

Em busca da memória de Jacarezinho (PR): estação ferroviária de Jacarezinho e expressões da afetividade¹

*In search of the memory of Jacarezinho (Paraná, Brazil):
Jacarezinho railway station and expressions of affectivity*

JULIANA CAROLINA DA SILVA^a
LUCIANA BRITO^b

^a Mestranda pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual de Maringá. Bolsista do Projeto de Extensão *Salão de Artes Plásticas de Jacarezinho: diálogos entre memória, arte, preservação e ensino*, do Programa Universidade Sem Fronteiras, financiado pela Secretaria de Estado da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior do Paraná.

E-mail: ooliin.ju@gmail.com

^b Doutora em Letras pela Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, campus de Assis. Atualmente é diretora do Centro de Letras, Comunicação e Artes da Universidade Estadual do Norte do Paraná e docente do Programa de Pós-Graduação em Letras da Universidade Estadual de Londrina. Coordena e orienta o Projeto de Extensão *Salão de Artes Plásticas de Jacarezinho: diálogos entre memória, arte, preservação e ensino*, do Programa Universidade Sem Fronteiras, financiado pela Secretaria de Estado da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior do Paraná.

E-mail: lbrito@uenp.edu.br

Este estudo consiste na interpretação da construção de narrativas que gravitam em torno da estação ferroviária de Jacarezinho. Na oralidade as pessoas inventaram e reinventaram suas experiências sobre a edificação e a máquina férrea, engendrando relações que transportaram seus enredos para fora dos trilhos. Representado em fotografias, poesia e lenda, o descarrilamento das memórias permite a construção de relações com outros aspectos e delinea o trajeto da afetividade que envolve o local. Nesse sentido, a estação ferroviária de Jacarezinho é redimensionada e surge múltipla, não apenas como ponto de chegada e partida, mas também, e significativamente, de contato humano a ser analisado como um espaço público no qual relações de trocas encontram-se associadas à produção de sentimentos de pertencimento e delimitação de identidade de grupos em seus frequentadores. Contudo, sem as viagens e utilidade da edificação, o afastamento das pessoas com o local, o desuso, deterioração e a perda das referências pessoais, acarretaram o adormecimento do significado social. Desta maneira, propomos uma breve observação acerca dos caminhos da afetividade, com relação ao patrimônio ferroviário de Jacarezinho, narradas nas fotografias, poesia e lendas e a reflexão acerca das dificuldades locais de preservação e revitalização, dialogando com o conceito de ressonância.

Palavras-chave: estação ferroviária de Jacarezinho, afetividade, ressonância, história local.

This study is the interpretation of the construction of narratives that revolve around the train station in Jacarezinho. In orality, people invented and reinvented their experiences on the building and the iron machine, generating relationships that transported their plots off the rails. Represented in photographs, poetry and legend, the derailment of memories allows building relationships with other aspects and outlines the path of affection that surrounds the site. In this sense, the Jacarezinho railway station is resized and multiplies its existence, not only as arrival and departure point, but also, and significantly, human contact. Being considered as a public space in which trade relations are associated with producing feelings of belonging and group identity delineation in its users. However, without the travels and utility of the building, non-use, deterioration, and the loss of personal references led to social significance numbness. Thus, we propose a brief remark about the affectivity of ways concerning the railroad heritage of Jacarezinho narrated in photographs, poetry and legends, reflecting on local problems of preservation and revitalization and dialoguing with the concept of resonance.

Keywords: railway station Jacarezinho, affection; resonance, local history.

¹ Este trabalho foi realizado com apoio do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico.

INTRODUÇÃO

Visto que a memória afetiva constitui um substrato formal ao longo do tempo por camadas entrelaçadas que ajudam a formar a sociedade atual, buscaremos apreender vestígios desta memória que denota o valor afetivo da estação ferroviária de Jacarezinho, a fim de observar a percepção e importância dadas a este local por fotografias e poesia que narram as memórias afetivas e da história que estas representam.

As memórias são significativos documentos que se expressam a partir de lembranças e perpetuam lugares como paisagens e cenários para uma constante visita ao passado, trazendo a si díspares sentimentos registrados em narrativas, sonhos e percepções. De forma que o lugar de memória, segundo Nora

São lugares, com efeito nos três sentidos da palavra, material, simbólico, funcional [...]. Mesmo um lugar de aparência puramente material, como um depósito de arquivos, só é lugar de memória se sua imaginação o investe de uma aura simbólica. (NORA, 1993, p. 21).

São locais que carregam cumplicidade, afetividades, identidades, lembranças e, como uma pessoa, possui alma construída pela memória e atrelada ao ambiente concreto, pois as histórias narradas ao longo do tempo e todas as memórias coletivas sobre o local estão sedimentadas no meio, impregnadas por saudade. A procura de registros e sinais da ausência narram a memória dos lugares, como nos explica Susana Gastal,

conforme a cidade acumula memórias, em camadas que, ao somarem-se vão constituindo um perfil único, surge o lugar de memória [...] onde a comunidade vê partes significativas do seu passado com imensurável valor afetivo. (GASTAL, 2002, p. 77).

Dessa maneira, a memória faz o elo de interpretação do pretérito compondo a imagem do acontecido. Seguindo o ponto de vista de Le Goff,

[a] memória como propriedade de conservar certas informações remete-nos em primeiro lugar a um conjunto de informações psíquicas, graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, ou que ele representa como passadas. (LE GOFF, 1996, p. 423).

Ao terreno da memória pertencem as representações e imagens acerca do tempo, seja ele imaginado ou vivido,

embora sejam áreas pouco observadas na reconstrução histórica da região do Norte Pioneiro do Paraná. Da ausência, Freire elucida quando diz que:

A memória, compreendemos melhor, elabora-se a partir da ausência, e com pé fincado no presente, volta-se para frente. Nesse terreno, as mais aparentemente insignificantes lembranças são artigos de valor, sendo necessário guardá-las com cuidado, sabendo do risco que se corre com a perda desse que é o nosso mais valioso e invisível patrimônio. (FREIRE, 1978, p. 45).

Portanto, da memória da poesia e das imagens, do real e do imaginário, do individual e do coletivo, pode renascer o passado. Como nas palavras de Nora (1993, p. 9), que diz que “a memória se enraíza no concreto, no espaço, no gesto, na imagem, no objeto”. Dessas raízes surgem como rachaduras do tempo presente, projetam-se os lugares de memória, patrimônios de uma cultura simbólica, viva, que distingue e se faz presente no tempo em que vivemos, projetando traços identitários ao lugar, à comunidade e à cidade. E nas palavras de Susana Gastal (2002, p. 77), repousa a lucidez:

as diferentes memórias estão presentes no tecido urbano, transformando espaços em lugares únicos e com forte apelo afetivo para quem neles vive ou para quem os visita. Lugares que não apenas tem memória, mas que para grupos significativos da sociedade, transformam-se em verdadeiros lugares de memória. (GASTAL, 2002, p. 77).

Nesses lugares, as memórias fazem o lugar e o lugar sustenta as memórias; conjugam-se conferindo identidade e singularidade ao local. A população é importante instrumento de perpetuação das memórias, uma vez que é depositária de informações e receptora das simbologias que configuram as identidades, imagens e representações.

A partir disso, buscaremos observar os afetos que giraram em torno da estação ferroviária de Jacarezinho, as funções e simbologias adquiridas pelo local e as atividades que no presente tornam (ou não) esse local um lugar de memória e de conscientização do passado.

PRIMEIRAS REPRESENTAÇÕES

O contexto político do país em 1930, próximo à inauguração do trecho, havia se instaurado sob a ameaça da grande crise internacional de 1929 e da “ameaça” de

outubro de 1930 pelo “fantasma da revolução”. No cenário regional, a preocupação se estabelecia por causa da aproximação da Estrada de Ferro Sorocabana ao Norte Pioneiro, o que comprometeria a arrecadação do estado do Paraná, uma vez que havia a intencionalidade paulista de escoar a produção diretamente para o Porto de Santos. Tais ameaças configuravam um cenário significativo em nível federal, estadual e local.

Portanto, a linha de ferro Paranapanema foi construída para evitar a “ameaça” vinda do estado de São Paulo, tendo o início da construção em 1912 com a promessa de guardar os lucros do estado, representado pelo desenvolvimento econômico e maior fluxo demográfico. Tornava-se assim uma obra que edificaria a esperança de crescimento da região e economia do estado do Paraná ao guardar os lucros e ser transporte de mão-de-obra, investimento e informação.

A construção da linha férrea somente chegou ao fim em 1930, concluindo-se o trecho que ligava Guimarães Carneiro a Jacarezinho com 16 km. A partir desse momento, ligada ao sentimento de segurança, desenvolvimento e prosperidade, a imagem a retrata:

Na figura, em primeiro plano, notam-se os animais que denotam a função da estação de transportar cargas. Em segundo plano está a construção da estação de passageiros, que

devia ser inaugurada solenemente no dia 5 de outubro de 1930, conforme consta no calendário da Rede, mas a célebre

Revolução de 1930 que rebentou no dia 4 do mesmo mês, esta festa não foi realizada e somente no dia 17 de outubro é que um trem com tropas revolucionárias e comandadas pelo general João Francisco é que aqui chegou com 118 homens tomando conta da cidade e aprisionando os antigos adeptos da velha e corrompida Política Administrativa onde o voto dos defuntos é que valia nas eleições. (AIMONE, 1975, p. 104-105).

O coronelismo, a influência do poder das famílias tradicionais, o catolicismo na política e a violência marcavam a realidade social de Jacarezinho nos anos de 1930. Seguiu a questão social do estado do Paraná do período, sendo as primeiras décadas do século XX bastante tumultuadas, com denúncias de chacinas contra os indígenas e de violência contra caboclos e sertanejos, além de constantes ataques de cangaceiros e bandoleiros às fazendas da região.

Além desse cenário conturbado, a política de aumento populacional do estado e as propagandas das férteis terras do Paraná com auspícios de pujança traziam muitas pessoas a comprar propriedades na região do Norte Velho. As ações do interventor do estado do Paraná, Manoel Ribas, promoveram uma política pública de terras com doação de propriedades a amigos e conhecidos com um simples pedido às instâncias burocráticas do governo. Também havia, por volta dos anos de 1930, a associação entre o governo do estado, a Igreja Católica e a iniciativa privada no tocante à questão agrária e a relativização de público e privado na posse das terras devolutas.



Figura 1. A estação ferroviária de Jacarezinho nos anos 1930.

Fonte: Rossi (2010).

De forma que, em pouco tempo, construções surgiram na forma de casas, armazéns e movimentação nos entornos da estação, como narrado pelas fotografias.

Na figura 2 encontramos primeiro a vegetação, após a qual vemos nascerem habitações e armazéns e, à esquerda destes, a estação ferroviária. A fumaça que sai do trem destaca o local, faz dele o edifício de destaque e tema do retrato. Na figura 3 notamos a locomotiva, principalmente pelo rastro da fumaça, deste rastro primeiro

vemos as construções, algumas pessoas, um automóvel e, após, os vagões.

Para a observação das fotografias, nos norteamos pelas considerações de Burke (2004, p. 43 e 236) quando diz que “imagens não foram criadas, pelo menos em sua grande maioria, tendo em vista futuros historiadores” e que elas “dão acesso não ao mundo social diretamente, mas sim visões contemporâneas daquele mundo”.



Figura 2. A estação ferroviária nos anos 1930.

Fonte: Rossi (2010).



Figura 3. A construção da estação ferroviária de Jacarezinho.

Fonte: Rossi (2010).

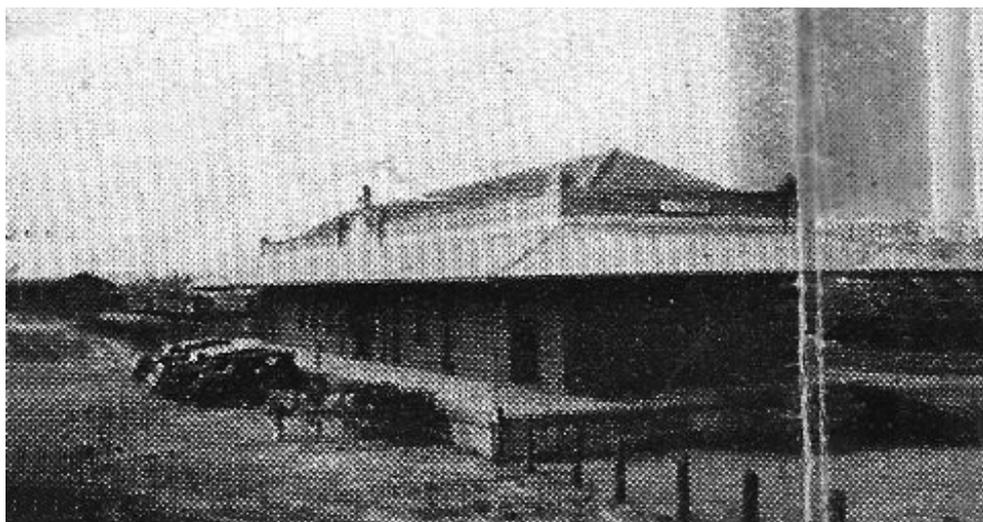


Figura 4. A estação ferroviária em seus primeiros tempos.

Fonte: Rossi (2010).

Logo, não concebemos que a fotografia tenha um olhar inofensivo, pois na verdade partimos de que lidamos com imagens feitas por um profissional no intuito de promover o registro oficial da estação ferroviária, uma vez que as imagens observadas desse período foram utilizadas por jornais e órgãos públicos.

Nessa perspectiva, considerando que, no período, o automóvel era símbolo de distinção social, representando “status quo” e poder aquisitivo, observa-se nas figuras 2 e 3 a associação do automóvel com o sistema férreo.

Concomitante, o sentido do discurso fotográfico seria que pessoas que possuíam automóveis (poder aquisitivo maior) eram as que mais utilizavam o trem para a locomoção nos primeiros anos da instalação dessa estação. Afinal, a associação da estrada férrea com essa outra representação de “progresso” (o automóvel), se faz intencional na medida em que ambos denotam “status quo” para quem os utiliza e para a cidade.

Dentro dessa significação, observamos também as imagens a seguir.



Figura 5. O Governador viajando de trem.

Fonte: Rossi (2010).



Figura 6. Acadêmicos de Medicina visitam Jacarezinho.
Fonte: Rossi (2010).



Figura 7. Esperando o trem.
Fonte: Rossi (2010).

Atentemo-nos na pose de políticos, representantes do poder público local e pessoas das classes abastadas no início dos anos de 1930 na figura 5, na escolha do local para o registro da passagem de estudantes de medicina da UFPR por Jacarezinho em 1937 na figura 6, e no vestuário escolhido para a imagem dos jogadores e dirigentes da Associação Esportiva de Jacarezinho (bem trajados com ternos, gravatas e chapéus) na figura 7. Destas imagens notamos que a estação ferroviária e

seus componentes materiais (trens e trilhos), se tornaram paisagens que, embrenhadas no contexto, designavam à cidade um grau elevado de importância e significação política e econômica.

Então, a estação havia se tornado, para além de sua utilidade prática, um símbolo. Uma vez que em cidades é comum habitarem espaços que portam simbolismos e centralidade com relação à representação e organização da vida pública. Contudo, Gomes (2001, p. 98) nos aponta

que “Estes espaços não são permanentes: acompanham a vida e a evolução da cidade, sua dinâmica social e sua organização espacial – diríamos que até acompanham sua própria identidade” e o seu desenvolvimento, como veremos ao longo do presente estudo.

COMO ESPAÇO PÚBLICO

Os espaços públicos são imprescindíveis para a edificação de sociabilidades, identidades e vínculos

afetivos. Na estação ferroviária houve, por muitas vezes, o encontro do urbano com o rural pelo contato direto com as pessoas das duas diferentes realidades, assim como de diferentes classes sociais, tecendo relações interculturais, e, em alguns casos, de amizade (ARAÚJO; BARBOSA, 2004). Dessa forma, encontraram-se na estação diferentes formas de olhar a vida e o mundo, representações sociais sobre as relações materiais e simbólicas, assim como acerca da própria estação ferroviária e suas significações e importância ao longo do tempo.



Figura 8. Na estação com afilhadas.

Fonte: Rossi (2010).



Figura 9. Na estação... para viajar a Curitiba...

Fonte: Rossi (2010).



Figura 10. Na frente da estação ferroviária.

Fonte: Rossi (2010).

Com o passar deste, houve o incentivo do modal rodoviário no setor dos transportes em detrimento dos demais meios, o que barateou o preço das passagens de trem, tornando-os mais acessível. Assim, já em meados dos anos de 1940, encontramos registro de pessoas de díspares origens a utilizar esse transporte, tornando-se a estação um local em que as pessoas se encontram, conversam, possuindo as relações das mais diversas e se embrenhando na representação da vida das pessoas comuns.

A figura 8 mostra Benedito Moreira, um político local, em frente à estação “antecedendo o embarque de jovens em uma viagem para Curitiba, talvez no final dos anos 40 ou início dos anos 50, [...] ladeado por afilehadas de formatura, ao que parece da antiga Escola Normal de Jacarezinho” (Rossi, 2010).

Na imagem 9, um delegado de polícia de Jacarezinho é acompanhado por parentes na espera do trem em meados de 1960. E na derradeira figura 10, dos anos de 1970, originária de um acervo familiar, encontramos várias pessoas de uma família defronte à estação posando para a foto após a espera da chegada de um parente.

Nessa sequência de imagens pudemos notar, além da popularização do local, que este se tornou ao longo dos anos mais do que um ambiente de interesse econômico e político. Foi atribuída à estação a circulação de produtos,

serviços, ideias, palavras e afetos marcados pelo contato direto entre as pessoas.

Portanto, foi construída ao longo das décadas na estação ferroviária de Jacarezinho uma relação de sociabilidade entre seus frequentadores, contribuindo na ligação entre as pessoas que habitavam a cidade e o entorno do edifício observados nesse estudo. De forma que a vida coletiva da estação, além de comercial, esteve relacionada a diferentes experiências e práticas sociais como a sociabilidade geral e, possivelmente, de eventos ritualizados que cercavam o local.

Como vimos, a estação ferroviária e seu sistema férreo possuíam um valor estritamente econômico e político antes de sua construção. Nos primeiros anos, fez-se um local de distinção social, uma paisagem que acompanhava a solução para a “ameaça” e a segurança dos grandes proprietários e políticos em resguardar a economia e a representar. O incentivo ao transporte rodoviário, a retirada de empresas estrangeiras do controle das ferrovias, a popularização das passagens e a estatização das estações ajudaram para que houvesse uma mudança de olhar sob esse local.

Nos anos de 1950, a memória impressa pelo trem e, conseqüentemente, de seu local de embarque e suas representações ligou-se ao inesperado. Seja em sua imagem:

Trem de Ferro

Vem a mata correndo ver o trem, Casebres, plantações, em disparada, Mas ao vê-lo se afastam para além, Rodando, a regirar, em debandada.

Que medo, que pavor as cousas têm

Dêsse bicho que vem do comendo a estrada, Como o pai do caapora, assim, também Cachimbando, soltando fumarada. [...] Astolfo Batista. (SILVA, 2013, p. 67).

Ou, na associação com a viagem à capital do Estado:

Rumo a Curitiba

Da janela a meus pés, no quarto da cabina, Em rumo à capital, docemente deitada,

Eu vi o sol nascer n'amplidão da campina Como um leque a se abrir toda flechas [...]

Nessa boca de cena, aberta por acaso,

Para, assim, me embalar nessa longa viagem Nesse trem sem pressão, com dez horas de atraso. Astolfo Batista. (SILVA, 2013, p. 68).

O trem e a estação ferroviária deixaram de ser imagens do progresso e passaram a ser o meio de alcançá-lo, surgindo o inesperado na representação do que o futuro pode trazer ao fim dos trilhos. Seguida dessa passagem de valor, também se aliaram para a obsolescência do transporte ferroviário a diversidade dos meios de transporte com a industrialização automobilística e o período da

ditadura civil-militar. Durante a ditadura houve a erradicação de ramais pouco lucrativos e a implantação de projetos estratégicos relacionados ao transporte, o trecho que fazia o funcionamento da estação de Jacarezinho foi fechado com a afirmação de ser “uma linha obsoleta e cheia de curvas” (GIESBRECHT, 2013).

Dessa forma, o último trem de passageiros rodou até 1979, o que fez o local recair sob um adormecimento, esquecido pelas atividades de manutenção do poder público, houve diversas queixas de vandalismo, deterioração do edifício e desabamento parcial do telhado. Na dialética de sentidos, aponta Nora (1993, p. 9) que: “a dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações”. O local adquiriu novos usos por causa de atividades de drogados e prostitutas, mas também foi alvo da saudade que arrasta a memória pelo tempo, motivando ações da comunidade a fim de revisitar o passado:

Com a criação de uma entidade comunitária para a preservação do lugar de memória tratado nesse texto, nos anos de 1990 foi realizado um passeio de trem com estudantes e convidados da entidade de Jacarezinho para a estação de Santo Antônio da Platina, conforme nos relata a figura 11. A recriação do trem e sua funcionalidade fantasiada pelos estudantes da fotografia ou pela lembrança de pessoas mais velhas, estimulou a memória das pessoas e a troca de informações, histórias, dando novas sociabilidades e forjando um lugar de memória.



Figura 11. Quando o trem voltou...

Fonte: Rossi (2010).

CONCLUSÃO

Junto às memórias, os afetos e a busca para entender a mudança destes nos dão percepções sobre o sentimento de pertencimento das pessoas ao lugar, à cidade e à própria região. Por terem esse papel, acabam por contribuir na formação da identidade do país, de grupos ou categorias da sociedade e, também, na recomposição dos vestígios da memória, no resgate dos significados e, por intermédio do estudo destes e de estratégias culturais e educativas, podem desencadear uma ligação entre as gerações de cidadãos e suas raízes. Em vista disso, a preservação observando não somente a restauração do edifício, mas sim o reestabelecimento de ligações afetivas, torna-se fundamental no que diz respeito ao desenvolvimento cultural, refletindo sua formação sociocultural.

Da região marcada por diferenças sociais e concentração de renda, Jacarezinho foi um local de tensas disputas comandado por poucos e poderosos coronéis. As tradicionais famílias proprietárias de terra davam condições de subsistência para trabalhadores recém-chegados de outras regiões e, em troca, conquistavam gratidão e fidelidade dessas pessoas. Uma estrutura social que marcou a história política da região como um todo e deixou marcas ainda hoje sustentadas pelos neocoronéis da contemporaneidade.

No meio desta história, como em uma narrativa lendária, podemos contar que a estação ferroviária dava às pessoas o sonho de mudança do cenário de muitas “ameaças”, com esperança de prosperidade e riquezas. Primeiramente sem muita utilidade para a população, mas posteriormente, de amplo acesso, com enleios de classes, laços, ideias, perspectivas, caminhos e memórias. Marcou o tempo áureo da cidade quando lendas de maldições que prediziam um futuro adormecido talvez ainda não existissem. Porém, como esse tempo, o edifício e seus antigos usos, o encontro do cotidiano, da expectativa do inesperado ou do reencontro do familiar foram adormecidos, vemos agora a imagem de uma promessa que não vingou. Os laços que se teceram nesse hiato da história trazem o pertencimento ao rumo da história do edifício. “A identidade então costura [...] o sujeito à estrutura. Estabiliza tanto os sujeitos quanto os mundos culturais que eles habitam, tornando ambos reciprocamente mais unificados e predizíveis” (HALL, 2004, p. 12).

Contudo, fazer uma leitura da paisagem que a estação ferroviária de Jacarezinho havia se tornado é um exercício de interpretação. Partimos da noção de que

“A paisagem não é um suporte passivo, mas uma existência ativa, integrante e testemunha de uma dinâmica cultural que se constrói no tempo e se manifesta no espaço.” (FIGUEIREDO, 2008, p. 4).

A paisagem construída é uma representação dos tempos vividos, um reflexo do modo de apropriação e dos traços culturais dominantes, podendo ser, portanto, uma revisão literária da história local. Sauer (1998, p. 9) esclarece que “a paisagem cultural é modelada a partir de uma paisagem natural por um grupo cultural. A cultura é o agente, a área natural é o meio, a paisagem cultural o resultado”.

Em 2000, o Instituto do patrimônio histórico e artístico nacional – IPHAN – realizou o tombamento da estação ferroviária de Jacarezinho depois de vários apelos e sinais de alerta de técnicos e moradores preocupados com o futuro local. Uma vez que após a dissolução da entidade comunitária de preservação, o local se encontrava abandonado e preso aos usos indevidos.

Restaurado o edifício, este foi entregue aos cuidados da prefeitura municipal de Jacarezinho. Das ações do órgão público, a primeira foi colocar segurança para evitar o vandalismo e usos indevidos do ambiente e, em segundo plano, ficaram atividades culturais no local que atualmente são esporádicas. Em paralelo à falta de atividades ligadas ao lugar de memória, Bolle nos diria que ao que devemos direcionar nossas ações de preservação:

não são, em primeiro lugar, objetos ou artefatos, obras arquitetônicas ou urbanísticas, mas algo mais próximo da gente, uma memória corporal e fisionômica, uma memória da percepção, do jeito de olhar e andar [...] Todas essas coisas naturalmente estão ligadas percepção de um espaço. Lugares e objetos evocados como sinais topográficos e vasos recipientes da história da sensibilidade e da formação de emoções. (BOLLE, 1984, p. 14).

Ou seja, faz-se necessário pensar ações que liguem a memória e a identidade ao local, criando laços de significação entre as memórias e as gerações. Muito se perdeu pelo tempo, a movimentada vida da sociedade próspera deu lugar à saudade preenchida pelos registros das lembranças que ainda povoam a mente dos moradores.

Então, o desafio dos dias atuais se faz ao combinar o legado cultural da época de construção da estação a sua bagagem, ampliando o conceito patrimonial dentro de princípios com base no respeito ao lugar de memória e aos laços que eternizam o lugar, o que ainda se faz distante das grandes ações práticas. É retirar a preservação

do campo teórico, levando-a a ações educacionais e culturais para a sociedade, seria a melhor forma de evitar a “ameaça” do esquecimento e adormecimento da memória do passado.

REFERÊNCIAS

AIMONE, T. **Jacarezinho, seus pioneiros desbravadores e os que labutaram para o progresso desta terra**. Jacarezinho: Gráfica Universitária, 1975.

ARAÚJO, P. C. A.; BARBOSA, L. R. Feira, lugar de cultura e educação popular. **Revista Nova Atenas de Educação e Tecnologia**, São Luís, v. 7, n. 2, 2004. Disponível em: <<http://bit.ly/2o8AOw8>>. Acesso em: 29 maio 2007.

BOLLE, W. Cultura, patrimônio e preservação: texto I. In: ARANTES, A. A. (Org.). **Produzindo o passado: estratégias de construção do patrimônio cultural**. São Paulo: Brasiliense, 1984.

BURKE, P. **Testemunha ocular: história e imagem**. Bauru: Edusc, 2004.

FIGUEIREDO, F. B. Paisagem cultural: bem material: conceitualizações e relação com o turismo cultural. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA EM TURISMO DO MERCOSUL, 5., 2008, Caxias do Sul. **Anais...** Caxias do Sul: Universidade de Caxias do Sul, 2008.

FREIRE, C. **Além dos mapas: os monumentos no imaginário urbano contemporâneo**. São Paulo: Annablume, 1978.

GASTAL, S. Lugar de memória: por uma nova aproximação teórica ao patrimônio local. In: _____. (Org.). **Turismo, investigação e crítica**. São Paulo: Contexto, 2002. p. 69-82.

GIESBRECHT, R. M. Jacarezinho. **Estações Ferroviárias do Brasil, 2013**. Disponível em: <<http://bit.ly/2rlRiIS>>. Acesso em: 3 jun. 2015.

GOMES, P. C. C. A cultura pública e o espaço: desafios metodológicos. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Orgs.). **Religião, identidade e território**. Rio de Janeiro: UERJ, 2001. p. 93-113.

LE GOFF, J. **História e memória**. Campinas: Unicamp, 1996.

HALL, S. **A identidade cultural na pós-modernidade**. 9. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2004.

NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História**, São Paulo, v. 10, p. 1-22, jul./dez.1993. Disponível em: <<http://bit.ly/2ovodP2>>. Acesso em: 3 jun. 2015.

ROSSI, C. A. (Org.). **Blog Jacarezinho com amor**. 2010. Disponível em: <<http://bit.ly/2pjJkIK>>. Acesso em: 5 jun. 2015.

SAUER, C. O. Morfologia da paisagem. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Orgs.). **Paisagem, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: Eduerj, 1998.

SILVA, G. **O gato e o velho: IV**. Jacarezinho: Cat Arte, 2013.