam as cidades da região dos Campos Gerais e sua contribuição para a construção da memória coletiva social e o reconhecimento dessa estrutura como patrimônio histórico cultural brasileiro. Nas análises, o autor mostra a importância dos trechos ferroviários dos Campos Gerais em diferentes escalas e como elas contribuíram para a transformação da ferrovia num forte símbolo cultural.

Diante dessas análises direcionadas à região dos Campos Gerais, Monastirsky demonstra o papel que a ferrovia desempenhou para as cidades que a margeiam. Outros focos são abordados pelo autor, como o processo de mitificação e simbologia atribuído a esse sistema técnico por inúmeras pessoas, bem como por todos aqueles que estudam ou se identificam com a ferrovia. Tendo esses elementos como base, o autor conclui sua tese afirmando que não só para aqueles que tiveram suas vidas ligadas à ferrovia, mas diante da importância econômica, política, sociocultural e histórica desempenhada por ela no território paranaense e nacional, a ferrovia é um patrimônio cultural histórico que merece atenção das autoridades públicas e políticas direcionadas a sua preservação. Com relação ao enfoque dado ao recorte espacial, Monastirsky afirma a importância da implantação da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande no processo de organização territorial regional, especificando a região dos Campos Gerais por meio do que chamou de cinco óticas complementares:

4 “A região dos Campos Gerais, que têm em Ponta Grossa o seu centro regional, é definida, segundo critério provisório da Universidade Estadual de Ponta Grossa, a partir da conjunção de quatro critérios: i) região paranaense com vegetação primitiva dominante de campos localizada na borda do 2º planalto (TROPPIA, 1990); ii) área paranaense percorrida pelos caminhos das tropas; iii) área de abrangência dos municípios da Associação dos Municípios dos Campos Gerais (25 municípios) e iv) área de abrangência da Univ. Estadual de Ponta Grossa” (MONASTIRSKY, 2006, p. 5).

A análise intra-regional, quando existia tão somente a bacia exportadora do Paraná e a ferrovia potencializou o escoamento da produção; a análise inter-regional, que associada à primeira, demonstra o efeito integrador que a ferrovia proporcionou entre as regiões Sudeste e Sul do Brasil (além de Argentina e Uruguai); a análise da estrutura funcional e logística que o complexo ferroviário apresenta, com a participação funcional dos pontos (localidades) neste sistema; as condições impostas às cidades por estarem ou não conectadas ao sistema ferroviário; e o papel da ferrovia na formação de núcleos povoadores e imigrantes que se formaram ao longo das ferrovias. Estas cinco perspectivas aglutinam elementos que possibilitam analisar uma das principais características da ferrovia – a conectividade – e que permite pensar a rede ferroviária para além de uma simples concepção de rede técnica (MONASTIRSKY, 2006, p. 51).

Dinamizar o escoamento da produção já existente era um dos principais objetivos da implantação das estradas de ferro no território brasileiro, assim como a ferrovia São-Paulo-Rio Grande, construída com a função de transportar a erva-mate do interior do estado do Paraná para o porto de Paranaguá, o que até então era feito por tração animal ou fluvial. Na análise intra-regional, o autor mostra que as mudanças foram tão significativas que a erva-mate transforma-se no primeiro produto de destaque econômico do Paraná diante do contexto nacional de produção (MONASTIRSKY, 1997, p. 19). Mas a estrada de ferro passou a exercer novas funções, como o transporte de passageiros e produtores vindos de outras regiões do país e do exterior, iniciando uma modificação social e cultural pela troca de mercadorias e de culturas. “Com as informações chegando diariamente nos locais que, até então, eram remotos, o comércio e, conseqüentemente, o cotidiano das cidades pequenas ganham impulso, sustentado agora pelas novidades que chegavam com o trem” (MONASTIRSKY, 1997, p. 19).

Com relação à análise inter-regional, Monastirsky (2006, p. 57) afirma que o vasto e diversificado território nacional desde sua criação baseou a economia em produções coloniais locais com baixo fluxo de comercialização. Isso diante dos limites geográficos, com exceção dos grandes centros produtores como São Paulo, que utilizavam os portos como principal ponto de entrada e saída de produtos, situação

considerada por muitos como atraso econômico e cultural. Nesse sentido, as elites brasileiras, baseadas em ideais franceses, adotaram os conceitos de modernização, progresso e nacionalidade como forma de desenvolver a civilização dos sertões do país. Modernização e comunicação tornaram-se as palavras da vez. Na opinião de Monastirsky,

Ao mesmo tempo em que elas mantiveram o caráter regionalista – administraram sobre fundos territoriais e buscaram um discurso que evidenciasse a identidade regional – também se lançaram num plano nacional que referenciasse a nova fase republicana. “O conceito de modernização das elites brasileiras reveste-se de densa espacialidade. Pode-se dizer que modernizar é, entre outras coisas, reorganizar e ocupar o território, dotá-lo de novos equipamentos e sistemas de engenharia, conectar suas partes com estradas e sistemas de comunicação” (MORAES, 2012, p. 121) [...]. (MONASTIRSKY, 2006, p. 57-58).

Dessa forma, a inovação tecnológica representada pelo sistema ferroviário tornou-se o antídoto para todos os males do território brasileiro. Sua implantação ainda era recente na Europa, mas já começava a acontecer em várias partes do mundo e a apresentar-se como forte instrumento de desenvolvimento nacional, capaz de levar a civilidade aos sertões e romper com todo o atraso cultural. A ferrovia traria o melhor dos grandes centros para o interior. Para esse autor, a ferrovia teve forte participação no processo de reordenação e ocupação do território nacional:

Reconhecida como meio de transporte mais eficiente e inovador da época, a ferrovia inevitavelmente foi considerada o empreendimento ideal para auxiliar na nova formação territorial, pois associava a construção material e técnica com a construção simbólica. (MONASTIRSKY, 2006, p. 58).

Com a implantação da ferrovia pioneira no território, ligando o interior aos portos, surgiu a necessidade de expansão desse sistema como forma de integração de novos pontos do território. Levando em conta a participação do território paranaense, destaca-se a implantação do primeiro tronco ferroviário integrador do país, a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, inaugurada em 1904. Segundo Monastirsky (2006, p. 58),

Esta linha tornou-se a principal via de circulação ferroviária do país em virtude do seu traçado no sentido norte-sul, que favoreceu o comércio inter-regional entre as regiões Sul e Sudeste do Brasil e estas com o Uruguai e Argentina (Chile e Paraguai, indiretamente). [...]

A “São Paulo/Rio Grande” tornou-se a espinha dorsal da Brazil Railway Company (RBC) nos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Essa ferrovia destacou-se no cenário nacional por realizar a ligação, já existente, dos produtos do Rio Grande do Sul aos centros econômicos do país. No Paraná, a construção da ferrovia desenvolveu a “bacia exportadora da erva-mate e da madeira” e, além disso, disseminou pelo território novas formas de comunicação, rompendo com a lentidão do tempo social, conhecido até o momento por meio dos carroções e das tropas, desenvolvendo um novo “sistema socioeconômico” (MONASTIRSKY, 2006, p. 60).

Na análise da estrutura funcional e logística, o autor afirma que, diante da conjuntura estrutural em que se encontrava o Paraná, desmembrado do estado de São Paulo, mas ainda dependente economicamente dessa região exportadora, a implantação de uma ferrovia que integrasse os estados do sul a São Paulo contribuiria para uma nova ordem nacional. Com a implantação da São Paulo-Rio Grande, em 1904, ocorreu um aceleração da comercialização interna de produtos e do processo de urbanização, contribuindo “para o aumento da área de produção agropastoril e extrativismo desta parte do Brasil, bem como favoreceu a ocupação populacional, especialmente àquela relativa aos núcleos povoadores de imigrantes” (MONASTIRSKY, 2006, p. 50).

A partir desses dois trabalhos, o professor Monastirsky dá início ao grupo de pesquisa em geografia na UEPG, com foco nessa temática, iniciando também os TCC de graduação em Geografia. Em 2008, orientou o trabalho de Sérgio Rogalski sobre as ações dos agentes institucionais América Latina Logística (ALL) e RFFSA sobre o patrimônio cultural ferroviário dos Campos Gerais. Nesse sentido, Rogalski (2008) parte de uma abordagem voltada para a questão do patrimônio cultural ferroviário paranaense, analisando a infraestrutura ferroviária da cidade de Ponta Grossa e o papel dos agentes envolvidos no processo de preservação. Em seu TCC, o autor analisa o processo de privatização pelo qual passou o sistema ferroviário brasileiro e como esse processo de

desintegração interferiu e levou ao abandono do acervo material tombado pelo IPHAN, correspondente à região dos Campos Gerais. O autor compartilha das mesmas opiniões sobre a importância que a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande desempenhou na configuração de diversos espaços urbanos dentro do estado do Paraná.

Em seu trabalho, Rogalski (2008) realiza um inventário do acervo material (estações ferroviárias e armazéns de cargas) existentes nas cidades que compõem a região dos Campos Gerais⁵, demonstrando que a situação em que se encontra esse acervo é de abandono e destruição, na sua grande maioria. Essa conclusão também é compartilhada por Monastirsky (2006).

Em suas conclusões, Rogalski (2008) afirma que na Europa o patrimônio ferroviário é aceito como importante elemento para o desenvolvimento da cidadania. Em compensação, no cenário brasileiro a relação entre poder público, patrimônio e sociedade tende a não se estabelecer de maneira eficiente. Uma das causas da dificuldade dessa relação está na briga entre as empresas responsáveis pela estrutura material (ALL e RFFSA), as quais dizem não ser responsáveis pela preservação do acervo, deixando a cargo do IPHAN essa responsabilidade. Para esse órgão federal, a dificuldade transpassa a falta de funcionários e de verbas, vindo a desenvolver parcerias com prefeituras municipais como forma de recuperar o que resta desse acervo.

Dando continuidade aos TCC do curso de Geografia, Monastirsky orientou, em 2011, Cintia da Silva, que realizou uma análise do processo de museificação do patrimônio cultural ferroviário em Ponta Grossa a partir de três museus ferroviários: o Museu da Ferrovia, em Curitiba (PR), a Estação da Memória de Joinville (SC) e o Museu Ferroviário de Madrid (Espanha). Pela importância que a ferrovia representou para essas cidades e principalmente para Ponta Grossa, a autora coloca que não é somente pela sua materialidade, mas também pela sua simbologia ainda viva na memória da sociedade, que esse patrimônio deve ser preservados.

5 “Municípios que compõem a região dos Campos Gerais (PR): Piraí do Sul, Castro, Carambeí, Ponta Grossa, Teixeira Soares, Palmeira, Porto Amazonas, Lapa, Fernandes Pinheiro, Irati, Rebouças, Rio Azul, Mallet, Paulo Frontim, Paula Freitas e União da Vitória” (MONASTIRSKY, 2006, p. 7).

Em suas análises, Silva (2011) discute o conceito de “lugares de memória” afirmando que, por meio da preservação de locais com forte significado social e da preservação de suas histórias, as identidades locais podem vir a se desenvolver, e, como forma de atingir esse objetivo, a autora defende a ideia da implantação de um museu ferroviário na cidade de Ponta Grossa. Seu trabalho investigou a implantação de três museus: o primeiro, Museu Ferroviário de Curitiba, localizado na primeira estação ferroviária ali construída, no ano de 1885, é anexado ao Shopping Estação. Esse museu conta com um acervo de mais de 600 peças, em que se podem encontrar “objetos como livros de contabilidade, vários relógios e a réplica de uma locomotiva, recortes de jornais e livros, além de uma reserva técnica, com documentação antiga” (SILVA, 2011, p. 38), sendo que a maioria dessas peças é do estado do Paraná.

Outro espaço analisado pela autora foi o Museu Ferroviário de Madrid, localizado na antiga Estação de Delícias, construída em 1880 por Cachelièvre Émile e Henri de Dion, o qual se transformou em museu no ano de 1984. Nas descrições de Silva (2011, p. 41):

O Museu Ferroviário fica na Estação de Delícias e é parte do patrimônio industrial arqueológico da cidade, sendo um dos mais representativos da arquitetura da ferrovia do século XIX. O museu exibe coleções de material histórico dos mais abrangentes de toda a Europa, com mais de trinta veículos, incluindo locomotivas e carros de passageiros. O edifício e seus entornos têm espaços projetados para receber eventos sociais e filmes históricos. Do encanto de sua sede, com seus esplêndidos toldos de ferro, à amplitude e majestade dos seus quartos, o Museu é um cenário fascinante que se adapta a cada estilo e necessidade.

A administração desse museu é feita pelo Estado e pela empresa privada RENFE, a maior da Espanha, resultante da união das inúmeras linhas que cortam o país. De acordo com Silva (2011), a exposição mais famosa do museu, intitulada “Viagem pela história de trem”, conta a sua própria história, levando os visitantes a realizar um tour pela história da ferrovia, no qual podem apreciar a coleção. Ao colher relatos de um visitante do Museu Ferroviário de Madrid, Silva realiza uma comparação entre o processo de preservação do acervo ferroviário de países que, apesar de diferentes, vivenciaram a mesma experiência com a ferrovia.

O último museu analisado por Silva (2011, p. 48) foi a Estação da Memória, de Joinville (SC), localizada também na antiga Estação Ferroviária da cidade, “onde atualmente funciona como um acervo sobre a história da cidade e também como um espaço para realização de diversas atividades culturais”. Essa estação faz parte da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, e foi inaugurada em 1906, com o mesmo objetivo das outras estações espalhadas pelo país: servir como ponto de embarque e desembarque da produção regional, até meados do século XX, quando a crise do sistema ferroviário atingiu todo o país. Em 2008 foi tombada como patrimônio cultural, mas, segundo a autora, os restauros desse espaço vêm sendo realizados desde 1980 pelos órgãos locais.

Segundo Silva (2011, p. 51):

O prédio possui um Auditório onde são realizados trabalhos sobre educação patrimonial, como palestras para as escolas da cidade e um estande de turismo receptivo. A Estação possui um número grande de visitas, por parte da própria população e de turistas. O prédio abriga algumas partes e algumas peças originais que se mantêm intactas, como destaque para a antiga bilheteria da Estação.

As análises realizadas por Silva (2011) são de grande relevância não só porque a autora buscou a história de implantação desses museus e colheu depoimentos dos funcionários desses locais, mas principalmente porque são uma forma de demonstrar a baixa demanda desses locais no estado do Paraná, assim como em toda a região Sul, a qual vivenciou a ferrovia. Ao se constatar a existência de apenas dois museus na região Sul do país, a qual já foi interligada por vários ramais, e que tem inúmeras cidades que surgiram e se desenvolveram à beira da linha, surgem questionamentos sobre o abandono e o descaso dos órgãos responsáveis com toda a estrutura ferroviária existente nesses vários lugares e sobre a falta de incentivo para a implantação de museus locais, visto que a maioria das cidades ferroviárias possui estações, mesmo que abandonadas, ou seja, elas ainda são espaços de memória para a população local.

Como resultado de suas análises, Silva (2011, p. 68) afirma que há um desejo de criação do museu por parte da população ponta-grossense, pois, além de haver um número de peças já pertencentes ao acervo da ferrovia (“vilas ferroviárias, os vagões, pontes,

viadutos e as edificações – destacando-se as Estações Ferroviárias e a maria-fumaça, sem cuidados [...] documentos, fotografias, apitos, quepes, lampiões, peças de vagões e de locomotivas que estão distribuídos e guardados em vários locais da cidade, não fazendo parte de nenhum acervo específico relacionado à ferrovia”) (SILVA, 2011, p. 79), há também “um reconhecimento da ferrovia como um elemento imprescindível na construção social, econômica e cultural dessa cidade e que ainda se mantêm vivo na memória de muitas pessoas” (SILVA, 2011, p. 71).

Em 2012, Monastirsky trabalhou na orientação do TCC em geografia de EdvAnderson Santos, o qual mostrou como a equipe de futebol do Operário Ferroviário Esporte Clube, da cidade de Ponta Grossa, poderia se configurar como patrimônio cultural da cidade. Nesse trabalho, Santos expõe os resultados de sua pesquisa de TCC, realizada em 2011, na qual buscou avaliar como a equipe de futebol Operário Ferroviário, da cidade de Ponta Grossa, pode se configurar como patrimônio cultural da cidade. Essa equipe nasceu em 1912, por trabalhadores operários da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande, e, ao longo dos anos, “acumulou diversos simbolismos e traços culturais peculiares” (SANTOS, 2012, p. 52), que fizeram surgir uma representatividade na sociedade ponta-grossense. A principal base de argumento do autor é a história do clube, a qual se formou e desenvolveu com o desenvolvimento da cidade e a ligação dela com a ferrovia.

Como hipótese, Santos (2012, p. 53) sugere que:

a categorização do “Operário Ferroviário” como um patrimônio cultural, quatro premissas básicas: a) a sua história centenária enquanto agremiação esportiva; b) a sua trajetória histórica associada à história da ferrovia em Ponta Grossa; c) o acervo material e intangível do clube que se caracteriza como patrimônio cultural e d) o fato do Operário ser o representante da cidade nos campeonatos de futebol profissional.

Suas análises partem primeiramente do entendimento do significado dessa equipe para a sociedade atual, avaliando o papel que essa equipe tem diante do futebol estadual e nacional enquanto uma equipe atuante e, em seguida, analisando sua representatividade enquanto um patrimônio cultural histórico.

Em suas afirmações, Santos (2012, p. 54) coloca que:

O Operário Ferroviário além de apresentar simbologia própria (comum a certos times, secular e querido), apresenta ainda simbologia associada à ferrovia no Brasil – pois é uma agremiação esportiva que surge da intenção dos trabalhadores ferroviários num período áureo da ferrovia brasileira. Assim, a interconexão do clube em tela com as ferrovias reforça a hipótese de sua configuração como patrimônio cultural.

Sua pesquisa baseou-se em entrevistas com a própria população, numa forma de comprovar suas hipóteses, tendo no discurso social a sua base de confirmação. Para esse autor, o “Operário Ferroviário Esporte Clube é um patrimônio cultural em vários sentidos” (SANTOS, 2012, p. 66). Sua simbologia pode ser vista por meio de alguns pontos apresentados pelo autor:

Uma toponímia com uma classe que era bastante valorizada no início desse século: o trabalhador ferroviário. Através do nome do clube e a data da fundação, havia a intenção de se constituir uma bandeira dos operários (a data de fundação ficou convencionada para o dia primeiro de maio – dia do trabalhador). Já a escolha das cores (preto e o branco) foi uma alusão tanto aos negros quanto aos brancos da população brasileira, pois se vivia um período que muito se discutia sobre as políticas racistas e a participação de negros nas equipes de futebol. (SANTOS, 2012, p. 60).

Sendo “um clube de futebol que surgiu com os ferroviários e que aos poucos ganhou toda a cidade” (SANTOS, 2012, p. 66), o autor conclui que o seu significado para a população ponta-grossense está diretamente ligado à própria história da cidade e, consequentemente, à da ferrovia.

Com a criação do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UEPG, Monastirsky inicia suas orientações de mestrado, com o primeiro trabalho ligado à ferrovia sendo realizado pela turismóloga Paula Turra Demczuk e pelo geógrafo Leonel Brizzola Monastirsky, em 2010, os quais apresentaram uma análise sobre a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, que corta o município de Irati (PR), enquanto um possível produto turístico para a cidade. Em suas justificativas, a atividade turística apresenta-se como um elemento importante para a manutenção da identidade cultural e da memória coletiva da sociedade. Seus objetivos de análise “buscam analisar a atividade turística e sua relação com a cultura, identificar os elementos das ferrovias que configuram marcos de identidade cultural e levantar o

histórico da formação do município, tendo como foco a ferrovia” (DEMCZUK; MONASTIRSKY, 2010, p. 72).

As ferrovias, de maneira geral, têm grande representatividade para a sociedade em função do crescimento econômico e desenvolvimento político e cultural por elas ocasionado [...]. Falando especificamente sobre a ferrovia em Irati, esta [...] foi fundada ao longo da linha sul da Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande. (DEMCZUK; MONASTIRSKY, 2010, p. 72).

Segundo os autores, “a cidade pertencia ao município de Imbituva, e era apenas um povoado, conhecido como Covalzinho” (DEMCZUK; MONASTIRSKY, 2010, p. 82). Somente depois da inaugurada, em 1899, da estação ferroviária central, é que a cidade de Irati separou-se de Imbituva, e graças à sua participação nos ciclos da erva-mate e da madeira e ao processo migratório é que Irati começou a sua evolução histórica, assim como as demais cidades margeadas por ela. Enquanto principal ponto do povoado, a estação recebeu o nome de Estação Ferroviária Iraty, escolhido pelo engenheiro ferroviário João Visinoni, o que em seguida levou que a localidade fosse chamada de Irati (DEMCZUK; MONASTIRSKY, 2010, p. 82).

A estação ferroviária transformou Irati em um entreposto comercial, pois facilitou o comércio, o transporte e as comunicações, e moradores de outros lugares – Campo Largo, Assunguy, Itaiacoca, Lapa, Palmeira, Entre Rios, Barreiros, Faxinalzinho etc. – vinham até ali para vender e embarcar seus produtos, muitos destes passando a se tornar também habitantes da localidade. Com o aumento do número de famílias, Irati começa a crescer ao redor da ferrovia, e em função dela, transformando-se em um centro de convergência de toda a região. Orreda (1972, p. 25) relata “O progresso se fez sentir. Áreas do interior foram ocupadas, constituindo-se a ferrovia em estímulo ao desenvolvimento da agricultura”. O meio urbano prosperou com o comércio, e a ferrovia foi a grande motivadora do desenvolvimento urbano e rural. (DEMCZUK; MONASTIRSKY, 2010, p. 82).

Por ser um entreposto regional, o povoado de Irati logo buscou a separação e emancipação política da cidade de Imbituva, o que veio a ocorrer em 1907.

A criação do município viria a facilitar o pagamento de impostos, o encaminhamento de atos judiciais e eleitorais,

regularização de papéis, casamentos, e outros que antes só poderiam ser realizados em Imbituva, o que levava um dia de viagem em caminhos árduos, e não contribuía para o progresso local, já que os interesses da população estavam fora de alcance. (PREFEITURA MUNICIPAL DE IRATI, 2007 apud DEMCZUK; MONASTIRSKY, 2010, p. 83).

Assim como em outras cidades próximas, em Irati foram surgindo inúmeras serrarias ao longo da linha férrea, acelerando o crescimento econômico local e contribuindo com o desenvolvimento regional e estadual. Para os autores, essa atividade levou à formação de vários grupos de investidores em Irati, tais como “a Companhia Metropolitana de Automóveis, Companhia de Fósforos Irati, Companhia Cimento Itambé, entre outras” (DEMCZUK; MONASTIRSKY, 2010, p. 83). Todo esse movimento, somado ao crescimento do transporte de passageiros, levou à substituição da pequena estação de madeira para um espaço de alvenaria que pudesse atender essas demandas.

A construção desse novo prédio para abrigar a estação aconteceu em 1935, época em que a cidade já era considerada um polo mercantil da região. Os serviços prestados na estação não eram apenas o embarque e desembarque de passageiros; além disso, os usuários também podiam enviar cartas, pegar encomendas de produtos vindos da capital, fazer compras e ainda utilizar os serviços do restaurante da estação, que também servia de ponto de encontro para a sociedade iratiense (DEMCZUK; MONASTIRSKY, 2010, p. 84).

Mas, assim como as demais cidades que tiveram sua ascensão por meio da ferrovia, Irati sofreu com a decadência do sistema ferroviário, agravado pelo fim dos ciclos da erva-mate e da madeira; a substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário; o deslocamento da fronteira agrícola do sul para o norte do Paraná; e pelos baixos valores pagos aos produtos agrícolas e a outros, que afetaram o comércio e a agricultura no município, ocasionando por exemplo a má qualidade das sementes de batatas, que estavam afetadas por bactérias (DEMCZUK; MONASTIRSKY, 2010, p. 84). Todos esses eventos levaram ao afastamento de possíveis investidores, visto que um dos maiores problemas das cidades dessa região foi a falta de luz elétrica necessária para novas instalações de indústrias. Por relatos de moradores de Irati, Demczuk e Monastirsky (2010, p. 85) comentam que:

Essa estagnação socioeconômica do município foi reconhecida em 1972, pela Secretaria de Agricultura do Paraná, que declarou que a região (composta por Irati, Prudentópolis, Imbituva, Teixeira Soares, Rebouças, Rio Azul e Mallet) corria o risco de ficar marginalizada pelo progresso caso não estimulasse o seu desenvolvimento.

E, assim como nas demais cidades margeadas pela ferrovia, a estação de Irati foi deixando de ter suas funções no fim da década de 1970, apresentando-se nos dias de hoje apenas como um pátio de manobras de trens e servindo como ponto de pouso de trabalhadores da rede. Enquanto possibilidades turísticas, os autores comentam que, no ano de 2007, o primeiro “trem de luxo do Brasil, do programa turístico Great Brazil Express, que tem estrangeiros como público-alvo” (DEMCZUK; MONASTIRSKY, 2010, p. 85), realizou uma parada técnica nessa estação, mas a cidade ainda não entrou no circuito de parada turística. Mesmo diante desse fato, a autora conclui que a ferrovia pode se constituir em um importante segmento turístico e fator de desenvolvimento local, assim como contribuir para a preservação da história local.

Já em 2012, a geógrafa Viviane Caliskevstz defendeu a dissertação na qual estudou o reconhecimento dos trabalhadores ferroviários paranaenses ainda vivos como parte integrante do acervo patrimonial ferroviário intangível. Nesse trabalho, buscou-se valorizar a participação dessa categoria na história da ferrovia e na transformação do território paranaense de meados do século XX. A justificativa da autora pautou-se na afirmação de que a ferrovia constituiu-se num elemento transformador das relações sociais e espaciais das cidades do paranaense durante parte do século XX, além de ter criado uma categoria de trabalhadores com um “saber fazer” específico, que ainda guarda memórias de vida e trabalho. Nessa pesquisa, realizou-se uma discussão teórica sobre a memória social do trabalhador ferroviário e dos usuários da ferrovia e sobre memórias históricas sobre a ferrovia e sobre as cidades que surgiram e se desenvolveram às margens da linha férrea. Além disso, conceitos de território, cultura e patrimônio foram trabalhados. Uma discussão pautada em vários autores buscou mostrar o cenário nacional da chamada “memória ferroviária”, o papel do IPHAN enquanto administrador desse patrimônio, a deficiência da discussão e o reconhecimento do patrimônio imaterial brasileiro, tendo como foco as memórias das categorias sociais vivas.

Nessa mesma linha de discussão, Monastirsky orientou o TCC em geografia de Iara Regina de Lima, em 2014, o qual teve como objetivo compreender as transformações espaciais do Centro Histórico Ferroviário da cidade de Ponta Grossa, do final do século XIX até os dias atuais, utilizando a memória social das pessoas idosas da cidade ainda vivas. Num processo investigativo, buscou compreender o cotidiano das pessoas que viveram a época da ferrovia, revivendo junto com elas as histórias contadas. Outros pontos importantes abordados nesse trabalho dizem respeito ao centro histórico ferroviário de Ponta Grossa, olhado e comentado pela população idosa que viveu e acompanhou as transformações desse espaço, e o papel da categoria social idosa numa sociedade capitalista regida pelo tempo rápido e pelo conceito moderno do novo.

Nesse mesmo ano, Martha Batista defendeu o TCC na área de geografia, trabalhando com a utilização da fotografia enquanto técnica de pesquisa da geografia cultural e tecendo reflexões pertinentes à característica dialética da fotografia de representação concreta e abstrata da paisagem geográfica, tendo como foco a paisagem do Centro Histórico Ferroviário de Ponta Grossa desde a instalação dos complexos ferroviários no final do século XIX, compreendendo gradualmente a paisagem contemporânea do centro urbano. A metodologia desse trabalho focou três técnicas para utilização da fotografia: o método de comparação busca utilizar o material fotográfico existente do passado (datado) e do presente para compreender a transição da paisagem pela leitura de seus elementos, pela reprodução de ângulos semelhantes, e a disposição dessas fotografias em pares para o processo de análise do pesquisador; o método de sobreposição faz uso de fotografias antigas e contemporâneas, organizadas pela sequência de evidências históricas (datadas) e pelo domínio teórico, compreendendo o processo de transição da paisagem com suas atribuições de significados e valores; o método de composição busca, por meio de imagens contemporâneas, a integração entre a fonte documental tangível e a intangível, e alia a técnica do fotógrafo às inúmeras possibilidades de representação, leitura e interpretação da paisagem a partir do ponto de vista do sujeito que fotografa – filtro cultural/fotógrafo – e do sujeito que observa – receptor (BATISTA, 2014). Para a autora, a fotografia da paisagem situa o sujeito numa determinada temporalidade e espacialidade, como também é carregada de sentidos quando ligada a lugares do cotidiano social. A fotografia enquanto técnica de pesquisa

oferece acesso a aspectos do passado que outras fontes (memória) não alcançam; além disso, é materialização do testemunho da cultura da humanidade, difusora da informação visual, asseguradora da circulação e conhecimento dos elementos culturais de cada sociedade e propagadora dos modelos da civilização ocidental. Por fim, a autora defende que as fotografias compõem um elemento essencial em qualquer acervo patrimonial.

Ainda em 2014, Monastirsky orientou a dissertação de Willian Ricardo de Castro, o qual analisou as ações das instituições públicas e privadas (ALL, ANTT, DNIT, SPU, RFFSA, IPHAN) que exercem controle sobre o patrimônio cultural da ferrovia nacional, assim como do trecho Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná) analisado por ele nesse trabalho. Desse trecho, ele analisou também o patrimônio material existente ao longo da linha férrea, bem como as ações de preservação e o uso a elas atribuído. O autor mostra, nesse estudo, como as ações e decisões do leque de instituições envolvidas acabam criando uma incoerência administrativa que afeta diretamente o patrimônio material ferroviário, deixando-os à mercê de uma multiplicidade de poder sem ação, diante de um cenário em que se encontram depredados, destruídos e abandonados. Nesse importante trabalho, inúmeros documentos e análises revelam a contradição em que se encontra a fragmentação do patrimônio ferroviário, que, apesar de mostrado numa escala local, representa o cenário ferroviário nacional.

No ano de 2015, a arquiteta Nisiane Madalozzo apresentou em sua dissertação uma análise da composição atual do antigo centro ferroviário de Ponta Grossa, a partir dos significados de seus inúmeros elementos construídos para a sociedade ponta-grossense. Os elementos construídos, tais como prédios e monumentos antigos ligados à ferrovia e construções novas de uso comum da população, se mesclam e espalham por um longo trecho urbano, constituindo um lugar conhecido, visitado e evocado por toda a população da cidade. Em sua metodologia, o significado atribuído a esses elementos pela população, criteriosamente escolhida em forma de amostragem, constituiu o cerne de toda a pesquisa, que traz bases sólidas para as ações do poder público local, visto que aborda questões imprescindíveis para o processo de reestruturação desse espaço, materializado num novo projeto urbanístico, que teve a colaboração dessa autora.

A conversa entre a produção teórica acadêmica e suas aplicabilidades sociais são características comuns

nos trabalhos desse grupo de pesquisa, que mantém diálogos multidisciplinares objetivando a relação entre o espaço geográfico, o patrimônio cultural e a memória social. Somados a esses trabalhos, outras pesquisas de PIBID relacionadas às transformações das estruturas urbanas do patrimônio ferroviário da cidade de Ponta Grossa (PR) estão sendo realizadas, vindo ao encontro da importância dos já produzidos. Entre inúmeros eventos em que essas produções foram apresentadas e debatidas, alguns eventos merecem destaque: o I Seminário de Patrimônio Ferroviário, realizado em 2013 pelo IPHAN Nacional em Curitiba e que contou com a participação de Monastirsky e Caliskevstz, e o I Simpósio de Patrimônio Cultural Ponta-grossense em 2014, cuja segunda edição foi realizada com o Congresso de Patrimônio Cultural no mês de agosto de 2015, na cidade de Ponta Grossa. Nesses eventos, o grupo esteve e está diretamente envolvido tanto na apresentação de trabalhos e palestras quanto como organizadores.

CONSIDERAÇÕES

A temática do patrimônio cultural se apresenta de forma muito complexa, muito por suas concepções estarem pautadas em elementos simbólicos que permeiam o social (cultura, memória, identidade) e que carregam uma carga ideológica expressiva, condicionantes das tomadas de decisões acerca dos inúmeros patrimônios existentes. Além disso, os processos que tornam o patrimônio institucionalizado (reconhecimento, preservação, proteção e uso) via de regra são associados aos aspectos econômicos, sustentadores do processo. São ações gerenciadas pelo poder político – carregado de intenções ideológicas tanto do ponto de vista político quanto do econômico – e que se apresentam enquanto instâncias promotoras e contraditoriamente cerceadoras do processo que envolve os patrimônios, os agentes de um conflito de interesses próprios e aqueles da sociedade na preservação da sua memória.

Diante dessa realidade, entende-se que a discussão sobre a temática patrimonial deve ser multidisciplinar e plural, pois pertence a toda a sociedade, com todas as contribuições de vários segmentos e das várias ciências e seus pontos de vista. O Brasil possui alguns poucos órgãos gerenciadores do seu vasto acervo patrimonial, órgãos estes que se encontram defasados em termos de autonomia financeira e de pessoal e são regidos por

excesso burocrático, sem falar na falta de organização geral que provoca conflitos de sobreposição e/ou ausência das três esferas governamentais sobre um mesmo objeto patrimonial.

Assim, um tema que afeta a sociedade por várias frentes – educacional, econômico, ideológico, qualidade de vida pessoal, (re)conhecimento da própria história etc. – deve ser, por parte do governo, uma pauta especial e urgente. Mostrar isso é o papel da ciência.

REFERÊNCIAS

BATISTA, M. **A fotografia como técnica de pesquisa da geografia cultural: a paisagem do centro histórico ferroviário de Ponta Grossa.** 2014. 98 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2014.

CALISKEVSTZ, V. R. **A participação do trabalhador ferroviário na composição do patrimônio cultural intangível da ferrovia paranaense.** 2012. 127 f. Dissertação (Mestrado em Gestão do Território) – Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2012.

CASTRO, W. R. **As ações das instituições públicas e privadas sobre o patrimônio cultural ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (estrada de ferro do Paraná).** 2014. 258 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2014.

DEMCZUK, P. G.; MONASTIRSKY, L. B. Ferrovia e memória: reflexões sobre a ferrovia em Irati-PR e seu uso como produto turístico. **Expressões Geográficas**, Florianópolis, ano VI, n. 06, p. 71-89, jun. 2010. FERREIRA, N. S. A. As pesquisas denominadas “estado da arte”. **Educação & Sociedade**, ano XXIII, n. 79, p. 257-272, ago. 2002.

LIMA, I. R. **A análise do centro histórico ferroviário de Ponta Grossa (PR) através da memória social da população idosa.** 2014. 58 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2014.

madalozzo, N. **Memória social e cidade contemporânea:** o velho centro ferroviário de Ponta Grossa – PR. 2015. 255 f. Dissertação (Mestrado em Gestão do Território) – Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2015.

Monastirsky, L. B. **Cidade e ferrovia:** a mitificação do pátio central da RFFSA em Ponta Grossa. 1997. 190 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997.

_____. **Ferrovia: patrimônio cultural** – estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos campos gerais (PR). 2006. 190 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

ROGALSKI, S. R. **As ações dos agentes institucionais América Latina Logística e Rede Ferroviária Federal S/A sobre o patrimônio cultural ferroviário dos Campos Gerais – Paraná.** 2008. 79 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2008.

SANTOS, E. R. Operário Ferroviário Esporte Clube: patrimônio cultural de Ponta Grossa. **RA'E GA – O Espaço Geográfico em Análise**, Curitiba, v. 24, p. 52-68, 2012.

SILVA, C. D. **A museificação do patrimônio cultural ferroviário em Ponta Grossa-PR.** 2011. 94 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2011.