
Ferrovias: Patrimônio Cultural do Brasil

Railway: Brazil's cultural heritage

LEONEL BRIZOLLA MONASTIRSKY¹

1 Professor doutor de Geografia na Universidade Estadual de Ponta Grossa.

Email: leonel@uepg.br

Desde a sua implantação em 1854, a ferrovia brasileira contribuiu para o desenvolvimento econômico do país: ajudou a posicionar o Brasil no sistema-mundo de produção capitalista do século XIX, foi um dos alicerces para a integração nacional, auxiliou a urbanização e a industrialização, foi decisiva nas transformações urbanas das cidades ferroviárias e influenciou a sociedade brasileira, especialmente durante a primeira metade do século XX, transportando cargas, passageiros, informação e cultura. Com tantas frentes, considerando a sua importância na economia e na sociedade – especialmente pela memória social – o (re)conhecimento do patrimônio cultural da ferrovia, e da ferrovia como um patrimônio cultural do Brasil, é uma exigência. O contexto a ser estabelecido possibilita o estudo sobre a ferrovia para além – ou a partir – de uma concepção econômica, considerando-se também a sua participação na integração territorial, na organização do espaço urbano (social e cultural), a sua representatividade signa, a sua mitificação e a sua relação mnemônica com o indivíduo e a sociedade e, assim, a sua constituição num patrimônio cultural em todas as escalas.

Palavras-chave: ferrovia, patrimônio cultural, Campos Gerais (PR).

From its creation in 1854, the Brazilian railway contributed to the country's economic development: helped position Brazil in the XIX century capitalist production world-system, was one of the foundations for national integration, assisted urbanization and industrialization, was central in the urban transformations of railway towns, and influenced Brazilian society, especially during the first half of the XX century, transporting cargo, passengers, information, and culture. With so many fronts, considering its importance in economy and society – especially as social memory – the knowledge (and recognition) of railway cultural heritage, and of the railway as Brazilian cultural heritage, is required. The context to be created allows study of railway beyond – or from – an economic conception, also considering its participation in territorial integration and organization of urban (social and cultural) space, its representation, its mythicization, and its mnemonic relation with individuals and society and, thus, its constitution as cultural heritage in every level.

Keywords: railway, cultural heritage, Campos Gerais (PR, Brazil).

INTRODUÇÃO

O espaço geográfico é historicamente produzido; é formado, portanto, por traços do passado, e esses traços ou restos de várias épocas se confundem na mesma paisagem geográfica. A geografia histórica e a geografia cultural contribuem ao estudar essa relação entre o passado e o presente no espaço. Este artigo faz uma proposta desses estudos: apresentar e relacionar traços históricos que compõem o espaço, a formação de espaços de memória e o patrimônio cultural.

Trata-se de um estudo sobre a ferrovia: do patrimônio cultural ferroviário e da ferrovia enquanto patrimônio cultural, em que os desdobramentos relacionados à história da ferrovia são guiados por questões promovidas no tempo presente – tanto a pesquisa mnemônica quanto as inquietações e os projetos concernentes ao patrimônio cultural – e considerados pelas ações dos agentes atuais. O contexto geográfico de análise a ser estabelecido possibilita o estudo sobre a ferrovia para além – ou a partir – de uma concepção econômica, considerando-se também a sua participação na integração territorial, na organização do espaço urbano, social e cultural das cidades ferroviárias, a sua representatividade signa – sua mitificação – e a sua relação mnemônica com o indivíduo e a sociedade.

O patrimônio cultural-histórico e uma das derivações que ele melhor representa – a memória social –, não constituem uma área específica de conhecimento, e qualquer proposta de análise das suas questões passa por uma interpretação interdisciplinar.

Entre as abordagens que circunstancialmente se aproximam para fundamentar esse objeto de estudo – a ferrovia como patrimônio cultural –, destacam-se a concepção e a construção do conceito de patrimônio cultural, relacionado à organização do espaço e ao processo de desenvolvimento sociocultural.

Demonstrar que a ferrovia constitui um patrimônio cultural, contextualizando-a numa análise histórico-geográfica, requer uma escolha, entre tantas possíveis, nas imbricações dos diferentes fatores que irão compor esta análise (memória, economia, ideologia política, integração regional e organização do espaço urbano). A ferrovia concebida de forma mais completa – enquanto edificações, objetos, equipamentos, documentos, influência na organização espacial, simbologia (mitificação), trabalhadores ferroviários etc. – determinará o caráter subjetivo do patrimônio cultural ferroviário e, portanto,

permitirá dilatar a abrangência do que comumente se considera patrimônio ferroviário: as edificações (estações e depósitos de cargas) e as antigas mareasfumaças. A complexão da análise histórico-geográfica proposta permitirá o (re)conhecimento da especificidade cultural ferroviária num contexto universal e universalista.

Assim, para estabelecer a ferrovia como um dos mais importantes patrimônios culturais do Brasil, tomando por base a região dos Campos Gerais (PR), é necessário ter conhecimento da participação do transporte ferroviário na região, desde a sua implantação, no final do século XIX; da sua franca participação na economia brasileira e regional na primeira metade do século XX; da sua paulatina substituição pelo transporte rodoviário, estabelecida a partir da década de 1950 e responsável pelo sucateamento de parte considerável da malha ferroviária brasileira; do processo de privatização e subutilização do complexo ferroviário, concretizado no final do século XX; e, finalmente, da atual configuração.

A disposição metodológica tem na memória o seu fundamento principal. As lembranças das pessoas que vivenciaram a ferrovia e daqueles que nela trabalharam, além de legitimar a ferrovia como um patrimônio cultural, auxiliam no fortalecimento e na perpetuação da memória coletiva e possibilitam o reconhecimento da cultura local.

Todavia, a ferrovia constitui-se em patrimônio cultural não somente no pensamento das pessoas que tiveram a oportunidade de conviver com ela, mas também num devir coletivo de que a história da ferrovia possa se materializar em seus “lugares de memórias” – notadamente, em museus ferroviários – e com a expectativa de que a saga da ferrovia possa renovar-se em projetos modernos e eficientes para a sua reutilização no transporte de cargas e passageiros.

A escolha da região dos Campos Gerais se justifica pelos fatos de que: i) a região possui ferrovias interligadas que representam momentos e funções distintos da história do Brasil e do Paraná; ii) a região apresenta cidades com funções variadas em relação à estrutura funcional do transporte ferroviário; iii) a região atualmente apresenta trechos da ferrovia que estão funcionando plenamente, outros que estão sendo subutilizados e aqueles que foram erradicados; e iv) a região apresenta diferentes políticas públicas municipais relacionadas a escolha, preservação e uso do patrimônio ferroviário.

DESENVOLVIMENTO

Para apreender a participação da ferrovia na história dos Campos Gerais e da variação temporal da sua representatividade mnemônica e simbólica, é proposta a análise de uma conjunção de fatores que se inter-relacionam: i) a implantação da ferrovia e o contexto político-ideológico nacional; ii) a participação da ferrovia na economia regional e nacional, contextualizada nos vários períodos dos seus processos (industrialização brasileira e ciclos econômicos regionais e nacionais); iii) o papel da ferrovia na integração regional; iv) a contribuição da ferrovia na organização do espaço urbano e, conseqüentemente, social e cultural; v) reconhecimento amplo do patrimônio cultural da ferrovia, e da ferrovia enquanto patrimônio cultural

A implantação da ferrovia e o contexto político-ideológico nacional

As primeiras ferrovias surgiram na Inglaterra, em 1830, e no Brasil a primeira foi inaugurada em 1852. No entanto, para compreender a importância da implantação dessa nova tecnologia, que tinha forte apelo mundial, deve-se contextualizar a implantação da ferrovia no Brasil sob o ponto de vista econômico e político-ideológico.

No contexto econômico, segundo Prado Júnior (1971), as últimas quatro décadas do século XIX e a primeira do XX assinalaram um dos principais períodos da economia brasileira, voltada para a produção extensiva e para a exportação. No panorama mundial, em função do comércio internacional, as áreas periféricas receberam das potências hegemônicas aplicações financeiras e investimentos na produção.

No entanto, a inclusão dos “fornecedores de matéria-prima” ao modelo capitalista vigente se deu de forma economicamente desigual, a que Paul Singer (1980) denominou “dependência consentida”. A participação brasileira nesse processo, na década de 1860, se deu quando o país emergiu para o novo liberalismo (ARIAS NETO, 2003), em que os investimentos externos financiaram a implantação de ferrovias e a modernização de portos.

A busca pelo progresso que o Brasil conseguiria por estar inserindo-se no “sistemamundo” criou um clima ufanista e nacionalista que afetou a ordem e as hierarquias sociais. A revolução científico-tecnológica, associada à implantação da República, entrou em cena, e a *belle époque* brasileira aconteceria entre 1900 e 1920.

Visando esse progresso, o governo e as pessoas ligadas ao novo regime, influenciados pela estratégia da Revolução Francesa e pelo positivismo, organizaram-se na construção e no reconhecimento de símbolos que pudessem referenciar a república brasileira e o novo *status quo*, e entre eles estavam as inovações tecnológicas.

Com isso, a ferrovia, uma das mais importantes tecnologias de vanguarda, transformou-se facilmente num símbolo de progresso para o Brasil, pois apresentava características convincentes e inapeláveis: foi implantada quase simultaneamente nos países ricos; era considerada um dos principais elementos para o desenvolvimento nacional, promovendo modificações estruturais, sociais e culturais nas “cidades ferroviárias”; estabeleceu o surgimento de uma classe trabalhadora privilegiada²; possibilitou o transporte rápido, seguro e confortável para carga e pessoas; acelerou os processos de integração regionais e nacional. Apresentou-se, assim, como uma inovação paradigmática para a sociedade, pois a ferrovia delineou um novo cenário para as relações humanas. “Ir à estação era, antes do advento do rádio e da televisão, o contato humano mais importante com as pessoas, com o novo” (SCHOPPA, 2004, p. 9).

A ferrovia e o espaço

A ferrovia e o espaço intrarregional

As ferrovias brasileiras foram implantadas em áreas específicas para atender uma estrutura de produção e exportação já existente. Nas regiões sul do Paraná e norte de Santa Catarina foi a exportação de erva-mate e madeira que incrementou a implantação da Estrada de Ferro do Paraná.

Com as exportações tornando-se regulares, a ferrovia foi um dos agentes para a formação dessa parte do Estado, hoje denominada “Paraná Pioneiro”. Com o escoamento da produção regional, houve também o caminho inverso do comércio exterior: com os produtos importados que chegavam às cidades atendidas pela rede ferroviária, muitos costumes, hábitos e tendências dos países europeus e dos Estados Unidos influenciaram a sociedade local. Um bom exemplo disso é a criação de várias equipes de futebol no início o século XX (mais

2 O ferroviário tinha esse status, no início do século XX, por trabalhar numa das principais empresas do Brasil, possuir um salário acima da média e regalias trabalhistas comuns na época (assistência médica, crédito etc.).

de uma centena em todo o Brasil) associados à ferrovia. Com a participação de trabalhadores ferroviários brasileiros e ingleses, foi fundado em 1912 o Operário Ferroviário Esporte Clube, de Ponta Grossa (PR).

Assim, o transporte ferroviário potencializou a bacia exportadora de erva-mate e madeira, auxiliou na introdução do discurso progressista do “Brasil ideal” e do “Paraná ideal”, formou uma classe trabalhadora participante e influente e auxiliou na reformulação social e cultural do estado – quando essa sociedade aproximou-se da “ordem” social e cultural estabelecida pelos países centrais.

É no Paraná Pioneiro que se encontra o patrimônio ferroviário mais antigo, onde muitas das estações de passageiros apresentam o estilo da arquitetura europeia e a opulência da belle époque. É também nessa região que se concentra o maior contingente de trabalhadores ferroviários, especialmente os mais antigos, e onde estão as principais associações de trabalhadores ferroviários e as de defesa do patrimônio e da memória ferroviária.

A ferrovia e o espaço inter-regional

Antes da implantação da ferrovia havia no Brasil uma formação territorial baseada na forma de produção colonial, e a apropriação dos espaços obedecia a um modelo que exprimia o sentido dos fluxos. Com o uso de transporte inter-regional de cabotagem, os caminhos continentais eram precários, feitos com carroças e mulas.

Com a implantação da ferrovia houve nova ocupação do território nacional. A primeira ferrovia que participou para a reorganização territorial nacional foi a Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande do Sul, inaugurada em 1904. A implantação de uma rede ferroviária integrada contribuiu para o início da formação da infraestrutura do território nacional, dinamizando e criando novos centros econômicos, ampliando a fronteira agrícola e estabelecendo a comunicação terrestre em parte do país – ao longo das linhas férreas implantou-se a estrutura do sistema de telegrafia. Na região Nordeste houve também a integração regional ferroviária, mas em menor escala.

No século XX começa a integração nacional e a hegemonia de São Paulo, com o crescimento industrial do país e a formação de um esboço do mercado territorial localizado no Centro-Sul. “Rompiam-se, deste modo, a regência do tempo ‘natural’ para ceder lugar a um novo mosaico: um tempo lento para dentro do território que se associava a um tempo rápido para fora” (SANTOS; SILVEIRA, 2003, p. 37).

Dessa forma, com o fortalecimento do estado de São Paulo na centralidade da produção brasileira, com o café e depois com a industrialização, compor essa rede era determinante para qualquer região e cidade no início do século XX.

Conexidade: constituir-se ou não em rede ferroviária

A rede ferroviária se compôs em rede técnica, configurando-se em rede de convergência e integração entre as regiões e entre os meios de transporte viário, fluvial e marítimo, mas também se constituiu em rede social e cultural.

Fazer parte dessa rede era imprescindível no início do século XX. Os nós da rede compuseram-se em locais de conexões, lugares de poder e de referência. Media-se a importância de uma cidade por sua conexão ou sua não conexão à malha ferroviária.

O fluxo de mercadorias e serviços tinha nas cidades ferroviárias pontos de armazenamento e distribuição regional. Em torno das estações havia a estrutura para esse fim: armazéns de cargas, escritórios e fábricas. As turnês de arte cênica, os cantores, os circos, os acadêmicos e o circuito de distribuição de filmes acompanhavam a estrutura e o fluxo da ferrovia.

A implantação da ferrovia introduziu uma nova ordem econômico-social, alterando a preexistente, e estar fora da rede significava pertencer a um mundo inferior. “A estrada de ferro seria responsável por possibilitar que regiões que ainda não conheciam nenhum vestígio da tão sonhada civilização pudessem experimentar um novo tipo de vida, com saúde, educação, segurança, religião, lazer e comércio: era o milagre dos trilhos” (MELLO, 1984, p. 46).

A ferrovia e as transformações sociais e culturais do espaço urbano

A ferrovia passou a exercer a função normativa à organização e à funcionalidade das cidades ferroviárias. Influenciou transformações importantes relacionadas ao desenho do espaço urbano, assim como às relações econômicas, com o aquecimento da economia, os empregos gerados e a ampliação de consumo, e influenciou as relações socioculturais, em que o efeito psicológico pela presença dos equipamentos instalados proporcionou às pessoas o sentimento de pertencimento à inovação tecnológica e o acesso ao progresso social e cultural.

Assim, em todas as cidades ferroviárias as características da sociedade rural foram substituídas por um novo modelo urbano³. Entre os fatores supracitados, que indicam a participação da ferrovia nesse processo e que concorrem simultaneamente, dois complementam a análise da ferrovia e as transformações sociais e culturais do espaço urbano: a criação de novos empregos e novas categorias de trabalhadores e a sensação “cosmopolitista” que a ferrovia trouxe à sociedade.

A conexão entre os centros urbanos e a rede formada entre cidades de tamanhos e influências variados permitiram, a partir da implantação da ferrovia, o aparecimento de elementos de uma nova ordem, de uma perspectiva social e cultural nunca provada pela maioria das sociedades envolvidas. Entretanto, ainda que haja uma troca de objetos, serviços e valores culturais em toda a rede, são os centros maiores que exercem influência administrativa, política, econômica, social e cultural sobre os demais.

A sociedade brasileira experimentou a efervescência cultural por ter se integrado parcialmente aos valores culturais dos países centrais, e a ferrovia constituiu-se num fator importante no processo de urbanização e integração das cidades menores aos grandes centros.

Com o dinamismo do comércio e do confortável transporte de passageiros, e absolutamente envolvidas com a chegada de uma tecnologia moderna, as pessoas confirmaram as suas expectativas com relação aos benefícios da ferrovia quando se perceberam pertencentes e participantes de um circuito que trouxe a informação “instantânea” e, também, associadas a isso, novidades com relação aos modismos, à cultura e ao lazer.

Foi em torno das estações principais de passageiros que se organizou a infraestrutura para atender os viajantes e comerciantes. As cidades que eram paradas obrigatórias dos trens tinham, próximos às estações de passageiros, hotéis, pensões, bares, restaurantes, lojas de varejo etc., que, até aproximadamente a década de 1970, foram locais de intensa convivência urbana.

Os trens traziam, além de passageiros ilustres (políticos, empresários e autoridades), companhias de teatro, bandas de música, cantores do rádio etc., que faziam turnês pelas cidades atendidas pela ferrovia

(MONASTIRSKY, 1997). “Os cines-teatros [...] apresentavam filmes, teatro de revista, operetas, concertos de música, dança, mágica, *shows* com cantores do rádio, apresentação de astros do cinema nacional e internacional, além de festivais da cidade e reuniões acadêmicas” (FALCÃO; SILVA, 1997, p. 12).

A condição da sociedade das cidades ferroviárias, nesse contexto, pode ser analisada pela relação conceitual entre *tecnoesfera* e *psicoesfera* de Milton Santos (2005). A implantação da tecnoesfera (ferrovia) é a instalação de um meio técnico-científico criado em função dos interesses da produção e do intercâmbio. Associada à tecnoesfera há a criação de uma psicoesfera, fortemente dominada pelo discurso dos objetos, das relações que os movem e das motivações que os presidem, e que fornece regras objetivas de racionalidade ou do imaginário. “Essa psicoesfera consolida a base social da técnica e a adequação comportamental à interação moderna entre a tecnologia e valores sociais. Assim a psicoesfera apoia, acompanha e, por vezes, antecede a expansão do meio técnico-científico” (RIBEIRO, 1991, p. 48, apud SANTOS, 2005, p. 51).

Houve, portanto, nas sociedades das cidades ferroviárias, a injeção de um modelo cultural por meio da propaganda desenvolvimentista da República, que se materializou com as mudanças sociais e culturais que se estabeleceram com o funcionamento pleno dessa inovação tecnológica. O indivíduo foi envolvido pela anunciada cultura progressista e exuberante. Viveu-se uma ordem cultural feita de representações, ideais, valores e sentimentos que se tornaram comuns a todos os indivíduos – uma ordem cultural que continha o apelo infalível da modernidade, do progresso, do “cosmopolitismo urbano”.

METODOLOGIA

O estudo da ferrovia brasileira, que objetivou o (re) conhecimento do patrimônio cultural da ferrovia e da ferrovia como patrimônio cultural, fundamentou-se em duas metodologias de análise que se complementam, mas que também se contrapõem.

Uma delas considera a história da ferrovia brasileira contextualizada na história do capitalismo mundial, quando se avalia a importância da implantação da ferrovia e a sua participação na ampliação da economia brasileira no comércio internacional (depois, também, no mercado interno). Essa visão permite quantificar os

3 Evidentemente esse poder de transformação estava relacionado ao contexto no qual se encontrava cada localidade: índices demográficos, grau de industrialização, participação no comércio etc.

resultados econômicos, estruturais e sociais desse meio de transporte ao longo da sua existência. É possível, portanto, mensurar a relação custo/benefício de carga/passageiros transportados, o desenvolvimento econômico e social que a ferrovia proporcionou às cidades e às regiões conectadas à rede, a geração de empregos diretos e indiretos, a contribuição da ferrovia para o avanço da industrialização nacional, a participação da ferrovia na ampliação da produção interna do Brasil e na formação de novas cidades etc. São inúmeras as possibilidades de investigação.

A outra forma de análise é aquela que considera a representatividade que a ferrovia tem diante da sociedade. Essa representatividade, nem sempre compatível com as informações adquiridas anteriormente, se apresenta pela impressão que a população tem da ferrovia e da sua história.

Quando a ferrovia foi implantada, na segunda metade do século XIX, criou-se a expectativa de que ela provocaria uma revolução na economia, na sociedade e na cultura do país. A inovação tecnológica que ela representou no final daquele século foi considerada como fator importante para o desenvolvimento do capitalismo mundial e brasileiro. A expectativa sobre as possíveis modificações que o país passaria a experimentar influenciou sobremaneira o entendimento do que essa inovação tecnológica pudesse representar para a população e a comunidade científica.

Nesse sentido, considerando as duas metodologias de pesquisas apresentadas, é importante observar a advertência de Offner (1993) sobre o efeito estruturante dos transportes, quando se busca avaliar a relação entre a implantação de uma nova proposta de transporte e as modificações que essa inovação pode promover no espaço. O autor considera que a metodologia de análise apoiada na causalidade linear, em que a relação de causa e efeito explica todas as transformações, contém problemas de comprovação científica e, portanto, pode apresentar resultados distorcidos.

Offner comenta que a metodologia causa/efeito aponta para um determinismo tecnológico, em detrimento da possibilidade de considerar a potencialidade dos desdobramentos que essa inovação possa ter com as várias formas de relação com a sociedade. A inovação tecnológica não pode ser considerada e analisada por ela mesma, isolada de um contexto.

Há, portanto, uma via de duas mãos entre a técnica e a sociedade, um processo de transferências que

conduzem às transformações sociais, econômicas e tecnológicas; ou seja, é necessário considerar o transporte – e, nesse caso, a ferrovia – como um suporte de ações que não deve ser descontextualizado das condições políticas, sociais e econômicas. Como indica Claude Harmelle, citado por Offner (1993), a estrada e os meios de transporte não estão no fundamento da mudança e da riqueza de um dado espaço, mas eles aparecem como inovações ou adaptações, quando preexistem os motivos de mudanças.

Quando a ferrovia foi implantada no Brasil, havia uma organização socioeconômica e, por conseguinte, uma demanda inicial que foi dinamizada por essa inovação tecnológica. Dessa forma, um novo arranjo espacial se configurou e novas exigências apareceram, num processo simultâneo e combinado, isto é, o papel da ferrovia passou a ser analisado pela sua interação com outros fatores.

O método relacional, que permite contextualizar o que “realmente” foi a implantação da ferrovia na região sul do Paraná, no final do século XIX, possibilita uma base consistente para uma análise posterior da sua participação na integração regional e na organização do espaço urbano.

Todavia, ainda que a advertência de Offner seja procedente, e ela foi importante para a melhor compreensão sobre a implantação da rede ferroviária no Brasil, é necessário considerar que o entendimento por parte da maioria dos pesquisadores, da população e da mídia – mediadora dessa compreensão – foi construído, por toda a primeira metade do século XX (período de ascensão da ferrovia no Paraná), por meio do raciocínio causa/efeito. Essa concepção legitima a tecnologia como a principal responsável pelas transformações do espaço: modificações do espaço urbano com a implantação dos equipamentos ferroviários, concentração financeira das atividades econômicas voltadas ao transporte, desenvolvimento econômico, surgimento de uma classe trabalhadora privilegiada, efervescência cultural etc. contribuíram para o processo de mitificação da ferrovia e, portanto, da construção da memória coletiva.

A ideia que a sociedade tem sobre a ferrovia é estabelecida a partir dessa memória, que extrapola e amplia o significado simbólico que a ferrovia passou a representar ao longo da sua história. Uma ideia favorável, romantizada e desenvolvimentista, especialmente porque o entrevistado vê (lembra) a ferrovia conforme sua interação com ela.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

È evidente que a ferrovia não representa somente o desenvolvimento econômico e o saudosismo das viagens de trens. A história do transporte ferroviário nacional também contém reveses, adversidades e desventuras. A sua implantação pode ser considerada como uma ação externa de avigorar e manter a função de fornecedor de matéria-prima para o efervescente capitalismo industrial central do final do século XIX, em detrimento do próprio desenvolvimento industrial nacional.

A ferrovia, na sua implantação, utilizou mão de obra desqualificada e barata – com frequente participação de trabalhadores imigrantes – que foi explorada ao extremo e que trabalhou em condições precárias. Muitos trabalhadores morreram na construção das linhas férreas, vítimas de doenças tropicais, desnutrição, acidentes e exaustão.

Mesmo que os trabalhadores aposentados enalteçam nas entrevistas as boas lembranças da labuta ferroviária, é sabido que nem sempre as condições de trabalho eram as melhores e nem todos tinham salários dignos. O trabalho duro, os frequentes acidentes de trabalho e a exposição às intempéries fizeram parte do cotidiano desses ferroviários.

No entanto, mesmo considerando que existe uma parte desfavorável da história da ferrovia, é possível ponderar que a ideia que as pessoas têm sobre ela tende a ser alterada ou exagerada, pois apresenta dois fatores importantes que justificam essas distorções. O primeiro é que a ferrovia foi implantada com uma carga simbólica significativa – um símbolo de propaganda pró-capitalista – que foi incorporada à sua história e que se ampliou e se legitimou ao longo do século XX; o segundo é que as lembranças sobre a ferrovia são majoritariamente positivas – conforme o resultado das pesquisas realizadas. Considerando que a memória é o resultado da eliminação daquilo que se quer esquecer, todas as lembranças, com o tempo, se transformam em boas lembranças.

Assim, para que a sociedade possa (re)conhecer, se envolver e absorver a culturalidade do patrimônio ferroviário da sua localidade e entendê-lo num contexto maior, é necessário que esse patrimônio seja preservado e que nele se apresentem, sem restrições e continuamente, todas as possibilidades de interpretação que ele possa ter.

A legitimação do patrimônio cultural ferroviário somente acontecerá se o seu reconhecimento pressupuser

integrar um projeto de construção do presente; se esse patrimônio puder contribuir na organização espacial, com o seu amplo significado cultural.

REFERÊNCIAS

- ARIAS NETO, J. M. Primeira República: economia cafeeira, urbanização e industrialização. In: FERREIRA, J.; NEVES, L. A. (Orgs.). **O tempo do liberalismo excludente: da Proclamação da República à Revolução de 1930**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- FALCÃO, C. C. S.; SILVA, J.R. **Na tela do Renascimento: memória do cinema na década de 40**. Monografia (Especialização em História, Arte e Cultura) – Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 1997.
- MELLO, J. M. C. **O capitalismo tardio: contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira**. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- MONASTIRSKY, L. B. **Cidade e ferrovia: a mitificação do pátio central da RFFSA, em Ponta Grossa (PR)**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997.
- OFFNER, J. M. Os “efeitos estruturantes” do transporte: mito político, mistificação científica. **L’espace géographique**, n. 3, p. 233-242, 1993.
- PRADO JÚNIOR, C. **História econômica do Brasil**. 14. ed. São Paulo: Brasiliense, 1971.
- SANTOS, M.; SILVEIRA M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 5. ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.
- SCHOPPA, R. F. **150 anos do trem no Brasil**. São Paulo: Vianapole, 2004.
- SINGER, P. **Economia política e urbanização**. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1980.