

O antigo centro ferroviário de Ponta Grossa: topofilia, memória social e significado relacionados ao conceito de lugar

The former railroad center in Ponta Grossa – Brazil: topofilia, social memoire and semiology related to the concept of location

NISIANE MADALOZZO¹
LEONEL BRIZOLLA MONARTIRSKY²

1 Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Ponta Grossa – PPGG UEPG. E-mail: nmadalozzo@gmail.com / nmwambier@uepg.br

2 Professor adjunto do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Ponta Grossa – PPGG UEPG. E-mail: leonel@uepg.br

Ponta Grossa é um município paranaense que, historicamente, teve seu desenvolvimento relacionado à localização geográfica privilegiada. A chegada da ferrovia foi um dos acontecimentos históricos que contribuiu significativamente para sua urbanização. O pátio ferroviário inaugurado na transição do século XIX para o século XX definiu as formas de ocupação da cidade e influenciou consideravelmente na mudança da percepção da comunidade local, no que toca à cosmopolitização pontagrossense, e na ideia de progresso a que esse centro urbano estava vinculado. Contudo, com o passar dos anos e a criação de um desvio ferroviário, com consequente retirada dos trilhos da área central da cidade, o antigo centro ferroviário tem se descaracterizado, ganhando novos elementos construídos e, consequente, mais significações. Para tratar desse estudo de caso, propõe-se uma aplicação do conceito de lugar, partindo da ideia de topofilia de Yi-Fu Tuan e a relacionando à leitura de lugar de memória de Pierre Nora. Se, para Tuan, o lugar pode despertar a sensação de topofilia, por meio dos laços afetivos e perceptivos com o ser humano que o percebe, e que, no caso dos edifícios históricos, a carga simbólica é especialmente significativa, Nora defende que existe uma tendência à curiosidade pelos lugares onde a memória se cristaliza e se refugia: é necessário ao homem ter lugares de memória como refúgios de um tempo que se perdeu. Essa ideia, no presente trabalho, é debatida tendo como estudo de caso o velho centro ferroviário pontagrossense em suas significações variadas para membros da sociedade local, que relembra, vive e percebe a realidade com base no discurso dos edifícios do centro e a relação com seus diversos repertórios individuais.

Palavras-chave: patrimônio ferroviário, lugar, topofilia, memória social, semiologia urbana.

Ponta Grossa is a medium city in the state of Paraná, Brazil. Historically, it has had its development related to its privileged geographic position. The arrival of the railroad was one of the historical facts that significantly contributed for its urbanization. The railroad patio, founded by the transition of 19th to 20th century, has defined the urban morphology, having influenced considerably the change of perception of the local community, on cosmopolite relations and the idea of progress, thus related to the village. Nonetheless, after some decades of development and the building of an alternate route, removing the railroad from downtown, the former railroad center has lost some of its characteristics. New elements have been built and, as a consequence, the area has gained different meanings for the local people. To study this case, in this paper, the application of the concept of location, from Yi-Fu Tuan's idea of toponymia, related to Pierre Nora's realms of memory, is proposed. In Tuan the location might stimulate toponymia through emotional and perceptive bonds for the individual who perceives the place, and on historical places and buildings the symbolic load is especially significant. Nora defends that there is a tendency to curiosity for locations where social memory crystallizes and seek refuge: it is necessary, for men, to have realms of memory as refuge of a long lost moment. This idea is presented and debated, in this article, having the former railroad center of Ponta Grossa as an example of a society that recalls, lives, and perceives the reality based on the speech of the downtown buildings and its relation to the lived experiences of the individual.

Keywords: railroad heritage, location, toponymia, social memory, urban semiology.

INTRODUÇÃO

O sistema de transporte ferroviário teve um papel fundamental na urbanização brasileira. São muitos os exemplos de pequenos povoados que, com a influência da chegada dos trilhos, desenvolveram-se e se transformaram em centros urbanos de porte considerável. Por essa razão, muitas vezes os edifícios relacionados à ferrovia são os testemunhos mais antigos da história de uma cidade. Em determinado momento da história brasileira, porém, o interesse e o investimento nesse setor do transporte se reduziram, fato que se refletiu na perda de uma paisagem muito característica, em muitos casos envolvendo o abandono de edificações significativas.

Desde o início do seu povoamento, um dos motivos para que Ponta Grossa se desenvolvesse foi sua boa localização geográfica. Dos caminhos dos tropeiros às linhas férreas e rodovias, a cidade se configurou em entroncamento de caminhos. Essa condição, aliada à sua topografia característica, contribuiu para determinar espacialmente os eixos de crescimento e para formar uma paisagem urbana peculiar. A linha férrea, originalmente disposta na periferia da cidade, acabou atraindo o crescimento do centro urbano, que foi se deslocando gradativamente para os arredores das estações e demais equipamentos ferroviários, devido à concentração de atividades e edificações de apoio.

A Estação Ponta Grossa funcionou como terminal de passageiros e de carga. As linhas de passageiros

foram as primeiras a serem desativadas, e, em 1980, também a passagem de carga pelo centro da cidade foi desviada para um novo pátio ferroviário na periferia. Com a retirada dos trilhos do centro de Ponta Grossa na década de 1980, as edificações remanescentes do antigo pátio de manobras tornaram-se o único testemunho da existência da ferrovia no local.

Por essa razão, a área do antigo pátio de manobras da linha férrea pode ser considerada um lugar de memória dentro da área urbana. Além de referenciar diretamente o sistema de transporte ferroviário, estratégico para o crescimento da cidade, determinados elementos ali construídos servem como símbolo de memória para a população. Até mesmo a paisagem dos Campos Gerais pode, a um observador mais atento ou com determinado conhecimento a respeito da história e memória de Ponta Grossa, levá-lo a relembrar o passado.

Neste trabalho, é estudado um lugar denominado de “velho centro ferroviário de Ponta Grossa”. Na área estudada, existem intervenções de diferentes idades, estéticas e funções (Figura 1). Um espaço antes completamente ferroviário, repleto de remanescentes históricos e, por isso, harmônico, ganhou múltiplos significados conforme o tempo passa, tanto pela diversidade em sua composição formal quanto pelas possibilidades de interpretação que suscitam em cada um dos indivíduos que por ali transita. Trata-se de um lugar valorizado dentro da malha urbana, não apenas pelos seus significados, mas também, e principalmente, por se tratar de uma área plana na topografia acidentada

da cidade, bem localizada por estar em um de cruzamento de grandes vias e de encontro dos principais serviços disponíveis em Ponta Grossa.

Houve e tem havido transformações ao longo do tempo no local. A inserção de outros elementos construídos, como edifícios, equipamentos urbanos e

Figura 1. Área de estudo e elementos construídos que a compõem.



Fonte: Autor (2015).

espaços livres, tanto dentro da área do antigo pátio de manobras quanto em terrenos lindeiros, é compreensível e de certa forma necessária para que o centro da cidade não fosse paralisado. Houve esforços em manter o patrimônio ferroviário presente por meio do tombamento das edificações históricas, ao mesmo tempo em que a elaboração do Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas era uma intervenção tecnicista e chamativa, tendo modificado bastante o entorno das edificações e a paisagem, antes inegavelmente ferroviária, do centro.

Considera-se que, para compreender a composição atual do velho centro ferroviário de Ponta Grossa, é necessário levar em conta os significados de seus elementos construídos para a sociedade pontagrossense. Para Nora (1993), existe uma tendência à curiosidade pelos lugares onde a memória se cristaliza e se refugia. O interesse pela área do “velho centro ferroviário de Ponta Grossa” – ou seja, o pátio central da ferrovia e equipamentos lindeiros – justifica-se por diferentes motivos, e o primeiro deles é justamente por se tratar de um espaço em que há remanescentes de outras épocas. É possível dizer que ali há um refúgio de memória para as pessoas que viveram ou conhecem essa outra época.

Assim, o objetivo central deste trabalho é ensaiar a aplicação de conceitos como topofilia, de Tuan, e lugar de memória, de Nora, em objetos de estudo como o velho centro ferroviário de Ponta Grossa – justificando a proteção desses lugares complexos e com discursos múltiplos, percebidos de diversas formas pelos transeuntes.

O VELHO CENTRO FERROVIÁRIO DE PONTA GROSSA – PR

Localizada no segundo planalto paranaense, na região dos Campos Gerais, Ponta Grossa destaca-se no cenário turístico do sul do Brasil. [...] Importante entrocamento rodo-ferroviário, a cidade tem suas raízes no tropeirismo, na pluralidade étnica e nos caminhos da estrada de ferro, símbolos históricos e marcos referenciais ainda presentes no cenário urbano de uma das mais importantes cidades brasileiras. (PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA, 2015, n.p.).

Assim é descrito o município de Ponta Grossa no site da prefeitura municipal: um cruzamento de caminhos. A localização geográfica de Ponta Grossa é tida

como um dos maiores motivos para o desenvolvimento local, desde o fim do século XVIII. Especificamente no caso de Ponta Grossa, a questão da localização geográfica teve e tem especial importância como estímulo ao desenvolvimento local. Associado a isso, faz-se necessário estudar também o contexto histórico do pátio ferroviário central, considerando que todo espaço geográfico é historicamente produzido. Didaticamente, neste capítulo serão apresentados, separadamente, o contexto temporal e o contexto espacial do objeto de estudo em questão.

Os centros urbanos são, também, compostos por elementos construídos (edifícios, monumentos, espaços livres) de diferentes idades, estilos e funções. Esse é também o caso do trecho urbano analisado nesta pesquisa, o antigo pátio central da ferrovia que ocupou parte da área central da cidade de Ponta Grossa. Ao tratar de um espaço que teve sua conformação espacial vinculada a um evento marcante no passado – o funcionamento da ferrovia em Ponta Grossa –, faz sentido comentar, com brevidade, a trajetória histórica da ocupação da cidade, em especial relativa às modificações que a linha férrea oportunizou: a partir da linha do trem e da estação ferroviária, uma nova configuração do espaço urbano começou a surgir.

A linha férrea, no caso de Ponta Grossa, pode ter sido o elemento que lançou a nova malha urbana, mas ela não é, certamente, o único fator determinante de como o centro urbano se configura atualmente (LANDIM, 2003). Os processos de transformação da cidade têm velocidades e aspectos variados, e acontecem de forma constante e ininterrupta. Da mesma forma, ressalta-se que a série de alterações urbanas, relatadas abaixo, são produto de dinâmicas econômicas e políticas – na visão de Landim (2003), o espaço urbano é tido como reflexo do modelo econômico capitalista. A interface entre dinâmicas sociais e alterações espaciais, portanto, é inquestionável, mas o objetivo da contextualização a seguir é apenas situar o lugar de estudo temporalmente, com um relato mais sensível que analítico. Assim, apresenta-se a trajetória desde a chegada da ferrovia em Ponta Grossa até a sua retirada e o tratamento de seus remanescentes; é também discutida brevemente a arquitetura industrial local e seu significado.

A ocupação urbana de Ponta Grossa, como em diversas outras cidades brasileiras, começou pela área ao redor do largo da Matriz. Os primeiros registros da região onde hoje se encontra o município de Ponta Grossa, para além da presença indígena, provêm dos

viajantes castelhanos em trânsito para o Paraguai. No começo do século XVI, os jesuítas também passaram pela região, e, em meados do século XVII, os tropeiros chegaram ao Segundo Planalto e começaram a povoar a região, já conhecida como Campos Gerais, devido à abundância de água e pasto (CHAMMA, 2007).

O povoado foi crescendo gradativamente. Segundo Fernandes (2003), em 1890, Ponta Grossa já era considerada polo dos Campos Gerais. Esse foi um dos motivos que permitiu que a mesma tenha sido cogitada para receber a estrada de ferro, além, logicamente, da localização privilegiada e do cenário político favorável³. Como mercadorias já eram conduzidas para o litoral (via mulas e carroças) com passagem pelo povoado, havia mais um argumento para a construção da Ferrovia de Paranaguá até Ponta Grossa. Segundo Monastirsky (2006), quase 80% dos imigrantes paranaenses vieram para o estado entre 1890 e 1934, período de construção da ferrovia. Tanto os núcleos povoadores concedidos pelo estado quanto as madeiras, com necessidade de mão de obra, foram ocupados por esses imigrantes. Assim, a etnologia da região Sul se relaciona intimamente com a ferrovia, pois foi através dela que descendentes de outras nacionalidades começaram a surgir no Paraná. Tanto as frentes de trabalho na construção da ferrovia quanto o serviço operário no sistema já implantado eram bastante atrativos para todos esses grupos étnicos, que vieram posteriormente a compor nossa sociedade, o que, novamente, comprova a importância da linha férrea enquanto agente modificador da sociedade. Setti (2008) menciona que cidades eram criadas ao longo das linhas de trem, em todo o território nacional, e as ferrovias eram consideradas um símbolo de progresso e modernidade, já que permitiam encurtar distâncias e facilitavam a comunicação com os grandes centros. A subsequente identificação do indivíduo com a realidade da sociedade, no momento em que o morador de uma cidade pequena sentia a evolução de todo o país por meio da chegada do “progresso” ao seu

3 Nos diversos documentos constantes do processo de tombamento das estações de trem de Ponta Grossa (SEEC/CPC 04/90), aparecem algumas breves menções a esforços políticos no sentido de trazer a parada da ferrovia para esta e não outra localidade. Esse não é, contudo, o objetivo da breve contextualização histórica apresentada no item “O velho centro ferroviário de Ponta Grossa – PR”, embora a autora reconheça a importância do cenário político na concretização desse fato.

povoado, fez que a sensação de participação social fosse totalmente satisfeita (MONASTIRSKY, op.cit.).

Quando a ferrovia chegou a Ponta Grossa, no ano de 1894, a cidade teve potencializada sua função como entroncamento viário, graças à sua localização. O modo de vida dos habitantes mudou consideravelmente. Foram construídas outras edificações de apoio, como hotéis, pensões, bares, restaurantes e lojas de varejo, alterando significativamente a composição daquele espaço. O padrão de urbanização também se alterou com a chegada da ferrovia: quando foi estabelecida, a linha férrea era periférica ao centro da cidade; poucas décadas depois, o centro se expandiu. Novos bairros surgiram, e aumentou a concentração de moradias e estabelecimentos comerciais próximos aos trilhos. As ruas que levavam à estação de trem foram as primeiras a se verticalizarem. Ocorreu a transferência daquilo que se considerava “centro” da cidade: antes orbitava em torno da Matriz e da Rua XV de Novembro e com a chegada da linha férrea passa para a proximidade do Pátio central.

A edificação da Estação Ponta Grossa, na época denominada Roxo de Rodrigues⁴, trouxe para o imaginário coletivo a ideia de que a cidade, antes isolada do restante do país e do mundo, agora estava conectada a ele, um sentido de pleno desenvolvimento e opulência. A arquitetura eclética, rica em ornamentos e luxo, contribuiu para que a mitificação da ferrovia acontecesse, a partir do momento em que esse sistema passou a integrar o cotidiano dos pontagrossenses.

Com o desenvolvimento do transporte rodoviário e aéreo na segunda metade do século XX, porém, o investimento no sistema ferroviário foi diminuindo em todo o país, bem como a quantidade de carga e o número de passageiros transportados pelo sistema. Devido à redução dos investimentos na ferrovia, o território nacional começou a se organizar de outra maneira, mas as instalações relacionadas à ferrovia não desapareceram. Resquícios como chaminés, edifícios, vias, cabos, trilhos, sinais de todo tipo, em geral abandonados, formaram uma nova paisagem, decadente,

porém proveniente da promissora paisagem anterior (VIÑUALES, 2007). Apesar desse estado de abandono, o mito da ferrovia perdura até hoje no inconsciente coletivo, por tudo o que representou para a sociedade da época (MONASTIRSKY, op. cit.), em especial nas famílias que tiveram como ferroviários seus pais, avós etc.

Em 1986, a administração municipal de Ponta Grossa começou a negociar o desvio do trecho da ferrovia que cortava o centro da cidade, tema esse que será tratado com mais profundidade posteriormente. O desvio Ribas-Tibagi, assim, passou a ligar por fora da cidade os dois extremos da linha que antes atravessava a sua porção central. Um novo pátio, na periferia da cidade, substituiu o pátio central (LUZ, 2006).

A decisão de remover os trilhos foi bastante questionada. Já em abril de 1990, quando tal ideia era ainda discutida, o jornal *Gazeta do povo* publicou uma matéria a respeito da tendência daquela década em retirar a ferrovia do centro das cidades brasileiras, intitulada “Ferrovia sempre relegada a segundo plano – O Brasil à margem dos grandes países” (*Gazeta do povo*, 22 abr. 1990). Contrariamente à celeridade dos gestores em remover os trilhos como medida para liberação do tráfego de veículos particulares, o periódico registra aquilo que, informalmente, seria lamentado pelos profissionais pontagrossenses da área da engenharia: que a remoção completa de remanescentes ferroviários talvez tenha significado a perda de uma oportunidade de aproveitamento do sistema sobre trilhos, além de um desserviço à memória ferroviária em Ponta Grossa.

Como destacado anteriormente em relação a Ponta Grossa, a cidade se desenvolveu em um terreno com topografia acidentada. Esse fato, que era uma vantagem do município enquanto ponto de conexão de caminhos pela visibilidade que proporcionava, reflete-se claramente na sua ocupação urbana atual. A maioria dos vazios urbanos corresponde a áreas de fundo de vale, com declividade alta e pouca viabilidade para a construção de edificações e vias.

Como consequência, as vias de Ponta Grossa se desenvolveram prioritariamente em torno dos espigões do terreno, eixos radiais em relação ao centro da cidade. Esses eixos e a dificuldade de criar ligações interbairros são consequências da topografia característica de Ponta Grossa em escala municipal. As linhas férreas também se localizam sobre os espigões, devido à limitação dos trens em vencer grandes declives. Além desses espigões principais, de forma geral o traçado de Ponta Grossa foi concebido como uma série de quadrículas – vias

4 Originalmente, a Estação Central de Ponta Grossa era denominada de Estação Roxo Rodrigues. Posteriormente, recebeu do sistema ferroviário o nome Estação Ponta Grossa, e, em meados de 2000 (já desativada da RFFSA), teve seu nome trocado novamente pela Secretaria de Turismo da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa para Estação Saudade.

paralelas e perpendiculares. As descontinuidades visíveis nas diversas malhas perpendiculares são, em sua maioria, áreas de fundo de vale – com exceção da área da ferrovia, mais plana.

A importância do antigo pátio de manobras da ferrovia como espaço livre central em Ponta Grossa é destacada ao percebermos, como colocado por Monastirsky (op. cit.), que as áreas de lazer no perímetro urbano de Ponta Grossa resumem-se às poucas praças do centro, em geral relacionadas às igrejas locais. Além dessas praças, os únicos espaços livres públicos são áreas de fundo de vale, pouco utilizadas para fins de lazer devido à sua grande declividade, e o antigo pátio ferroviário, mais plano e portanto com melhor potencial de aproveitamento nesse sentido.

Trata-se de um raro espaço livre, de grande importância como “respiro” em relação à área densa do centro da cidade, cobijado também por se tratar de uma área grande e plana em meio ao centro, de topografia acidentada; é uma área carregada de significações, diferentes conforme os muitos usuários e transeuntes que dele usufruem. Finalmente, é considerado lugar de memória por referenciar diretamente a ferrovia. Além de a vista a partir desse lugar permitir observar os bairros mais antigos de Ponta Grossa, o começo do caminho das tropas e a paisagem dos Campos Gerais, o transeunte pode se recordar da época da ferrovia naquele local por meio dos edifícios, monumentos e espaços projetados na transição entre o século XIX e o século XX e que ali permanecem, como remanescentes ferroviários.

Porém, por se tratar de um trecho do meio urbano do centro de Ponta Grossa, é compreensível e esperado que haja determinadas transformações ao longo do tempo. A instauração de outros elementos construídos, tanto dentro da área do antigo pátio de manobras quanto nos arredores, é compreensível e de certa forma necessária. Foi a existência de construções de tantas épocas e estilos diferentes que levou à elaboração de uma hipótese: é possível que parte do significado das edificações remanescentes ferroviárias tenha se perdido, para a população pontagrossense, a partir das ressignificações de um espaço antes inteiramente ferroviário? Os significados e discursos dos elementos construídos que compõem aquele lugar variam conforme o indivíduo e seu contexto?

O lugar em questão é complexo e dele fazem parte ao menos dez elementos construídos de diferentes idades. Além desses elementos, presentes de forma

concreta na paisagem urbana, aquele lugar é definido por questões sociais, econômicas, políticas. Toma-se por base a ideia da arquitetura (edificação) enquanto concretização possível de um determinado contexto, ou seja, um símbolo. O objeto de estudo, portanto, é complexo, motivo pelo qual se apresenta, neste artigo, uma breve discussão sobre os conceitos “lugar de memória” e “topofilia”, considerando a lógica da semiologia para interpretar o objeto de estudo – o velho centro ferroviário – de maneira integral.

No objeto aqui pesquisado, é o espaço do antigo pátio, hoje um parque denominado “Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas”, que funciona como aglutinador dos elementos construídos que com ele dialogam. Porém, mais do que um espaço dentro da cidade, mais do que uma área deixada vazia para servir de cenário para a vida urbana, define-se desde o início deste trabalho que o pátio da ferrovia pode ser interpretado como um lugar, um espaço urbano que carrega, para diferentes expectadores, diferentes significados, e que referencia determinados hábitos, crenças, memórias.

No entanto, esse lugar não se encontra bem definido, com barreiras físicas que determinam seus limites ou o isolam do contexto ao seu redor. Faz-se necessário, portanto, compreender que existe uma paisagem integrada por esse e por outros lugares ou espaços. Neste trabalho, compreende-se a paisagem como “aquilo que se mostra”, “o que se percebe”. “Lugar” é uma delimitação escalar menor, mas não menor na intensidade de coisas que ali acontecem. Trata-se de dois conceitos dialéticos, no sentido de que um pode aparecer no outro. Dessa forma, o centro velho é um lugar (que pode ser compreendido como “lugar de memória”). Existe a paisagem ferroviária nesse lugar e também além dele. Assim, a delimitação espacial é o espaço; acrescido de significado, lugar; o contexto é um determinado tipo de paisagem⁵.

5 Se considerarmos a abordagem da paisagem na acepção da geografia cultural, a dimensão do significado caracteriza também a paisagem; no conceito de lugar, contudo, essa dimensão é ainda mais palpável devido ao reduzido alcance espacial daquilo que costumamos chamar de lugar. Ambos os conceitos poderiam ser utilizados para tratar do objeto de estudo; pareceu, contudo, mais apropriado se ater à ideia de lugar imerso em uma unidade de paisagem que tem como referencial a linha férrea – é, portanto, mais ampla e espacialmente maior.

Nesse caso há uma aproximação com uma das ideias de Tuan (1980): o autor compreende que em determinadas situações cenário e paisagem podem ser compreendidos de forma análoga, sendo que a diferença é que a ideia de cenário remete sempre à ilusão, enquanto o termo paisagem refere-se à realidade. Salvo essa diferença, ambos se referem a uma determinada cena, ou ação, que tem por contexto de realização uma série de elementos morfológicos como pano de fundo. O autor sugere uma analogia entre teatro e vida cotidiana, aqui empregada tomando como exemplo a movimentação ferroviária que acontecia e deixou de acontecer no pátio central: no teatro, finda a cena, permanece o cenário. Ao observar apenas o cenário em um palco sem vida, o que vê o espectador? De que se lembra, e que sentimentos permanecem? Até que ponto quem não assistiu à peça consegue compreender seu tema, as emoções e tensões da história se tiver apenas acesso visual ao cenário remanescente no fundo do palco? Da mesma forma pode-se compreender os elementos construídos que restaram da época da ferrovia, permanecendo em cena no pátio central de Ponta Grossa; infere-se que nem todos os transeuntes tenham condições de reviver as emoções e sentimentos da época em que havia, ali, atividade ferroviária.

Assim, considera-se que o lugar estudado é delimitado e definido por uma série de elementos construídos – o pátio da ferrovia é rodeado por um plano de fachadas que define onde começa e onde acaba aquele espaço livre; é, portanto, compreendido como um fragmento dentro da unidade de paisagem que é a paisagem ferroviária, no compartimento pontagrossense.

Tuan (op. cit.) cria o termo “topofilia” para definir um novo conceito dentro da Geografia Cultural. Segundo o autor,

Topofilia é o elo afetivo entre a pessoa e o lugar ou ambiente físico. Difuso como conceito, vívido e concreto como experiência pessoal [...]; útil quando pode ser definida em sentido amplo, incluindo todos os laços afetivos dos seres humanos com o meio ambiente material. Estes diferem profundamente em intensidade, sutileza e modo de expressão. (p. 19).

Pierre Nora (op. cit.) debate especificamente os lugares de memória. Para o autor, “há locais de memória porque não há mais meios de memória. [...] Se habitássemos ainda nossa memória, não teríamos necessidade de lhe consagrar lugares”. Pode-se compreender essa

afirmação tratando do lugar de memória enquanto um conjunto arquitetônico histórico. Não vivemos mais o tempo em que eram feitas edificações como aquelas; nosso cotidiano é completamente diferente daquele quando o centro histórico foi construído.

Os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notariar atas, porque essas operações não são naturais. [...] Sem vigilância comemorativa, a história depressa os varreria. Mas se o que eles defendem não estivesse ameaçado, não se teria, tampouco, a necessidade de construí-los. Se vivéssemos verdadeiramente as lembranças que eles envolvem, eles seriam inúteis. E se, em compensação, a história não se apoderasse deles para deformá-los, transformá-los, sová-los e petrificá-los eles não se tornariam lugares de memória. É este vai e vem que os constitui: momentos de história arrancados do movimento da história, mas que lhe são devolvidos. Não mais inteiramente a vida, nem mais inteiramente a morte, como as conchas na praia quando o mar se retira da memória viva. (Ibidem, p. 7).

Esse ponto de vista, embora possa parecer pessimista ou ainda um dilema impossível de resolver, pode também ser interpretado como mais uma justificativa para a existência desses lugares que chamamos de memória: como não habitamos mais nossa memória, os lugares que a ela consagramos tornam-se extremamente importantes.

Para Tuan (op. cit.), é certo que o edifício histórico e o novo não podem ser comparados no que toca à sua carga simbólica. O autor defende que o indivíduo tem a necessidade de perceber um edifício histórico sinesteticamente para que possa compreendê-lo:

Tem-se, algumas vezes, afirmado que o arranha-céu de aço e vidro é o equivalente moderno da catedral medieval. Realmente, afora a preferência vertical, as duas construções têm muito pouco em comum. Elas não exemplificam os mesmos princípios de construção, elas não servem para o mesmo uso e seus significados simbólicos são inteiramente diferentes. O arranha-céu moderno agrada amplamente a vista embora os diversos tipos de assoalhos provoquem mudanças nos estímulos táteis. Se há som, provavelmente é musak, que significa ser audível, mas não ouvido. Em contraste, a experiência do interior da catedral envolve a visão, audição, tato e olfato. Cada sentido reforça o outro,

de modo que, juntos, esclarecem a estrutura e a substância do edifício todo, revelando seu caráter essencial. (p. 29).

No lugar estudado neste trabalho, há alguns elementos históricos: as estações de trem, o armazém de carga, o hospital ferroviário e uma praça. Há, também, elementos relativamente novos: um parque urbano, uma passarela metálica, um terminal de ônibus, todos da década de 1990; um shopping center e um centro de comércio popular construídos depois do ano 2000. As memórias, sentimentos e sensações que cada um pode alavancar, considerando que todos podem funcionar como símbolos, serão bastante variados, mas, para um mesmo indivíduo, é coerente acreditar que as ideias provenientes da análise de todos os edifícios históricos tenham semelhanças entre si. Seria a comprovação da ideia de Tuan de que os edifícios históricos carregam uma mensagem particular. O autor afirma, ainda, que temos a tendência a absorver a realidade de forma extremamente ágil, efêmera, mas que quando há associação histórica – se há lembrança de fatos históricos que santificaram a cena, por exemplo – perdurará além do efêmero. O mesmo acontece quando se combina o prazer estético com a curiosidade científica, o que justifica perfeitamente a escolha desse sítio para trabalho se o indivíduo que escolhe aprecia as marcas do passado. Para que mais pessoas interpretem um determinado lugar como lugar de memória e dele gostem e se apropriem, é necessário torná-las conscientes da trajetória daquele espaço: “a consciência do passado é um elemento importante no amor pelo lugar. [...] Para intensificar a lealdade, se torna a história visível através de monumentos” (TUAN, op.cit.).

O conceito de topofilia é especialmente útil no caso do lugar estudado neste trabalho. É congruente com o posicionamento aqui defendido, pois considera com especial atenção a percepção individual (diferenciação de determinado fenômeno ou lugar apreciados por diferentes indivíduos) e à coletiva (a mesma diferenciação, mas entre grupos). Mais além, a ideia de topofilia compreende que a percepção não é apenas visual, mas sinestésica e emocional. Pode envolver a visão, o tato, todos os sentidos. O sentido da visão não comunica ao homem com a mesma riqueza que se consegue por meio de outros sentidos. Um ser que apenas observa é espectador; o que cheira, toca, ouve é envolvido como participante daquele lugar – e assim, por envolver o leitor, o lugar pode gerar topofilia.

Mas, acima de tudo, a topofilia diz respeito aos sentimentos. Para o autor, é difícil expressar os sentimentos que temos para com determinado lugar, mas são justamente esses sentimentos que, quando existem, têm condição de tornar a topofilia uma emoção extremamente forte.

Assim, um lugar (ou ainda, elementos construídos que fazem parte desse lugar) pode(m) ser considerado(s) símbolo(s), ou seja, carrega(m) um determinado discurso. Esse discurso dos edifícios pode ser interpretado de formas diferentes de acordo com o repertório individual ou de cada grupo de indivíduos – dessa forma, um lugar pode carregar uma narrativa (mais ou menos complexa conforme o tipo, quantidade e carga de cada elemento construído que pode ser considerado símbolo). O edifício e os outros elementos antrópicos, como o traçado das vias, jardins e monumentos, remetem a determinado momento histórico ou vivência: são elementos simbólicos. Compreende-se que o pátio central, por ser composto por camadas de marcas deixadas ao longo de uma sucessão de eventos, é composto, entre outros, por diversos elementos que podem ser vistos como símbolos; o pátio, como um todo, também tem sua narrativa.

Desse modo, relacionando as ideias dispostas previamente – a abordagem cultural do espaço urbano, a especificidade da leitura do meio urbano para cada indivíduo, a carga simbólica especial quando relacionada a elementos construídos históricos –, fica clara a importância de determinados elementos concretos como ícones que se associam a outros conhecimentos, nesse caso ligados à história e à memória. A conservação desses elementos, portanto, é de suma importância para que uma determinada narrativa não se perca – o que se comprova no caso do Centro Ferroviário de Ponta Grossa: quanto menos conservação, menos topofilia (e afeição) das pessoas em relação aos elementos construídos; conseqüentemente, menos uso e, portanto, menos oportunidades de observar e compreender seus discursos.

REFERÊNCIAS

CHAMMA, G. V. F. Os **Campos Gerais**: uma outra história. Santa Maria: Pallotti, 2007.

FERNANDES, J. C. **Das colinas do Pitangui**. Ponta Grossa: Gráfica Planeta, 2003.

LANDIM, P. C. **Desenho de paisagem urbana:** as cidades do interior paulista. São Paulo: UNESP, 2003. Disponível em: <<http://goo.gl/4ifM3z>>. Acesso em: 14 out. 2014.

LUZ, C. E. **Rede e região:** desmistificação do determinismo tecnológico: o caso da linha férrea Ponta Grossa-União da Vitória nos Campos Gerais/Mata de Araucária (PR). 2006. 173 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências da Terra, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2006.

MONASTIRSKY, L. B. **Ferrovia:** patrimônio cultural: estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). Florianópolis: UFSC, 2006.

NORA, P. **Entre memória e história:** a problemática dos lugares. Tradução Yara Aun Khoury, 1993, p.

28-42. Disponível em: <<http://goo.gl/j8ZBYD>>. Acesso em: 10 dez. 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA. A cidade. 2015. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/acidade>>. Acesso em: 8 ago. 2016.

SETTI, J. B. Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.

TUAN, Y. Topofilia. São Paulo: Difel, 1980.

VIÑUALES, G. Olhares sobre o patrimônio industrial. 2007. Disponível em: <<http://goo.gl/2SFJHI>>. Acesso em: 16 ago. 2014.