

Revista
Geografia
e Pesquisa

volume **10**
n° 2

ISSN 1806-8553

unesp 

Ourinhos

2016

© 2016 Curso de Geografia do Campus Experimental de Ourinhos

CAPA

Natália Bae

FOTO DE CAPA

Luiz Fernando Reis

PROJETO GRÁFICO

Maurício Marcelo

DIAGRAMAÇÃO

Robson Santos

REVISÃO

Andressa Picosque e Renato Ritto

EDITORACÃO ELETRÔNICA

TIKINET

R4546

Revista Geografia e Pesquisa / Universidade Estadual Paulista.
Câmpus Experimental de Ourinhos. Curso de Geografia –
Ourinhos: Curso de Geografia, 2014.

74p.; 21cm.

Semestral

v.10, n.1, jan./jul.

ISSN 1806-8553

1. Geografia. 2. História. I. Universidade Estadual Paulista.
Campus Experimental de Ourinhos. Curso de Geografia.
II. Título.

CDD: 910.05

Os textos aqui publicados são de exclusiva responsabilidade dos autores.
Permite-se a reprodução parcial, desde que mencionada a fonte.
Solicita-se permuta – Se solicita intercâmbio – We ask for Exchange

EXPEDIENTE

ADMINISTRAÇÃO E CORRESPONDÊNCIA

Universidade Estadual Paulista, Câmpus Experimental de Ourinhos – Curso de Geografia

Av. Vitalina Marcusso, 1500

19910-206 – SP

PABX: (14) 3302-5700

Home Page: <http://www.ourinhos.unesp.br/revistageografiaepesquisa>

E-mail: revistageografiaepesquisa@yahoo.com.br

EDITORES RESPONSÁVEIS

Fabiana Lopes da Cunha

E-mail: fabiana@ourinhos.unesp.br

Luciene Cristina Risso

E-mail: luciene@ourinhos.unesp.br

SECRETARIA

Leonardo Hiroshi Horie

E-mail: revistageografiaepesquisa@yahoo.com.br

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA – UNESP

Júlio César Durigan

Reitor

Marilza Vieira Cunha Rudge

Vice-Reitora

Carlos Antonio Gamero

Pró-Reitor de Administração – PRAD

Mariângela Spotti Lopes Fujita

Pró-Reitora de Extensão Universitária e Assuntos Comunitários – PROEX

Eduardo Kokubun

Pró-Reitor de Pós Graduação – PROPG

Maria José Soares Mendes Giannini

Pró-Reitora de Pesquisa – PROPE

Laurence Duarte Colvara

Pró-Reitor de Graduação – PROGRAD

CÂMPUS EXPERIMENTAL DE OURINHOS

Andréa Aparecida Zacharias
Coordenadora Executiva

Edson Luís Piroli
Vice-Coordenador Executivo

Fabiana Lopes da Cunha
Coordenadora do Curso de Geografia

REVISTA GEOGRAFIA E PESQUISA

COMISSÃO EDITORIAL

Fabiana Lopes da Cunha – UNESP Ourinhos
Luciene Cristina Risso – UNESP Ourinhos

CONSELHO CIENTÍFICO

Ailton Luchiari – FFLCH/USP / SP
André Munhoz Argollo Ferrão – UNICAMP / SP
Andrea Aparecida Zacharias – UNESP / Ourinhos
Angelita Matos Souza – UNESP / Rio Claro
Antonio Nivaldo Hespanhol – UNESP / Presidente Prudente
Antonio Thomáz Junior – UNESP / Presidente Prudente
Bernadete A. C. Castro – UNESP / Rio Claro
Cenira Lupinacci – UNESP / Rio Claro
David Treece – King's College London / Londres/Inglaterra
Eliseu Severio Sposito – UNESP / Presidente Prudente
João Lima Sant'Anna Neto – UNESP / Presidente Prudente
José Flávio Morais Castro – PUC / MG
José Manuel Mateo Rodriguez – Universidad de Havana / Cuba
Lisandra Pereira Lamoso – UFGD
Marcelo José Lopes de Souza – UFRJ
Marcelo Martinelli – USP / SP
Maria Encarnação Beltrão Sposito – UNESP / Presidente Prudente
Maria Inez Machado Borges Pinto – FFLCH/USP / SP
Ricardo Antonio Tena Nuñez – UNAM / Cidade do México/México
Zeny Rosendahl – UERJ / RJ

Editorial

A revista *Geografia e Pesquisa* é um periódico científico nacional que publica, semestralmente, artigos inéditos e resenhas na área da geografia e ciências afins.

A publicação do primeiro semestre de 2016 (**volume 10, número 1**) conta com sete artigos voltados à temática “Patrimônio Ferroviário”, um importante patrimônio cultural do Brasil. Os estudos são interdisciplinares e integram uma discussão histórica e social de suas imaterialidades por meio das memórias sociais e topofilias. Pode-se agrupar nessa discussão os artigos “A produção da geografia cultural da Universidade Estadual de Ponta Grossa (PR) sobre o patrimônio cultural ferroviário”, de Viviane Regina Caliskevstz e Leonel Brizolla Monastirsky; o artigo “Ferrovia: patrimônio cultural do Brasil”, de Leonel Brizolla Monastirsky; o artigo “O antigo centro ferroviário de Ponta Grossa: topofilia, memória social e significado relacionados ao conceito de lugar”, de Nisiane Madalozzo e Leonel Brizolla Monastirsky; e, por fim, o artigo “Patrimônio cultural e técnicas da fotografia: reflexões sobre o centro histórico ferroviário de Ponta Grossa”, de Martha Raquel de Souza Batista.

Outros artigos apresentam práticas de preservação e políticas públicas sobre esse patrimônio. São eles

o artigo intitulado “Conjunto ferroviário da estação Guanabara (Campinas, SP): estudo sobre práticas de preservação e usos sociais do patrimônio ferroviário”, de Priscila Kamilynn Araujo dos Santos e Eduardo Romero de Oliveira, e o artigo “Acervo museológico: locomotiva Baldwin e seu tênder de abastecimento em exposição desde 2014 na plataforma do Museu Histórico de Londrina”, de Aryane Kovacs Fernandes. O artigo “Território marginal: o patrimônio ferroviário da nova estação de Birigui – fragmentos urbanos”, de autoria de Ananda Soares Rosa e Evandro Fiorin, chama atenção, inclusive, para a situação de deterioração de algumas estações ferroviárias e para a necessidade de políticas e estratégias de percepção para a valorização desse patrimônio.

Agradecemos a todos os colaboradores que contribuíram com nossa revista e aos pareceristas pelas sugestões, que refinaram as ideias apresentadas neste número.

Esperamos que a revista *Geografia e Pesquisa* atinja o propósito da disseminação desses artigos de qualidade e que todos tenham uma boa leitura.

Comissão editorial

Prof.^a Dra. Fabiana Lopes da Cunha e Prof.^a Dra.
Luciene Cristina Risso

Território marginal: o patrimônio ferroviário da nova estação de Birigui – fragmentos urbanos

Marginal Territory: Birigui's new railway station heritage – urban fragments

ANANDA SOARES ROSA¹
EVANDRO FIORIN²

¹ Graduanda em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. E-mail: anandasrosa@hotmail.com

² Arquiteto e Urbanista, Coordenador do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. E-mail: evandrofiorin@gmail.com

Nós nos detemos aqui, no contexto da área da nova estação ferroviária da cidade de Birigui (SP), explicitando o seu processo de constituição e deterioração, tendo em vista o fim do transporte ferroviário, o abandono e a marginalidade predominantes nessa região. A nova estação, construída na década de 1970 para uma cidade modernizada, é, atualmente, um exemplo emblemático do descaso com o patrimônio ferroviário, à mercê da deterioração, no Brasil. Os edifícios remanescentes estão em péssimas condições de conservação, somente algumas paredes com pichações e grafites resistem em meio à vegetação que vai tomando conta das construções, achados quase arqueológicos de um passado muito recente. Ocasionalmente, seus frequentadores são dados à vista. Nesses espaços, deixam suas marcas, apropriam-se do local, transformam as ruínas da ferrovia em um território marginal, o qual buscamos compreender pela detecção de alguns imaginários urbanos, por meio da conformação de novas estratégias de percepção, usos e representações por entre-o-lugar.

Palavras-chave: áreas deterioradas, patrimônio ferroviário, estratégias de percepção, imaginários urbanos, entre-o-lugar.

We pause here, in the context of Birigui's (São Paulo, Brazil) new railway station area, explaining the process of formation and decay, considering the end of the rail transportation and the abandonment and marginalization arising in this region. The new station, built in the 1970s for a modernized city, is currently an emblematic example of the abandonment of the railroad heritage, at the mercy of the deterioration in Brazil. The remaining buildings are in poor conditions, only a few walls with graffiti remain among the vegetation that is taking over the buildings, almost archaeological findings of a very recent past. Occasionally, its regulars are spotted. In these spaces, they leave their marks and appropriate the local, transforming the ruins of the railroad in a marginal place, which we seek to understand through the detection of something of a urban imaginary, by forming new perception strategies, practices, and representations through the place.

Keywords: damaged areas, railway heritage, perception strategies, urban imaginary, through-the-place.

INTRODUÇÃO

Campo de interseção de pintura e fotografia, cinema e vídeo. Entre todas essas imagens e a arquitetura. Horizonte saturado de inscrições, depósito em que se acumulam vestígios arqueológicos, antigos, monumentos, traços da memória e o imaginário criado pela arte contemporânea. Esse cruzamento entre diferentes espaços e tempos, entre diversos suportes e tipos de imagem, é que constitui a paisagem das cidades.

Nelson Peixoto, 1996

A cidade é um constructo de camadas diversas, constituída por fragmentos urbanos que, sobrepostos e acumulados, trazem o passado à tona, aludem ao futuro e evidenciam o momento em que vivemos. Nesse sentido, a arquitetura como depositório de imagens deveria guardar as nossas lembranças e evocar as emoções de diversos tempos.

No entanto, diante da aceleração em que vivemos na contemporaneidade, do crescimento desordenado, da precariedade, da obsolescência programada dos espaços e do desrespeito às preexistências construídas e não construídas, nós nos deparamos, cada vez mais, com edificações descartadas, abandonadas e postas de lado. Espaços residuais sem qualquer cuidado ou destinação, acarretando, especialmente no Brasil, uma generalização de ordem moral da ideia de que o passado pode ser simplesmente apagado.

Esse pode ser o caso da área da estação ferroviária de 1970 da cidade de Birigui (SP), no qual nos detemos aqui: um exemplo, ainda que tardio, da arquitetura ferroviária que originou e trouxe desenvolvimento a muitas cidades do interior do estado de São Paulo, mas que hoje está em ruínas.

OBJETIVOS

Utilizando-se de um processo geográfico que cartografa o cotidiano de usos e representações de uma ruína, este trabalho baseia-se em uma investigação etnográfica acerca da área da nova estação ferroviária de Birigui. Assim, em vez de cairmos na armadilha do descarte ou romantização de sua memória arquitetônica, temos o objetivo de reconstruir parte da sua história e destacar seu atual estado de conservação por meio de uma abordagem crítica em algumas estratégias de percepção de um lugar que evoca diversos tempos, lendo nos fragmentos urbanos existentes os signos das

lembranças e do tempo presente, bem como as apropriações possíveis, sobretudo, daqueles que ainda frequentam o local.

METODOLOGIA

Neste trabalho, realizamos leituras e discussões sobre textos teóricos que envolvem temas sobre a história de Birigui e da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) e textos que discutem o perambular por lugares à margem. Além disso, foram realizados trabalhos de campo pautados na busca por documentos históricos e geográficos, elementos arquitetônicos e urbanísticos, coleta de imagens, fotografias, áudios e vídeos, confecção de croquis para compor uma “paisagem de dados” e cartografias sensíveis do espaço.

A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE 1970 DE BIRIGUI (SP): TERRITÓRIO MARGINAL

Birigui³ se originou em dezembro de 1908, com a chegada da ferrovia da CEFNOB, a qual implantou no local uma chave para parada das locomotivas. O povoamento começou em 1911, inicialmente pelos pioneiros da ferrovia, e se desenvolveu mediante a ação de uma companhia colonizadora, a The San Paulo Land, Lumber & Colonization Company⁴.

A primeira estação ferroviária de Birigui (Figura 1) foi construída em 1912, no mesmo local da chave, e se caracterizava por um galpão de madeira ladeado por dois vagões cedidos pela CEFNOB. No ano de 1917 foi erguido, no núcleo inicial da cidade, um edifício para abrigar essa função.

3 O topônimo “Birigui” é de origem tupi e significa “mosca que sempre vem”, dada a abundância de um minúsculo mosquito hematófago na região. A cidade também é conhecida pela antonomásia “Cidade Pérola”, termo dado por um jornalista de São Paulo que, quando em visita à cidade, escreveu em uma crônica: “desta Pérola da Zona Noroeste”. (RAMOS; MARTINS, 1961, p. 38).

4 Companhia de Terras, Madeira e Colonização de São Paulo.

Figura 1. A antiga esplanada de Birigui: ao centro da imagem tem-se a antiga estação ferroviária da cidade, construída em 1917.



Fonte: Museu Municipal Histórico de Birigui.

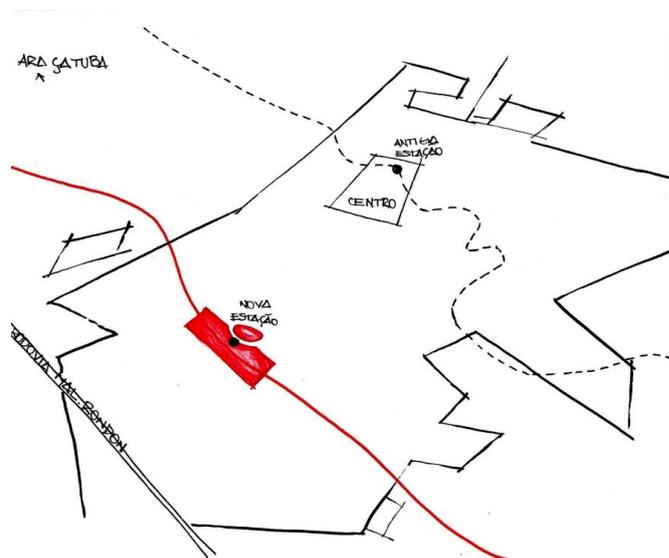
Sob a desculpa de que os trilhos atravancavam o centro da cidade, atrapalhando a passagem de pedestres e automóveis, aliada à falta de investimentos no setor ferroviário, foi anunciada a retirada da ferrovia da malha urbana. O antigo percurso dos trilhos (Figura 2) foi asfaltado e a linha do trem, propriamente dita, foi removida. Assim, poucos são os resquícios arquitetônicos e urbanísticos da antiga esplanada. Hoje, da primeira estação mal existem vestígios, pois, no local, foi construída uma escola⁵.

A antiga estação foi demolida em 1969 e uma nova foi implantada no ano de 1970 (Figura 3), a cerca de seis quilômetros da primeira, na então Vila Real, hoje Vila Isabel Marin. Em frente da antiga estação foi construída uma praça, denominada Raul Cardoso⁶, na tentativa de se remeter às origens da abertura espacial que a esplanada proporcionava.

5 No local da antiga esplanada da ferrovia hoje se localiza a escola E. E. Prof.^a Regina Valarini Vieira.

6 Hoje, pouco arborizada, não é muito frequentada pela população que reside ao redor, que se intimida com as situações encontradas na nova estação.

Figura 2. Croqui com a localização do antigo traçado dos trilhos da cidade de Birigui (tracejado em preto) e a localização do novo traçado dos trilhos com o pátio da nova estação ferroviária (na cor vermelha).



Fonte: Autores (2015).

Sua construção se deu no período do milagre econômico brasileiro, durante o governo da Junta Provisória e de Médici, quando o ministro dos Transportes, entre 1969 e 1974, era Mário Andreazza. Não se sabe ao certo quem foi o engenheiro ou arquiteto responsável por sua construção, acredita-se ser um engenheiro da própria CEFNOB, já que algumas estações construídas no mesmo período tinham igual arquitetura, embora fossem de tamanhos diferentes, como a estação ferroviária de Promissão, por exemplo. Antigos moradores de Birigui dizem que nessa estação de 1970 existia uma placa com o engenheiro responsável por “Novas Obras Brasileiras”; não se sabe, porém, sua designação⁷.

A ferrovia, sem sombra de dúvidas, estruturou o crescimento urbano de Birigui, na medida em que foi tomada como parâmetro para o início do traçado da cidade⁸, além de ter sido um importante

7 Informações cedidas pelo senhor Sérgio Godinho, antigo morador da cidade, em entrevista a Ananda Soares Rosa, em data de 25 de maio de 2014.

8 O engenheiro arruador tomou como parâmetro os limites dados pela área pertencente à CEFNOB e não seus trilhos, que, excepcionalmente, no caso de Birigui, não eram paralelos, como nas demais cidades com a mesma formação. Para a elaboração do traçado, claramente dividido em

meio de transporte de pessoas e da produção. No entanto, todo o conjunto ferroviário de Birigui sofreu com o processo de sucateamento e obsolescência da malha ferroviária paulista, acelerando a deterioração de alguns espaços emblemáticos e comprometendo a preservação de uma importante parte da memória da cidade, representada nos espaços públicos, especialmente nos antigos edifícios da época da ferrovia.

Figura 3. A arquitetura da plataforma da nova estação ferroviária, em outubro de 1979.



Fonte: Arquivo pessoal de Sérgio Godinho.

Essa nova estação ferroviária ainda exerceu, por bastante tempo, a função de transporte de passageiros. Na época de sua inauguração, o seu acesso foi extremamente prejudicado pela distância ao centro da cidade. Hoje, ela já está coligada à malha urbana e é considerada relativamente próxima ao centro comercial de Birigui. Sua desativação se deu na década de 1990, quando um depósito de cimento e cal – que esteve em atividade até o início dos anos 2000, quando o complexo ferroviário entrou em definitiva decadência – passou a funcionar no galpão adjacente à plataforma da estação (Figura 4).

duas partes, Graser partiu da esplanada da ferrovia, bem como do desenvolvimento em curva dos trilhos, no sentido Bauru (GHIRARDELLO, 2002).

Figura 4. Galpão da estação em 1998, já ocupado por uma empresa de cimento e cal.



Fonte: Arquivo pessoal de Sérgio Godinho.

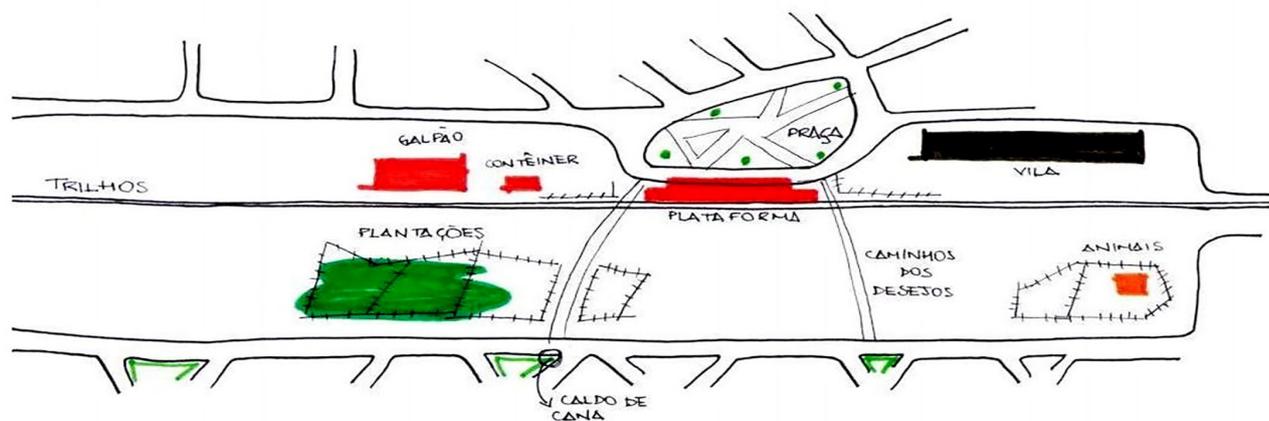
Hoje, o poder público municipal utiliza o antigo galpão como depósito de materiais diversos. Assim, esse local é tratado com descaso pelos gestores urbanos e frequentado por moradores de rua e delinquentes. Alguns moradores do entorno também se apropriam do local para fazer plantações de algumas culturas, como cana-de-açúcar, banana e mamão, tanto para comercialização quanto para uso próprio, além de espaço para a criação de animais.

Desse modo, a nova estação construída (Figura 5) para uma cidade modernizada foi se tornando, aos poucos, exemplo emblemático do abandono do patrimônio ferroviário, atualmente à mercê da deterioração. O grande vazio urbano que a compõe tem, em suas adjacências, galpões abandonados, bem como um contêiner e a antiga plataforma da estação (Figura 6). Degradada e muito suja, é uma área urbana onde, durante o dia, o silêncio prevalece. Um lugar que se guarda em segredo. Tal como uma ruína de uma civilização passada, pronta a ser descoberta.

Mesmo assim, entendemos que o lugar deva ser lido como um depositário de imagens, e as suas ruínas (para além de construções abandonadas e em péssimas condições de conservação, paredes e pilares pichados, janelas com vidros quebrados, espaços vazios tomados pela vegetação) podem ser compreendidas como camadas visíveis de um constructo de fragmentos do tempo (Figura 7).

As ruínas nos fazem entender mais sobre um passado recente e ajudam a compor memórias e o porvir de um lugar ainda prenhe de sentido. Uma compreensão

Figura 5. Croqui com os principais elementos da esplanada da nova estação ferroviária: a praça Raul Cardoso, o galpão e a plataforma, o contêiner abandonado, a vila ferroviária, as plantações e criações de animais, os caminhos dos desejos.



Fonte: Autores (2015).

Figura 6. Na imagem 1, a plataforma da estação. Na imagem 2, o contêiner abandonado, localizado entre o galpão e a plataforma. Na imagem 3, o galpão e os trilhos, formando o complexo ferroviário da nova estação ferroviária de Birigui.



Fonte: Autores (2014/2015).

que pode se dar em um percurso peatonal (Figura 8), deixando-se levar em uma deriva “lúdico-construtiva”, caminhando de modo a se perder no espaço. Nessa proposição perceptiva cambiante, interativa e inventiva do caminhante, seria, então, possível redescobrir os espaços, os seus usos e representações não institucionalizados ou fissurados pelo perambular (CARERI, 2013).

A arte dos grafites (Figura 9) se manifesta nas paredes das edificações que compõem o novo complexo ferroviário da cidade de Birigui quase que inerentemente a elas, como se o que existisse fosse apenas a ruína como

suporte artístico. Os traços dos desenhos que estampam as paredes são uma nova forma de ocupação do espaço urbano. Fora dos centros culturais ou museus, os grafites resultam de uma vivência do espaço: linguagem transgressora, marginal e ao mesmo tempo política.

Grafite: grande canal de comunicação, sem conexão com fibra ótica ou cabo elétrico, mas conectado diretamente com a cidade, com o público, com o aqui e agora. O grafite está na cidade, no espaço público, não tem proprietário nem vigia. Na carona dos grafites há sempre os rabiscos

aleatórios, as mensagens de amor, as pichações políticas e os anúncios publicitários. Os grafites criados nos “udigrúdi” das cidades levaram o ocidente a presenciar pública e anonimamente o questionamento de muitos de seus valores estabelecidos, entre eles o da ocupação dos espaços da cidade e o da apresentação e valorização da arte. Se uma nova forma de política emerge desse contexto, com ela uma nova forma comunicação e de arte (RAMOS, 2007, p. 1260)

Figura 7. Os pilares grafitados e pichados da estação e a vegetação que toma conta dos trilhos do vazio urbano da esplanada.

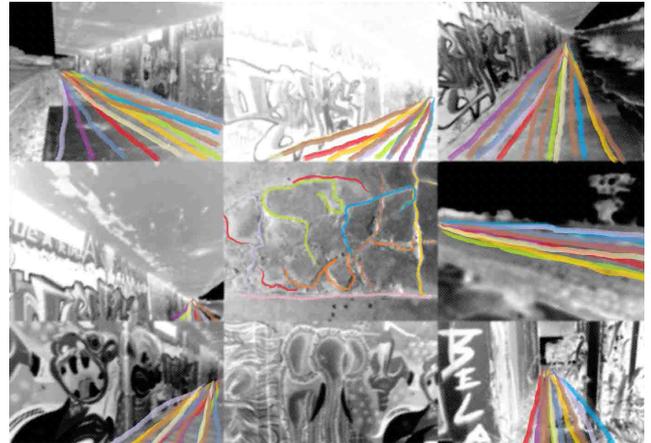


Fonte: Autores (2014).

No íterim do trajeto pelos antigos trilhos do trem, o transeunte pode redimensionar o seu conhecimento pela experiência do “choque” (CARAMELLA; FIORIN; ROSA, 1998), outrora descrita por Walter Benjamin, registrando o inusitado e o imprevisto, através de imagens dialéticas que podem ou não ser passíveis de reconstruir, mesmo que aos pedaços, algumas posições críticas.

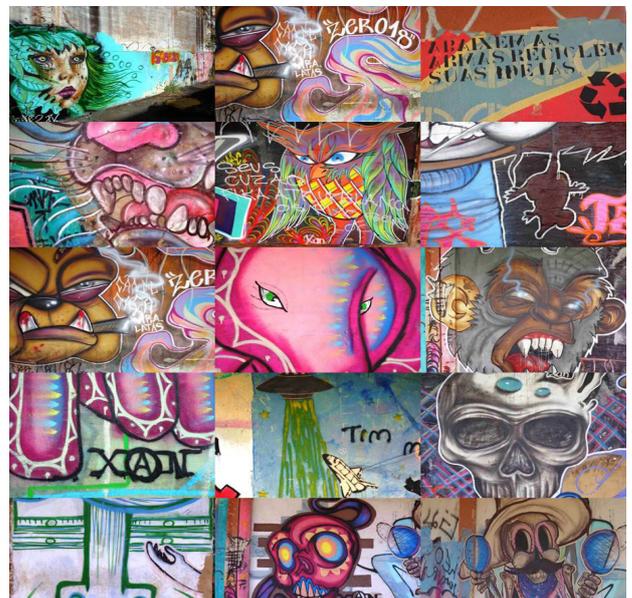
Esses “clicks e flashes” do passageiro constroem uma paisagem fragmentária, aludindo reminiscências de um passado recente somado a sentimentos novos, a partir de quem experimenta o local, fazendo ver para além das imagens, o imaginário urbano do lugar, sob uma montagem “não linear” (PIGNATARI, 2004).

Figura 8. Montagem de imagens da área da nova estação ferroviária como um negativo de um filme, na tentativa de se remeter ao lugar como “contenedor de memórias”, o qual percorremos por infinitos possíveis percursos, como se fossem linhas do desejo sobre a área.



Fonte: Autores (2014/2015).

Figura 9. Montagem da manifestação dos grafites nas paredes das ruínas da estação ferroviária de Birigui.



Fonte: Autores (2014/2015).

Nesse constructo de camadas, as paredes reforçam essa metáfora. A arte dos grafites divide espaço com pichações e com a pátina do tempo (Figura 10). Ora clama por paz ou por mentes mais “abertas” (“Abaixem as armas, reciclem suas ideias”), ora retrata paisagens

surreais, caveiras, dinossauros e animais. *Layers* sobrepostos, espécie de palimpsesto, do qual nos fala Milton Santos (1996).

Figura 10. As coisas se misturam: grafites, céu, grama, sujeira.



Fonte: Autores (2014/2015).

Nesse espaço da Estação Ferroviária, a geografia do lugar não é mais resultado apenas de planos ou mapas (Figura 11), mas da sensibilidade e das possibilidades de percepção de uma cultura do espaço aos pedaços, revelado por um olhar caleidoscópico em “cartografias sensitivas”⁹.

9 Uma experiência que consiste em um constructo de imagens, croquis e vídeos (postados no YouTube) do lugar, a ser utilizada nos relatórios de pesquisas desenvolvidas pelo Grupo de Pesquisa em Projeto, Arquitetura e Cidade, com sua linha de pesquisa em Percepção, Usos e Representações de Novas Espacialidades, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Campus de Presidente Prudente (SP).

Diante da abordagem que fizemos aqui, construímos cartografias sensitivas (Figuras 12, 13 e 14) dessa percepção fragmentária das ruínas, onde vários objetos pessoais são encontrados espalhados pelos trilhos e plataforma: pares de calçados, restos de refeições, garrafas vazias de bebidas, maços vazios de cigarro. Trapos. Reflexos dos usos ali presentes. Durante o dia, em alguns momentos, aqueles que estão à margem da sociedade são dados à vista, aparecem como fantasmas, impregnados ao lugar, como parte dele. À noite, em meio à escuridão, usos transgressores são frequentes, permanecendo nele moradores de rua que lá se abrigam para usar drogas.

Na busca pelo encontro com “o outro”, procuramos escutar os usuários e os habitantes do lugar e pedimos a eles que pontuassem, em um mapa, suas experiências sobre o espaço da nova Estação Ferroviária da cidade de Birigui, tendo como foco os usos marginais. Induzimo-os a desenhar conosco, e os resultados obtidos levaram-nos a questionar e refletir sobre os padrões socioculturais e até que ponto eles são justos – as pessoas abordadas, tímidas e acuadas, arriscaram, ao máximo, alguns pingos, riscos e “xises” em caneta vermelha e pontuaram os usos marginais do lugar como em um mapa de uma brincadeira de caça ao tesouro.

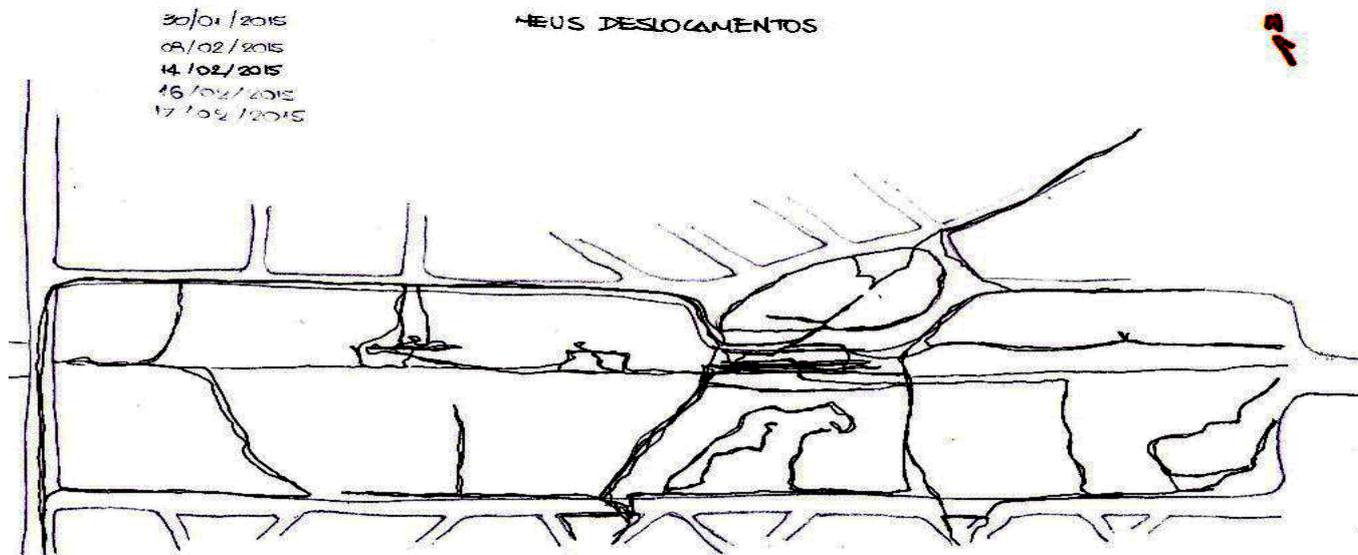
Feitos por uma pessoa que está sempre presente no lugar – o responsável pela colheita da cana, pela obtenção do seu caldo e também morador do entorno –, os “xises” no mapa (Figura 15) marcam os lugares mais tomados por usos marginais: o galpão, a plataforma e a praça Raul Cardoso. Durante a conversa, o senhor relatou a necessidade de um viaduto no lugar, já que o fluxo de pedestres e motociclistas é intenso pelo caminho demarcado entre a vegetação

Abordado de maneira bem informal, um rapaz cruzava o espaço do complexo ferroviário. Ele confessou usar drogas “de vez em quando” e disse utilizar o espaço da plataforma como pista de skate, com outros rapazes de sua idade. Os “xises” no mapa (Figura 16) que desenhou marcam os lugares em que costumam fumar maconha e andar de skate

Moradora da vila ferroviária há 30 anos, uma senhora pontuou de maneira diferente os locais ocupados por usos marginais no mapa (Figura 17): ela escreveu “drogados” no lugar onde fica a plataforma e, utilizando pontos, foi contando sobre a praça Raul Cardoso, muito frequentada durante o período noturno por causa dos bares; não soube informar sobre a presença marginal no galpão

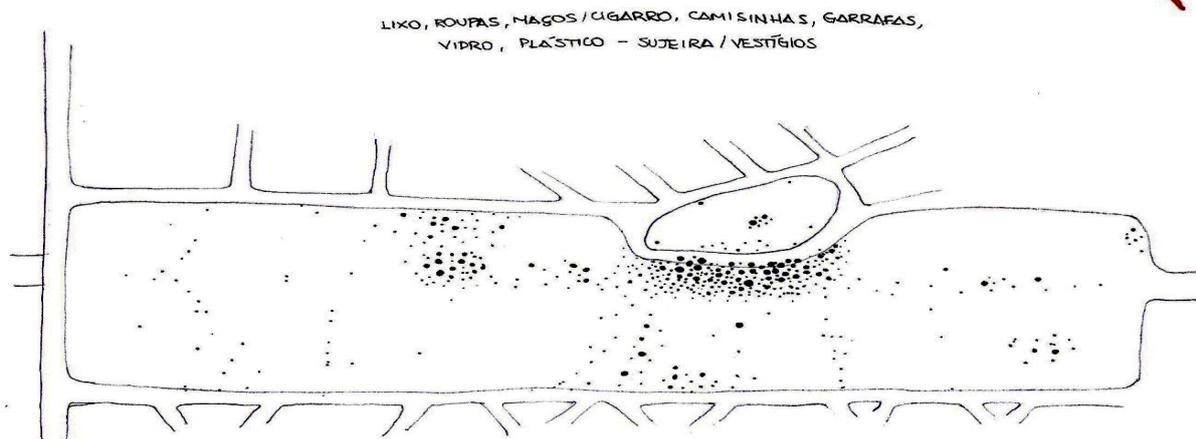
Nesse espaço de diversas territorialidades, lemos como marginal aquele indivíduo que não encontra

Figura 11. Mapa do percurso realizado pelos autores durante alguns dias de trabalho de campo. Os caminhos percorridos foram escolhidos aleatoriamente, no decorrer dos dias, e formaram desenhos interessantes conforme eram cursados. Os rabiscos iam sendo feitos in loco, conforme o deslocamento.



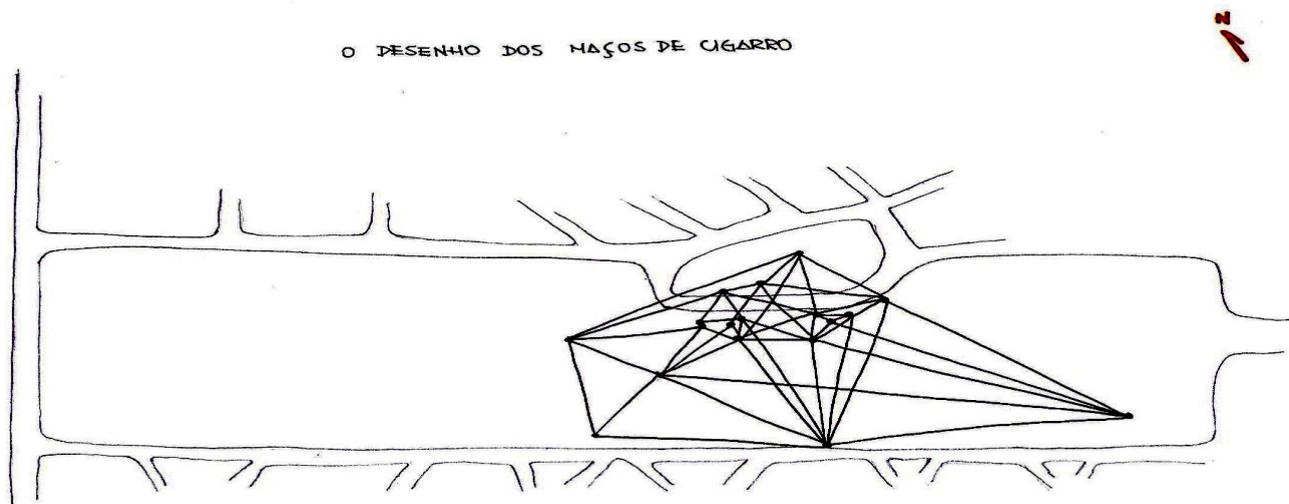
Fonte: Autores (2015).

Figura 12. Mapa em que os pontos referem-se à sujeira, às roupas, cigarro, vidros quebrados, garrafas vazias etc., que são encontrados jogados pela área. Sua maior concentração fica localizada na plataforma da estação e no galpão próximo ao contêiner.



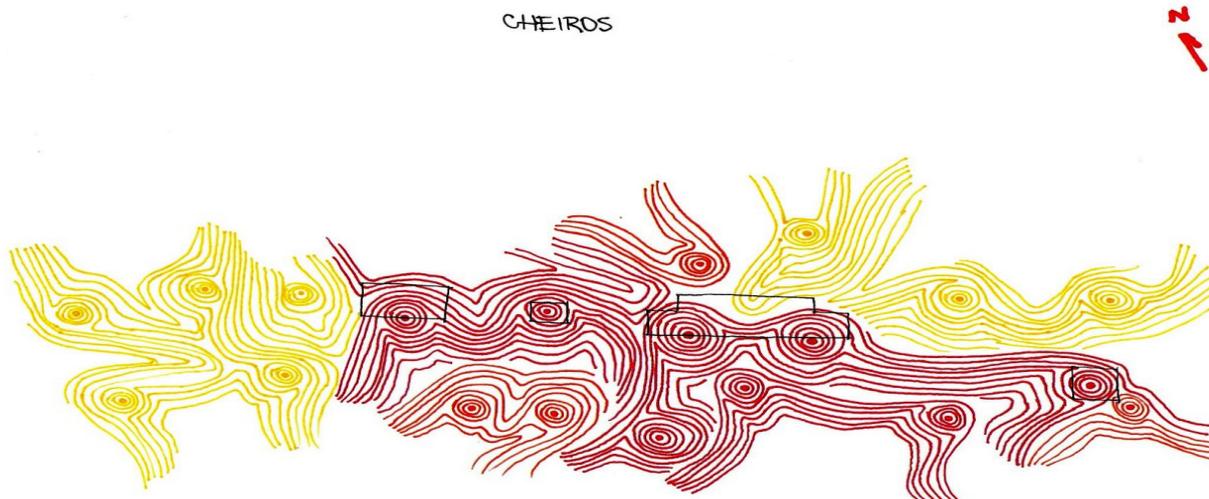
Fonte: Autores (2015)

Figura 13. Mapa pontuando os locais em que se encontraram maços de cigarro. Com a junção dos pontos por meio de triângulos, obtêm-se o resultado exibido.



Fonte: Autores (2015).

Figura 14. Os cheiros formam ondas: quanto pior o odor, mais escura a cor.

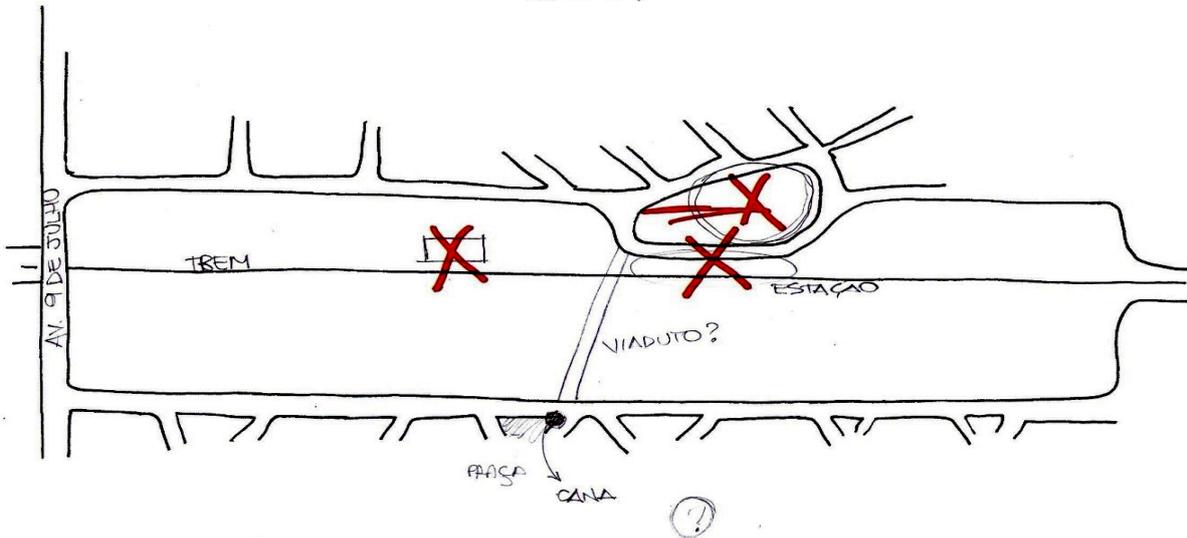


Fonte: Autores (2015).

Figura 15. Mapa do pátio da estação por morador.

16/02 - PESSOA 1 = SR DA CANA

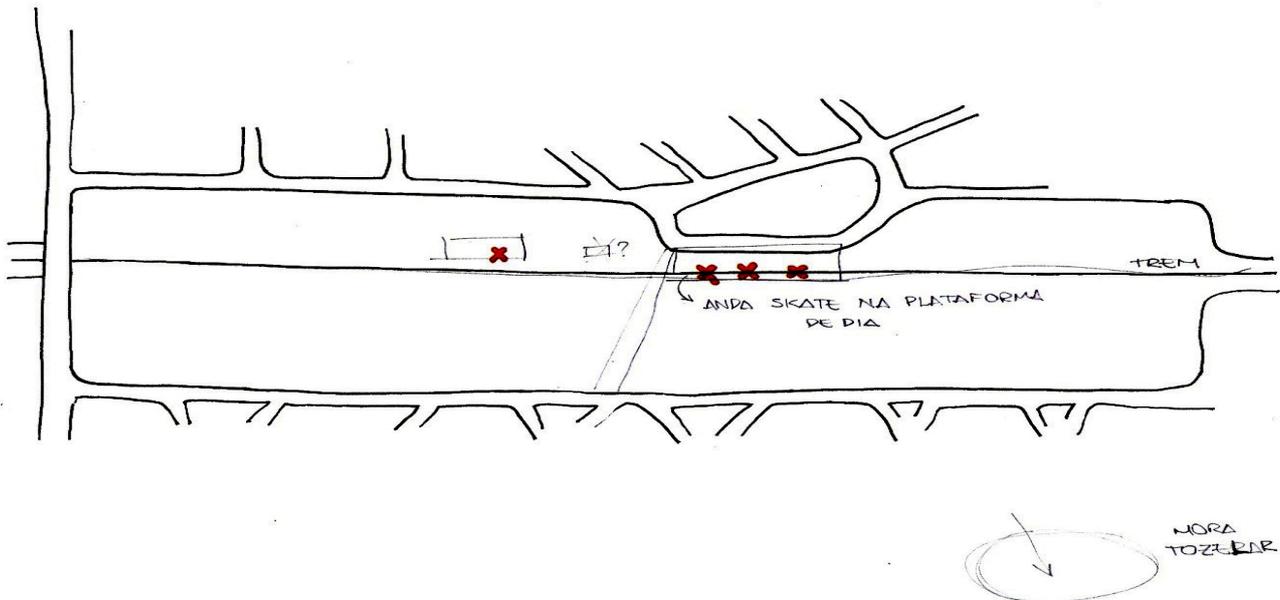
MAPA DO PÁTIO
DA ESTAÇÃO



Fonte: Autores (2015).

Figura 16. Mapa do pátio da estação por outro morador.

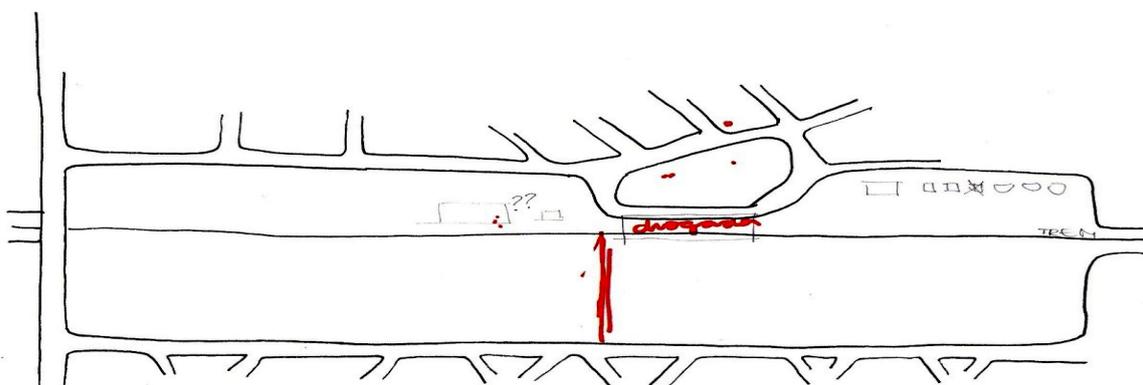
16/02 - PESSOA 2 = 16 ANOS - MORADOR JARDIM TOZELAR - FUMA MACONHA DE VEZ EM QUANDO-
ANDA DE SKATE



Fonte: Autores (2015).

Figura 17. Mapa do pátio da estação por moradora.

16/02 - PESSOA 3 - DANA MARIA



Fonte: Autores (2015).

mais lugar para se assentar na sociedade e vive entre dois mundos, e em ambos ele é mais ou menos estranho. Nessa medida, o sentido de estranhamento, seja como uma estratégia de sobrevivência ou como uma abordagem metodológica para a percepção ambiental, pode ser uma saída para fazer ver possíveis manifestações estéticas de ordem político-crítica na contracultura do espaço hegemônico.

Devido ao isolamento do lugar, as ruínas da nova estação se transformam em um achado arqueológico moderno de um passado muito recente. Nesse sentido, os seus traços mnemônicos, usos inesperados e representações diversas são ali revelados, compondo uma nova “geografia” da nossa cultura urbana contemporânea, talvez manifesta mais pela pluralidade do que pela identidade; pela fragmentação em detrimento da unidade e pelos diversos enviesamentos em vez do cartesianismo que originou o espaço. Imaginários urbanos que buscamos revelar por entre-o-lugar, em uma alusão aos ensinamentos de Deleuze e Guattari (1995), na tentativa de perceber as coisas pelo meio.

Como parte integrante desses vários elementos que se sobrepõem no local, a vegetação compõe um novo desenho do espaço, espalhando-se por entre frestas e trilhos. Galhos tomam conta da arquitetura, fissurando a construção-meio-ambiente; fazem-na parecer pertencer a um passado ainda mais remoto, ao passo que as marcas e desenhos do pichador e do grafiteiro contestam e, ao mesmo tempo, atestam sua atualidade.

CONCLUSÃO (REFLEXÕES)

é o recorte desse fragmento urbano, combinado com a interpretação das associações por ele sugeridas, que permite que o macroespaço urbano mostre suas intimidades, suas forças e fraquezas que o transformam em um lugar orgânico, dotado de força vital.

Lucrécia Ferrara, 1993

Com um olhar sobre as singularidades de uma imagem urbana marcada pela degradação e abandono, esta comunicação é um esboço inicial da tentativa de pinçar os fragmentos urbanos por ângulos inusitados, buscando ver as singularidades de uma nova “geografia”, atenta às sensibilidades das mudanças ocorridas no espaço, sua cultura, sua história, seu presente e passado.

Em pouco mais de cem anos de história, Birigui cresceu e acompanhou a evolução das cidades médias paulistas, o que gerou processos de reurbanização e modernização da cidade que modificaram os antigos elementos estruturadores do seu espaço e da própria ferrovia que a originou e impulsionou seu desenvolvimento, deixando ver algumas consequências dessas mudanças na estação ferroviária de 1970.

Assim, este trabalho buscou entrever, nos signos das ruínas desse lugar marginal, imaginários urbanos que vêm compor novas possibilidades de percepção da memória arquitetônica da cidade de Birigui, podendo, talvez, engendrar novos significados à imaginação das

novas gerações que virão a ocupar esses espaços vivos e em constante transformação.

REFERÊNCIAS

CARAMELLA, E.; FIORIN, E.; ROSA, A. M. L'installazione come percezione di 'chocs'. In: CONGRESSO DELL'ASSOCIAZIONE INTERNAZIONALE DI SEMIOTICA VISIVA, 5., 1998, Siena. **Semiotica visiva e sensorialità: teoria e prática**. Siena: IAVS/AISV/Università degli Studi di Siena, 1998. p. 30-31.

CARERI, F. **Walkscapes: o caminhar como prática estética**. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia**. São Paulo: Editora 34, 1995. v. 1.

FERRARA, L. D. **Leitura sem palavras**. São Paulo: **Ática**, 1993.

GHIRARDELLO, N. **À beira da linha: formações urbanas da noroeste paulista**. São Paulo: Unesp, 2002.

PEIXOTO, N. B. **Paisagens Urbanas**. São Paulo: Marca D'Água; SENAC, 1996.

PIGNATARI, D. **Semiótica da arte e da arquitetura**. Cotia: Ateliê Editorial, 2004.

RAMOS, S. D.; MARTINS, O. **A cidade pérola em capítulos**. Araçatuba: Norograf, 1961.

RAMOS, C. M. A. Grafite & pichação: por uma nova epistemologia da cidade e da arte. In: OLIVEIRA, S. R. R.; MAKOWIECKY, S. (Org). ENCONTRO NACIONAL DA ANPAP, 16., 2007, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: ANPAP; UDESC; Clicdata Multimídia, 2007. I CD ROM. ISBN 85-98958-04-2. Rotulo Giovana Sombrio e Anelize Zimmermann. p. 1260-1269.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, 1996.

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

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

VIVIANE REGINA CALISKEVSTZ¹
LEONEL BRIZOLLA MONASTIRSKY²

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

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

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

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

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

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

INTRODUÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fonte: elaborado pelos autores.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Segundo Silva (2011, p. 51):

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CONSIDERAÇÕES

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

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

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

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

REFERÊNCIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conjunto ferroviário da estação Guanabara (Campinas, SP): estudo sobre práticas de preservação e usos sociais do patrimônio ferroviário

*Guanabara Station Complex (Campinas, SP): research of preservation
practices and social uses of the railway heritage*

PRISCILA KAMILYNN ARAUJO DOS SANTOS¹
EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA²

¹Mestranda em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, campus de Bauru, na linha de pesquisa Teoria, História e Projeto.
E-mail: priscilakamilynn@yahoo.com.br

²Professor de mestrado de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, campus de Bauru, e coordenador do projeto Memória Ferroviária. E-mail: eduardo.romero.de.oliveira@gmail.com

Esta proposta versa sobre os usos sociais do patrimônio ferroviário através de um exame detalhado dos imóveis edificados a partir de 1893 pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro na esplanada da estação Guanabara (estação, prédios de armazéns e de manutenção, vila ferroviária e área esportiva), a fim de refletir sobre as práticas de preservação e usos dos conjuntos históricos pelos agentes sociais. De maneira específica, identificamos o estado atual e os usos dos diferentes edifícios da esplanada (propriedade, uso, proteção legal, estado de conservação e intervenção); encontramos, parcialmente, políticas de preservação no âmbito municipal e estadual que atinjam esse conjunto, além de refletir sobre as recomendações patrimoniais e práticas contemporâneas em relação a conjuntos históricos, em particular sobre o patrimônio industrial e ferroviário no Brasil. Para tanto, a metodologia de trabalho escolhida inclui levantamentos bibliográficos e documentais nas entidades atualmente responsáveis pelos prédios, bem como aos órgãos de preservação, prefeitura e periódicos locais, além de aplicação da ficha de inventário do patrimônio edificado industrial, elaborada pelo projeto Memória Ferroviária.

Palavras-chave: patrimônio industrial, Conjunto ferroviário da estação Guanabara, gestão patrimonial, preservação, Campinas.

This proposal discusses the social uses of railway heritage through detailed examination of the buildings on Guanabara Station (station, warehouses, maintenance buildings, railway village, and sports area). It was built in 1893 by Mogiana Company. The goal is to consider conservation practices and uses of historic areas by social agents. Specifically, we identified the current status and uses of these buildings (ownership, use, legal protection, conservation status, and intervention). We also partially identified preservation policies at the municipal and state levels. In addition, we considered the heritage recommendations and contemporary practices in relation to historic areas, particularly the railway and industrial heritage in Brazil. Therefore, the methodology includes bibliographical and documental research with entities currently responsible for the buildings, as well as with conservation bodies, the City Hall, and local journals. In addition, we checked the conservation through an industrial building heritage inventory sheet prepared by the Railway Heritage Project.

Keywords: industrial heritage, Guanabara Station Complex, heritage management, preservation, Campinas.

INTRODUÇÃO

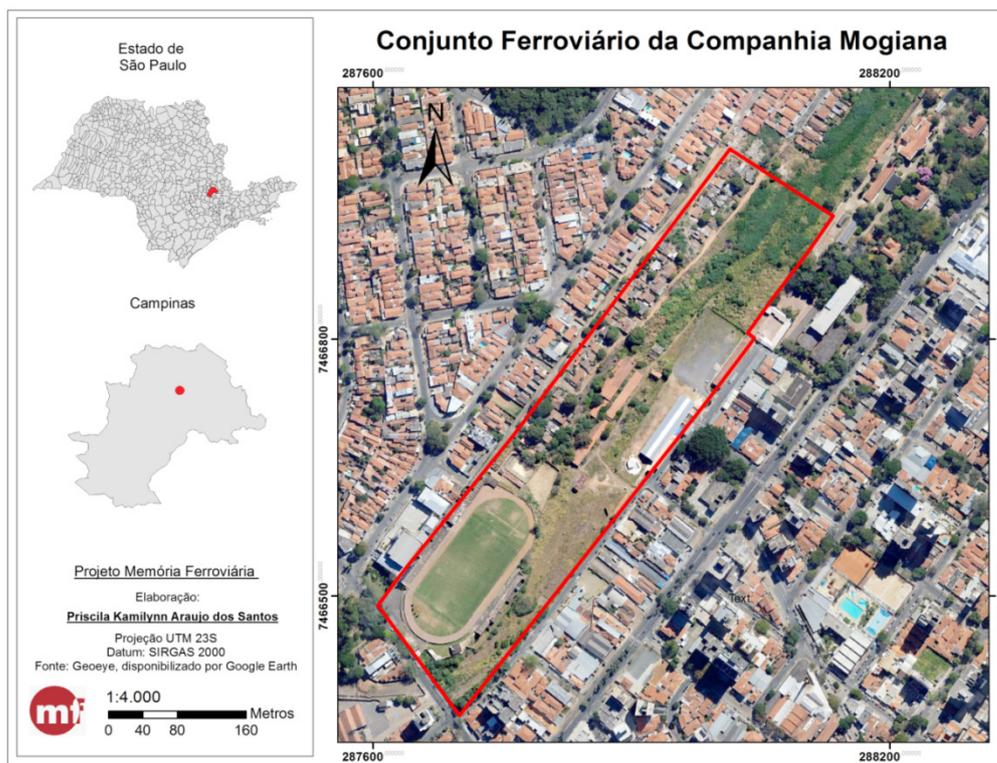
No Brasil, a ferrovia é uma evidente expressão da industrialização, principalmente no estado de São Paulo, onde diversas cidades foram criadas a partir dos trilhos e moldadas pelas companhias ferroviárias (RIGHETTI, 2010). As estações e os componentes ferroviários transformaram o território e foram considerados um dos principais vetores de urbanização nas áreas onde se inseriam. No entanto, à medida que o café perdia sua importância, as estradas de ferro caíram gradualmente no esquecimento (MATOS, 1990).

Beatriz Kühl (1998) ressalta que o declínio do sistema ferroviário potencializou o desaparecimento não apenas dos edifícios, mas também dos métodos de produção, dos vestígios e produtos fabricados, das moradias para operários, das condições de trabalho e das próprias relações sociais e espaciais em determinadas cidades. Dessa forma, os desafios profissionais enfrentados para analisar e preservar o passado industrial se tornam cada vez mais delicados por conta das transformações dinâmicas no espaço urbano em prol do progresso (KEMPTER, 2011).

O abandono progressivo das estruturas ferroviárias transformou esplanadas de empresas que estavam em áreas urbanas em terrenos baldios e espaços degradados, os quais foram reutilizados de diferentes modos, sejam eles regulares ou irregulares. Essa reapropriação do homem de espaços que carregam um alto valor simbólico e uma representatividade histórica e social nem sempre é levada em consideração.

Assim, se faz necessário discutir a dimensão simbólica dos bens ferroviários, sua preservação e reuso como uma linha de investigação desenvolvida por autores brasileiros e estrangeiros. Para Kühl (1998), a preservação do patrimônio industrial é muito delicada, pois envolve a falta de rentabilidade. Já Pozzer (2007) acredita que a reutilização dos espaços degradados seja um dos pontos fundamentais no que se refere à ressignificação dos bens ferroviários, enquanto Abad (2008) considera que a preservação desses bens se faz necessária, uma vez que eles são utilizados como mediadores entre o passado e o presente.

Diante dessa problemática, nossa proposta tem o intuito de refletir sobre a preservação e usos sociais do conjunto ferroviário da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (Figura 1), no bairro Guanabara em Campinas (SP) – estação, prédios de armazéns e de manutenção, vila ferroviária e área esportiva –, a fim de refletir sobre práticas de preservação e usos dos conjuntos históricos pelos agentes sociais. De maneira específica, identificamos o estado atual e usos dos diferentes edifícios da esplanada (propriedade, uso, proteção legal, estado de conservação e intervenção); encontramos, parcialmente, políticas de preservação no âmbito municipal que atingem esse conjunto (tombamento), além de discutirmos sobre as recomendações patrimoniais e práticas contemporâneas em relação a conjuntos históricos, em particular sobre o patrimônio industrial e ferroviário no Brasil.

Figura 1. Conjunto Ferroviário da Companhia Mogiana.

Fonte: elaborado pelos autores.

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO

A ideia de patrimônio passou a ser ampliada por uma vertente relativamente nova e ainda pouco explorada, decorrente dos vestígios da cultura industrial. O interesse por esse tipo de patrimônio surgiu na Inglaterra, quando foi definida a expressão “arqueologia industrial” (RODRIGUES, 2010). O termo foi utilizado, nos anos 1950, em um artigo de Michael Rix em *The Amateur Historian*, onde se clamava pela preservação dos remanescentes da industrialização ameaçados de destruição (CANO SANCHIZ, 2007). A arqueologia industrial é um método interdisciplinar que tem como função estudar e preservar os vestígios materiais e imateriais do período da Revolução Industrial (KÜHL, 1998; THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE, 2003).

A partir de 1960, a sociedade passou a conceder valor à noção de monumento industrial – estruturas da Revolução Industrial que exemplificam processos

industriais e envolvem também meios de comunicação (RAISTRICK, 1973 apud KÜHL, 2010). Para tanto, em 1978 foi criado o Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage – TICCIH), órgão que se encarrega mundialmente da proteção, investigação e documentação do patrimônio industrial. Nesse sentido, em uma das conferências realizada pelo TICCIH na Rússia, em 2003, foi definido pelo comitê o conceito de “patrimônio industrial”, o que culminou na Carta de Nizhny Tagil. Conforme esse documento, o patrimônio em questão “compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico” (p. 3). Esses remanescentes compreendem não só edifícios e máquinas, mas também os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas à indústria, tais como as habitações (THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE, 2003).

Essa noção tem sido ampliada. Para Simal (2009, p. 54), “la arquitectura industrial histórica más sus instalaciones, archivos y paisaje en el que se ubica reciben la calificación de Patrimonio Industrial”. A riqueza do patrimônio está em sua diversidade formal, de uso e de escala. Esse tipo de bem engloba tanto o patrimônio material tangível (edificações, os maquinários, arquivos documentais, ferramentas e fábricas) quanto o patrimônio intangível (técnicas de produção, tradições, costumes, formas de vida, saber fazer e a memória do trabalho) (RAMOS; FERNÁNDEZ, 2004).

No entanto, as rápidas transformações socioeconômicas têm proporcionado o desaparecimento de diversos testemunhos, inclusive o próprio passado industrial. Para Kempter (2011), apesar das diversas iniciativas pela preservação do patrimônio industrial, permanecem questões sobre como articular dimensões teóricas com as práticas. Os desafios profissionais enfrentados para analisar e preservar o passado industrial do século XXI se tornam cada vez mais delicados por conta das transformações globais que o negligenciam.

Em suma, a preservação do patrimônio industrial tem a função de transmitir ao futuro os valores documentais do passado produtivo, pois devolve a importância simbólica aos locais industriais. Dessa forma, as propostas de reutilização devem estar amparadas na preservação do patrimônio, de modo a potencializar a redução de pressões sobre os espaços, outrora negligenciados (ABAD, 2008).

Nesse sentido, é salientado na Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial (THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE, 2003) que a reutilização deve contemplar formas apropriadas e econômicas de assegurar a sobrevivência de edifícios industriais, desde que sejam respeitados os materiais específicos e os esquemas originais de circulação e de produção, compatíveis com sua utilização anterior. É importante destacar que a preservação de espaços industriais deve ser planejada junto com a reutilização do espaço, uma vez que a reabilitação traçada singularmente gera rentabilidade contínua e econômica. Ademais, o fato de os bens estarem em locais históricos não assegura devida manutenção e gestão. Para tanto, a reutilização potencializa a manutenção, mas esta por sua vez deve ser realizada de forma cautelosa, por meio de estudos e com a elaboração de projetos.

Cabem algumas considerações sobre o patrimônio ferroviário, o qual segue os mesmos preceitos do patrimônio industrial, ambos negligenciados culturalmente pela sociedade até datas relativamente recentes. Os bens que integram esses patrimônios que apareciam em álbuns e cartões-postais conheceram o auge e a decadência dos sistemas que os tornaram possíveis. Para Tartarini (2001), os edifícios ferroviários em muitos casos podem satisfazer necessidades em matéria de educação, cultura, saúde e entretenimento. Para Areces (2007), a recuperação e a reutilização do patrimônio industrial leva consigo uma ruptura tendencial que aparece destinada a esses territórios. Enquanto Ferrari (2009) afirma que o objetivo da reutilização é levar adiante empreendimentos que possuam relação com a cultura, desenvolvimento social, econômico e ambiental.

Assim, conforme já mencionado anteriormente, as iniciativas de reutilização passaram a ser utilizadas de forma a requalificar e revalorizar os espaços abandonados. Isso se daria através da implementação de diferentes usos, sejam eles culturais, sociais ou econômicos, por meio da manutenção, preservação, resgate histórico, colaboração com empresas e elaboração de projetos aplicados à memória do local e aos testemunhos do passado industrial.

REFLEXÕES SOBRE AS RECOMENDAÇÕES PATRIMONIAIS E USOS DOS CONJUNTOS DOS FERROVIÁRIOS

Em decorrência das catástrofes patrimoniais, oriundas especificamente dos bombardeios ocasionados pela Segunda Guerra Mundial (1939-1945), surgia a preocupação com os monumentos nacionais, perdidos na guerra. Diante disso, o século XX foi caracterizado com o surgimento da preservação patrimonial como pauta nas reflexões intelectuais. Dessas discussões surgiram instituições como a ONU (Organização das Nações Unidas), a UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura), o ICOM (Conselho Internacional de Museus), o ICCROM (Centro Internacional para o Estudo da Preservação e Restauração) e o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), as quais fomentaram discussões internacionais e nacionais, através de

eventos e encontros, e deram origem às denominadas “Cartas Patrimoniais”.

Os documentos mencionados são considerados instrumentos teóricos que auxiliam a atuação de profissionais e instituições na área conservação e preservação do patrimônio. Destarte, as cartas não possuem a função de legislar sobre os bens, mas conceder embasamento filosófico para que os órgãos e instituições adotem métodos e ações convergentes à preservação do patrimônio. Durante a análise das recomendações internacionais e nacionais foi possível notar a condição dos bens patrimoniais na sociedade contemporânea no centro das discussões. Ainda que alguns documentos sejam mais direcionados para segmentos específicos, o patrimônio é evocado de modo interdisciplinar sobre diferentes perspectivas e de acordo com as problemáticas evidenciadas em diversos países. Como exemplo podemos mencionar as técnicas de restauro abordadas nas Cartas de Atenas (ESCRITÓRIO INTERNACIONAL DOS MUSEUS SOCIEDADE DAS NAÇÕES, 1931; CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA, 1933) e Veneza (CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS, 1964), bem como a questão social da memória material enfatizada nas Cartas de Amsterdã (CONSELHO DA EUROPA, 1975), Nairóbi (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA, 1976), Normas de Quito (1967), Petrópolis (CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS, 1987a) e Washington (Idem, 1987b), ou até mesmo o sentido da preservação da cultura colocado em evidência na Conferência Geral sobre a Salvaguarda do Patrimônio Mundial, realizada pela UNESCO em 1972.

Nesse contexto, a análise dos documentos de maneira fundamentada potencializou a compreensão sobre os conjuntos históricos e urbanos, bem como a inserção deles no contexto patrimonial. Assim, antes denominados apenas como conjuntos de edificações arquitetônicas, e atualmente como a presença viva do passado que os concedeu forma, os conjuntos históricos urbanos “constituem através das idades os testemunhos mais tangíveis da riqueza e da diversidade das criações culturais, religiosas e sociais e da humanidade e que sua salvaguarda [...] são elementos fundamentais das áreas urbanas” (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA, 1976, p. 1).

A recomendação sobre a salvaguarda dos conjuntos históricos e da sua vida contemporânea (1976) foi o primeiro documento que definiu os conjuntos históricos e urbanos e propôs a adoção de medidas jurídicas, técnicas, econômicas e sociais para a sua salvaguarda como parte do planejamento urbano (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA, 1976). Posteriormente, em 1987, a Carta de Washington (CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS, 1987b) fez um alerta à deterioração e degradação dos conjuntos, ocasionada tipicamente pela era industrial e novamente foi ressaltada a importância do estabelecimento de políticas subsidiadas no planejamento físico-territorial. Ademais, outra justificativa para a preservação dos conjuntos foi salientada na Carta de Petrópolis (Idem, 1987a), por estar inseridos nas cidades (enquanto expressão cultural) e fazer parte do processo de produção social.

No entanto, no Brasil é possível identificar um largo distanciamento entre a teoria evidenciada pelas Cartas Patrimoniais e a prática. Para Telles (1984), em virtude da fragilidade dos poderes públicos locais, recomendações como a Carta de Nairóbi não encontram tamanha representatividade, pois parte significativa das rendas advém dos impostos territoriais e prediais. Assim, os interesses dos especuladores ou proprietários interferem drasticamente na preservação dos conjuntos históricos e urbanos.

Meneguello (2005) salienta que as aplicações de capitais privados em centros priorizam o retorno econômico, ou a valorização da imagem institucional. Isto é, diversos edifícios, outrora públicos, estão se transformando em áreas restritas, o que evidencia a problemática dos usos sociais correlatos. Alia-se a esse tema a preservação do patrimônio industrial, tendo em vista que fábricas, galpões e armazéns são considerados atualmente como verdadeiros “elefantes brancos”, nas palavras da autora. Portanto, a reutilização de espaços outrora abandonados pode ser uma das alternativas para conter a degradação dos conjuntos ferroviários, desde que essas intervenções sejam reversíveis e provoquem o mínimo de impacto possível (THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE, 2003). Acerca do assunto, Choay (2001) salienta que o processo de reutilização requer avaliações para que os bens não sejam expostos a desgaste e usurpações do uso.

Dentro das considerações mencionadas, é possível identificar que o patrimônio se estendeu ao território (conjuntos históricos e tecidos urbanos) e aos elementos que o compõem, ou seja, a paisagem (PÉREZ; ECHÁNIZ, 2000). Para tanto, adotar a paisagem como patrimônio pressupõe e admite as relações intrínsecas e inseparáveis entre as abordagens da história, da arte, da antropologia, da sociologia, da ecologia, da memória e da cultura, e sua correspondência no meio físico, seja na edificação ou no território urbano. Pressupõe, portanto, a ação integrada do planejamento e gestão territorial com as diferentes políticas (sociais, econômicas, ambientais e culturais), o que torna a gestão do patrimônio complexa (FIGUEIREDO, 2014).

O COMPLEXO FERROVIÁRIO DA COMPANHIA MOGIANA EM CAMPINAS

De acordo com Adolpho Pinto (1903), na primeira década do século XX Campinas passou a abrigar um dos maiores pátios ferroviário da América, composto por três importantes ferrovias: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Estrada de Ferro Sorocabana e a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, contando com diversas estações ferroviárias. Esta última empresa, mencionada anteriormente, foi fundada na cidade de Campinas em 1872 e tinha como objetivo algo que a diferenciava das demais existentes no período, e desde sua implantação já previa possíveis prolongamentos. Entre as estradas de ferro estaduais, a Mogiana foi a primeira a alcançar divisas com outros estados, especificamente Minas Gerais.

Em decorrência do aumento da demanda, tanto de mercadorias quanto de passageiros, a empresa necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção (carros, material rodante, locomotivas e vagões), bem como armazéns e depósitos. No entanto, seus prédios e oficinas estavam delimitados por ruas, localizados na Vila Industrial da cidade, junto com os da Companhia Paulista. Isto é, nenhuma das empresas conseguiria expandir seus prédios. Como solução, a Companhia Mogiana comprou terrenos na região que estava em formação e que anos depois seria denominada como Guanabara. Em 1893 foi inaugurado o armazém e, no ano seguinte, a estação. Nos anos 1920, a empresa férrea iniciou a construção

de novas edificações – casas operárias e armazéns (ANUNZIATA, 2013). A posição estratégica da esplanada, dentro da malha urbana, atraiu a implantação de indústrias no bairro Guanabara, motivadas pela facilidade de escoamento da produção.

A decadência do café e a concorrência com o transporte rodoviário contribuíram para o lento e irreversível processo de desativação dos ramais da empresa, e o constante movimento da estação e dos componentes do complexo ferroviário diminuí até os bens ferroviários serem desativados em 1974 (SCARABELLI, 2002). Com isso, os edifícios da esplanada (estação, prédios e armazéns) permaneceram abandonados durante anos sob a propriedade do Governo do Estado de São Paulo. Nesse ínterim, a área foi invadida por moradores de rua e passou a ser utilizada como ponto de prostituição e consumo de entorpecentes (CONDEPACC..., 1999).

Em 1996 foi aberto o processo de tombamento da estação Guanabara pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas (CONDEPACC), o que configurou uma das medidas mais importantes para assegurar sua preservação, pois o prédio, que na época era administrado pela Fepasa, estava semiabandonado. A solicitação da abertura do processo de tombamento foi realizada por um dos conselheiros do órgão de preservação (Danuzio Gil Bernadino da Silva) e tem por justificativa a importância histórica e arquitetônica da estação, fazendo menção aos áureos tempos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e ao estilo neorrenascentista simplificado do prédio.

Em 1999, quatro anos após a abertura do processo de tombamento pelo CONDEPACC, os demais imóveis existentes na esplanada (armazém, posto de truque, oficina mecânica, depósito e arquivo, departamento de linha, barracão de solda e vila ferroviária) passaram a ser estudados juntamente com a estação para a aplicação do instrumento jurídico de preservação. No parecer sobre o tombamento do complexo, elaborado pelo mesmo conselheiro que solicitou a aplicação do instrumento jurídico de preservação na estação, é possível identificar que os bens ferroviários são evocados como um dos mais significativos conjuntos, desde a estação propriamente dita até os barracões centrais e laterais de madeira, além da pequena vila integrada ao complexo ferroviário. De acordo com o parecer, esses componentes desempenham significativa importância para a cidade, seja pelos valores culturais, históricos ou arquitetônicos em questão.

Contudo, somente em 2004 o tombamento da “Área e Prédios do Complexo Ferroviário da Antiga Companhia Mogiana (processo 002/1996)” foi homologado e publicado no Diário Oficial de Campinas. Nesse caso, as principais justificativas apresentadas pelo parecerista do Conselho para aplicação do tombamento aludem à representatividade histórica, arquitetônica e cultural dos bens ferroviários existentes na esplanada.

ESTADO DE CONSERVAÇÃO, USOS ATUAIS E AGENTES SOCIAIS QUE ADMINISTRAM O PATRIMÔNIO EM QUESTÃO

Com a finalidade de identificar o estado atual e usos dos diferentes edifícios da esplanada (propriedade, uso, proteção legal, estado de conservação e intervenções), foram aplicadas fichas de inventário em todos os bens pertencentes ao complexo ferroviário. Isso porque queríamos verificar alterações feitas para implementação de usos atuais e/ou projetos relativos, mas não para realizar um inventário quantitativo. Esse instrumento foi aplicado na estação Guanabara, armazém do café, posto de truque da Estrada de Ferro Sorocabana, oficina mecânica, depósito e arquivo, departamento de linha e barracão/solda, Esporte Clube Mogiana e casas pertencentes à antiga vila ferroviária, e possibilitou uma avaliação atual de estado, uso e proteção de cada um dos edifícios. A seguir pontuaremos de forma sucinta como cada uma das questões mencionadas é tratada nos imóveis estudados.

A estação Guanabara foi inaugurada em 1894 e perdeu sua funcionalidade em 1982, quando deixou de operar. O responsável pela gestão do imóvel é a Pró-Reitoria de Extensão e Assuntos Comunitários da Universidade Estadual de Campinas (PREAC/Unicamp). A ocupação da propriedade foi cedida em comodato à Unicamp em 1990 por trinta anos, período que terminará em 2020. Atualmente, a estação tem sido utilizada como Centro Cultural de Inclusão e Integração Social (CIS – Guanabara) e no local são oferecidas atividades culturais tanto à comunidade local quanto à acadêmica. A Unicamp financiou o restauro arquitetônico da estação, que permaneceu abandonada durante anos, mesmo com o tombamento, e o atual estado de conservação do imóvel é excelente.

O antigo armazém do café foi inaugurado em 1893 e fechado em 1982. A Unicamp também é

responsável pela gestão do local, portanto, trata-se de uma propriedade pública e a ocupação dela foi cedida em comodato à Universidade pelo mesmo período que a estação Guanabara. O espaço é utilizado para fins culturais e ali ocorrem atividades do CIS – Guanabara. Embora já fosse um bem tombado, assim como a estação Guanabara, o armazém permaneceu abandonado até 2007, quando a Universidade iniciou as obras de restauro. Em contrapartida, o atual estado de conservação é excelente, pois o local foi reabilitado para implementação do Centro Cultural.

O antigo Esporte Clube da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, atual Centro Educacional, Recreativo e Esportivo de Campinas (Carecamp), ou Centro Recreativo e Esportivo de Campinas Doutor Horácio Antônio da Costa, foi inaugurado em 14 de julho de 1940. O local pertence ao Governo do Estado de São Paulo e atualmente é administrado pela Diretoria Regional de Esportes e Lazer de Campinas. Esporadicamente, o campo de futebol é utilizado e algumas salas são ocupadas de forma administrativa pela entidade que gerencia o local. O estado de conservação da área é regular, o local é limpo e vigiado, mas alguns recintos necessitam de manutenção. Quanto à proteção legal existente, atualmente encontra-se em estudo pelo CONDEPACC o tombamento da Praça de Esportes Horácio A. da Costa.

O posto de truque foi inaugurado na década de 1910 e desativado em 1982. Apesar de ser considerado um bem tombado em esfera municipal pelo CONDEPACC (Processo 002/1996 e Resolução 045/2004), é visível que o espaço encontra-se degradado. O estado de conservação do edifício é ruim e atualmente tem sido utilizado como moradia irregular. A propriedade do edifício é pública e é de responsabilidade do Governo do Estado de São Paulo.

Assim como o posto de truque, a oficina mecânica foi inaugurada a partir da década de 1910 e desativada em 1982. Atualmente, o local não possui nenhum uso e encontra-se em estado de conservação ruim. É interessante mencionar que a oficina também foi tombada pelo CONDEPACC no mesmo processo que os demais edifícios mencionados anteriormente, Processo 002/1996 e Resolução 045/2004. A propriedade do edifício é pública e é de responsabilidade do Governo do Estado de São Paulo.

Como nos casos mencionados, o depósito e arquivo do complexo ferroviário foi inaugurado na

década de 1910 e desativado a partir de 1982. Por constituir um dos remanescentes da antiga companhia férrea, o depósito foi incluído no processo de tombamento pelo CONDEPACC (Processo 002/1996 e Resolução 045/2004). Entretanto, nenhuma medida preservacionista foi adotada pelo órgão para conter a degradação do bem patrimonial, e o imóvel encontra-se em completo abandono e sem uso. Como nos demais casos, a propriedade do edifício é pública e é de responsabilidade do Governo do Estado de São Paulo.

O departamento de linha do complexo também teve suas atividades iniciadas a partir de 1910 e foi desativado em 1982. Tratando-se da legislação existente, o prédio é um dos exemplares que foi anexado ao Processo de tombamento 002/1996 com a Resolução 045/2004, pelo CONDEPACC, embora suas estruturas estejam em péssimas condições. Atualmente, o local está abandonado e não é utilizado. Com relação à propriedade, é considerada pública e é de responsabilidade do Governo do Estado de São Paulo.

O barracão/solda foi inaugurado na década de 1910 e desativado com as demais estruturas da Esplanada. O local está em péssimo estado de conservação, praticamente em ruínas: parte do telhado já desabou e não é atualmente utilizado. No que tange à proteção legal existente, como nos casos mencionados anteriormente, o barracão/solda faz parte do Processo de Tombamento 002/1996 e Resolução 045/2004 pelo CONDEPACC. Vale ressaltar que o galpão é de responsabilidade do Governo do Estado de São Paulo.

As casas da antiga vila ferroviária foram construídas na década de 1930 (ANUNZIATA, 2013). Entre os imóveis existentes nas duas ruas que compõem as residências operárias, dezoito foram tombados com a Resolução 045/2004 e anexados ao Processo 002/1996. Cada uma das moradias era designada aos funcionários do complexo, de acordo com a função que desenvolviam, tal como casa do motorista, feitor de turma, artífice carpinteiro, armazenista I e II, mestre de linha, artífice soldador I, II e III, artífice mecânico, compositor I e II, ferreiro I, artífice pedreiro, artífice linha-construtor, truqueiro, guarda e trabalhador. Contudo, existem poucas pessoas que residem na área e possuem vínculo direto ou indireto com a Esplanada Ferroviária da Mogiana, pois algumas casas foram invadidas. Quanto à propriedade dos imóveis existentes na antiga vila ferroviária,

sabe-se que uma empresa privada (Instituto Paulista de Ensino e Pesquisa – IPEP) adquiriu a área e obrigou os moradores a deixarem o local (ESTAÇÃO..., 2013). Entretanto, entramos em contato com a empresa e ela se negou a conceder qualquer tipo de informação a respeito da aquisição. Dessa forma, não se sabe ao certo a situação de ocupação dos imóveis, bem como se os moradores ocupam as casas de forma regular ou irregular. A respeito do uso, vale ressaltar que os imóveis são utilizados de forma residencial. No que tange ao estado de conservação das casas, duas estão em condições precárias, em três não foi possível identificar, pois estavam cercadas por um muro alto, seis estão regulares e sete estão aparentemente em bom estado de conservação. No entanto, a maior parte das casas não apresenta as características originais em madeira.

Embora se trate de um único conjunto ferroviário, cada um dos imóveis tem sido administrado por gestores diferentes, que possuem diferentes políticas para preservação e reutilização do patrimônio ferroviário em questão: Universidade (estação Guanabara e armazém do café), Governo do Estado de São Paulo (posto de truque, oficina mecânica, depósito e arquivo, departamento de linha e barracão/solda), Diretoria Regional de Esportes e Lazer de Campinas (Esporte Clube Mogiana) e IPEP (vila ferroviária).

De forma a aplicar teoria e prática, a aplicação do inventário constituiu um meio eficaz de proteção ferroviário, em longo prazo, uma vez que as informações obtidas e catalogadas poderão ser utilizadas como parâmetros para futuras intervenções nos bens. Nesse sentido, a reabilitação do patrimônio industrial não deve ser somente arquitetônica e urbanística, mas também deve ser utilizada na dinamização do espaço do ponto de vista paisagístico e socioeconômico, no qual o patrimônio industrial adquire função social de forma a conscientizar a população local da importância do legado industrial (PUCHE; PÉREZ, 1997), o que justifica a extrema importância da realização de inventários não só quantitativos, mas também qualitativos de recursos dos bens e estudos sobre possibilidades de reinserção no espaço onde se localizam.

CONCLUSÃO

Analisar o conjunto ferroviário da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em

Campinas, sob o ponto de vista simbólico, estético e histórico, e de forma qualitativa no centro urbano, tem sido uma tarefa delicada, pois esses artefatos encontram-se ameaçados pelo desconhecimento de seus valores enquanto bens industriais. Além disso, os interesses econômicos e políticos momentâneos contribuem ainda mais para a descaracterização e fragmentação do complexo.

Para Soukef (2012), a análise do patrimônio industrial é complexa, pois envolve as relações espaciais com os antigos sistemas de produção e a adaptação a novos usos que respeitem a configuração mais próxima possível do original, bem como a reintegração dos bens patrimoniais ao tecido urbano contemporâneo. O que pode ser evidenciado no caso da estação Guanabara e do armazém, os quais outrora estavam descaracterizados, mas com o auxílio da Universidade foram reabilitados e restaurados, o que possibilitou a inclusão dos prédios no espaço urbano do qual haviam sido excluídos, em decorrência da imagem negativa que apresentavam. Além dos casos mencionados, o Esporte Clube e o antigo posto de truque também possuem usos sociais (seja de forma regular ou irregular); no primeiro caso são realizados jogos esporádicos no estádio, enquanto o segundo tem sido utilizado como moradia. No entanto, o caso da oficina mecânica, depósito e arquivo, departamento de linha e do barracão/solda é completamente distinto dos mencionados até então, pois esses elementos do complexo estão abandonados ao tempo e sendo descaracterizados a cada dia que passa.

Nessa vertente, percebe-se que a proteção atribuída pela esfera municipal com o tombamento é um reconhecimento da importância do conjunto ferroviário. Entretanto, ela não tem sido satisfatória para garantir a integridade e sobrevivência dos casos estudados, pois assim que a estação Guanabara foi desativada, em 1982, os componentes do complexo perderam a funcionalidade. Portanto, observamos ações isoladas da Universidade (estação e armazém) e da Prefeitura (no caso do Esporte Clube) em favor da preservação dos remanescentes industriais e ferroviários, o que infelizmente não ocorre com os demais elementos do complexo.

REFERÊNCIAS

ABAD, P. C. J. **Turismo y patrimonio industrial**. Madri: Síntesis, 2008.

ANUNZIATA, A. F. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. 2013. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

ARECES, M. Á. **Arqueología Industrial: el pasado por venir**. Gijón: CICEES, 2007.

CAMPINAS. **Processo 002/96**. Tombamento da Estação Guanabara. Campinas. 1996. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cultura/patrimonio/bens-tombados/verBem.php?id=65>>. Acesso em: 6 jun. 2015.

CANO SANCHIZ, J. M. Arqueólogos en la fábrica: breve recorrido por la historiografía de la Arqueología Industrial. **Spal Revista de Prehistoria y Arqueología**, Sevilla, v. 16, p. 53-67, 2007.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2001.

CONDEPACC tomba a Estação Mogiana: campo da extinta equipe de futebol e casas da vila ferroviária também passam a ser patrimônio artístico e cultural de Campinas. **Correio Popular**, Campinas, 12 nov. 1999.

CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA. **Carta de Atenas**. Atenas: CIAM, 1933.

CONSELHO DA EUROPA. **Declaração de Amsterdã**. Amsterdã, 1975.

CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS. **Carta de Petrópolis**: primeiro seminário brasileiro para preservação e revitalização de centros históricos. Petrópolis: ICOMOS, 1987a.

_____. **Carta internacional sobre a salvaguarda das cidades históricas e áreas urbanas históricas**. Washington: ICOMOS, 1987b.

_____. Carta sobre a conservação e o restauro de monumentos e sítios. Veneza: ICOMOS, 1964.

ESCRITÓRIO INTERNACIONAL DOS MUSEUS SOCIEDADE DAS NAÇÕES. **Carta de Atenas**. Atenas, 1931.

ESTAÇÃO Guanabara vira ponto do medo: local é ocupado por usuários de drogas, que realizam furtos na região, assustando moradores. **Correio Popular**, Campinas, 22 nov. 2013.

FIGUEIREDO, V. Patrimônio, cidade e política urbana: hiatos e equívocos na legislação urbanística de São Paulo. **Revista Vitruvius: arquitetura**, 2014. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.168/5219>. Acesso em: 15 nov. 2014.

FERRARI, M. Indicadores de desarrollo sostenible vinculados a la reutilización del patrimonio ferroviario en la línea Jujuy – La Quiaca. In: COLOQUIO LATINOAMERICANO E INTERNACIONAL SOBRE RESCATE Y PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL, 5., 2007, Buenos Aires. Actas... Buenos Aires: Cedodal, 2009.

KEMPTER, E. D. **O lugar do patrimônio industrial**. 2011. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.

KÜHL, B. M. **Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê, 1998.

_____. Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro. Cotia (SP): Ateliê/Fapesp, 2009.

_____. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. **Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**, Universidade São Judas Tadeu, n. 3, 1º sem. 2010.

MATOS, O. N. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 4. ed. Campinas: Pontes, 1990.

MENEGUELLO, C. O coração da cidade: observações sobre a preservação dos centros históricos. **Patrimônio, Revista Eletrônica do IPHAN**, nov./dez. 2005.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA. **Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural**. Paris: UNESCO, 1972.

_____. **Convenção sobre a salvaguarda dos conjuntos históricos e da sua função na vida contemporânea**. Nairóbi: UNESCO, 1976.

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. Reunión sobre conservação e utilização de interesse Histórico e Artístico. Normas de Quito. Quito: OEA, 1967.

PÉREZ, L. C.; ECHÁNIZ, I. E. El paisaje: de la percepción a la gestión. Ediciones Liteam, 2000.

PINTO, A. A. **História da viação pública de São Paulo**. São Paulo: Vanordem, 1903.

POZZER, G. P. **A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade (1872-2002)**. 2007. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

PUCHE, A. M.; PÉREZ, D. El patrimonio industrial de la provincia de Alicante: rehabilitación y nuevos usos. In: CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE CONSERVACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS Y DEL PATRIMONIO EDIFICADO, 9., 1997, Valladolid. **Actas...** Valladolid: Consejo Académico Iberoamericano, 1997.

RAMOS, A. G.; FERNÁNDEZ, G. El patrimonio industrial como recurso para crear rutas turísticas: algunas propuestas en Argentina. **Caderno Virtual de Turismo, Argentina**, p. 57-68, 2004.

RIGHETTI, S. Nos trilhos da memória. **UNESPciência**, ano 2, n. 12, set. 2010.

RODRIGUES, M. Patrimônio Industrial, entre o fetiche e a memória. **Revista eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**, Universidade São Judas Tadeu, n. 3, 1º sem. 2010.

SCARABELLI, P. C. **Guanabara e arredores: a formação de um bairro**. 2002. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2002. 197 p.

SIMAL, J. S. El patrimonio industrial y minero. In: CASTILLO, J.; CEJUDO, E.; ORTEGRA, A.

Patrimonio histórico y desarrollo territorial.

Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, 2009. p. 52-71.

SOUKEF, A. J. Os remanescentes da SPR em Santos e Jundiaí: memória e descaso com um patrimônio ferroviário do país. In: COLÓQUIO LATINO-AMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, 6., 2012, São Paulo. **Anais...** Brasília: IPHAN, 2012. v. 1.

TARTARINI, D. J. La arquitectura de los ferrocarriles en la Argentina. In: INSTITUTO ANDALUZ DEL PATRIMONIO HISTÓRICO. **Preservación de**

la arquitectura industrial en Iberoamérica y España. Sevilla: Comares, 2001. p. 65-78.

TELLES, A. C. S. Centros históricos: notas sobre a política brasileira de preservação. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, n. 19, 1984.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial.** 2003. Disponível em: <<http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>>. Acesso em: 28 out. 2014.

Patrimônio cultural e técnicas da fotografia: reflexões sobre o centro histórico ferroviário de Ponta Grossa

Cultural heritage and photography techniques: reflections on the historical rail center of Ponta Grossa, Paraná, Brazil

MARTHA RAQUEL DE SOUZA BATISTA¹

1 Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Ponta Grossa. E-mail: marthasbatista@gmail.com

A fotografia constitui importante meio de registro das manifestações culturais no espaço geográfico. Isto ocorre em função do registro histórico que ela proporciona, do desenvolvimento tecnológico que permeiam cada vez mais a vida social, e as técnicas fotográficas que atribuem qualidade ao discurso visual. Torna-se decisiva para ler o mundo e interpretar suas mudanças; é fonte de entendimento histórico e dos processos de transformação da cidade que conduz ao conhecimento pertinente à criação/produção humana, valorizando os registros deixados pelos sujeitos a partir de suas experiências, apresentando uma forma de ler, interpretar e apreender seus significados. Assim, as imagens são compreendidas como expressão da sensibilidade, que remetem ao mundo imaginário da cultura e a um conjunto de significações. A área de estudo da pesquisa abrangeu a paisagem central da cidade de Ponta Grossa, onde se consolidaram equipamentos urbanos a partir da construção da ferrovia, tendo como base investigativa as potencialidades de utilização da fotografia como técnica de pesquisa da geografia cultural (patrimônio cultural), abarcando reflexões pertinentes à característica dialética da fotografia, e também da importância de seus aspectos técnicos como auxílio para apreensão da fotografia como objeto de estudo das paisagens contemporâneas.

Palavras-chave: fotografia, patrimônio cultural, ferrovia.

Photography is an important way to register the cultural manifestations in geographic space. This occurs due to the historical record photography provides, of the technologic development that permeates social life, and the quality that the photographic technics give to the visual discourse, becoming a crucial factor to understand the world and to interpret its changes. It is a source of comprehension of the historical events and the transformation process of the city that leads to the knowledge related to the human creativity/production, giving value to the records left by the subjects based on their experiences, presenting a way to read, interpret, and absorb its meanings. That way, the images are understood as an expression of the sensibility that goes directly to the imaginary of the culture and to a series of meanings. The research field covers the downtown cityscape of Ponta Grossa, Paraná, Brazil, where the urban equipment was consolidated from the railroad. The search used as a basis the capabilities of use of the photography as a technique of cultural geography research (cultural heritage), involving considerations related to the dialectical characteristics of photography, as well as the importance of its technical aspects as support to the apprehension of photography as the study subject of contemporary landscapes.

Keywords: photography, cultural heritage, railroad.

INTRODUÇÃO

A fotografia constitui um meio de registro e representação bastante significativo das expressões e manifestações sociais e culturais no espaço geográfico. Por se tratar de um objeto cultural e simbólico, estabelece uma forma de elo entre sujeito e paisagem, tornando-se dessa forma uma fonte de percepção, pois é símbolo e material de vivências sociais e culturais.

Assim, este trabalho trará algumas reflexões a respeito da utilização da fotografia e suas técnicas na geografia cultural para estudos sobre o patrimônio cultural, uma vez que, ao longo da história, a fotografia vem sendo amplamente utilizada como recurso de ilustração textual, proporcionada pela linguagem visual, na qual é possível fazer leituras e interpretações. Além disso, é ainda pouco explorada pela ciência.

O interesse em entender como a fotografia e a ciência poderiam desenvolver um diálogo eficiente, e o entendimento da fotografia como documento cujo potencial deveria ser explorado, intensificou-se nos anos 1990. O alargamento do conceito de documento, anteriormente restrito à linguagem verbal/textual, atribuiu à fotografia o status de fonte documental que possibilita a investigação e descoberta do que foi registrado à medida que sistematiza informações, estabelecendo métodos adequados para análise de seu conteúdo (KOSSOY, 2001). Compreendida como linguagem que alia arte e documento, corrobora a produção do pensamento científico e sua difusão (SPOSITO, 2013).

Atualmente, principalmente com o advento da fotografia digital, as imagens permeiam cada vez mais os arranjos sociais e o imaginário dos sujeitos por meio da publicidade, televisão e cinema, álbuns de família, autorretratos, concursos de fotografia, acervos públicos ou pessoais. De acordo com Camerini e Jobim e Souza (2002), esta civilização da imagem, que produz a subjetividade por meio do intenso fluxo de circulação de imagens, é responsável por administrar o espaço público, e principalmente o espaço subjetivo, uma vez que não é possível dissociar o social e o psíquico. Além disso, o uso cada vez mais intenso, em um contexto de desenvolvimento de novas tecnologias, possibilitou o aperfeiçoamento maior das técnicas fotográficas e dos equipamentos disponíveis.

Logo, a fotografia mostra-se proeminente na representação concreta da paisagem geográfico-histórico-cultural, e, mais que isso, é também o objeto que suscita subjetividades e desencadeia memórias. É nesse

aspecto da subjetividade e da memória, além de seu aspecto material, que as imagens fotográficas se aproximam do patrimônio cultural. Firmando-se cada vez mais, de acordo com Sposito (2013), como documento do qual se extrai informações e dados que permitem inferir, deduzir e interpretar, assim como representa, exemplifica e ilustra, trazendo ao texto o concreto como base para abstração, e apoiando os argumentos textuais, tornando-se fundamental na construção teórica. Isso ocorre na medida em que nos permite diferentes interações com a paisagem, utilizada como registro, arquivo ou instrumento do planejamento, que comporta e facilita a compreensão do devir, e que representa e constitui um “campo aberto” não apenas à sua leitura e interpretação, mas também à recriação, intervenção, manipulação, imaginação etc. (GASPAR, 2013). Nesse sentido, a compreensão do discurso fotográfico deve ultrapassar o paradigma do visual, dado que, no ato fotográfico, o fotógrafo desenvolve seu próprio discurso, que é, de acordo com Cayatte (2013), o ponto de partida de uma reflexão polissêmica, colocando-se como base de problematizações mais profundas.

Esse discurso não é meramente descritivo ou neutro, “tirar fotografias provoca uma relação *‘voyeurística’* crônica com o mundo, que nivela o significado de todos os acontecimentos” (SONTAG, 2004, p. 21). Como a leitura da paisagem é múltipla e intrinsecamente ligada ao observador, as suas imagens possuem leitura relacional, em um movimento carregado de intencionalidade. A produção da imagem é composta fundamentalmente de três elementos: o sujeito que fotografa, o tema e a técnica. O fotógrafo é compreendido então como “filtro cultural”, como aponta Boris Kossoy (2001). Esse conceito é compreendido na medida em que se torna claro que a escolha do que foi selecionado fotografar, seu tratamento estético, a organização visual dos elementos que compõe o assunto e a exploração das técnicas resultam de sua bagagem cultural, criatividade e sensibilidade, influenciando no resultado da fotografia. Na mesma medida, cabe compreender que cada receptor poderá supor mais ou menos a partir de seu posicionamento histórico, cultural, econômico e político em sociedade.

Walter Benjamin (1987) envolve a fotografia numa operação analítica do olhar, que por uma maneira mecânica capta aquilo que não é percebido pelo observador. A fotografia obtida por meio de um equipamento fotográfico, a câmera fotográfica, é resultado não apenas da função manual do fotógrafo de registrar a imagem,

mas de refletir e analisar o que fotografar, afinal, o que justifica a escolha de determinadas paisagens, objetos e formas, bem como a utilização de determinados ângulos, técnica e lentes, que não a própria mensagem que deseja transmitir? Logo, compreende-se a câmera como uma extensão do olho do fotógrafo, um auxílio para o olhar humano que não dá conta de captar todas as coisas que acontecem simultânea e dinamicamente no espaço, aumentando sua capacidade de perceber a cidade através de seu produto, a fotografia.

Sendo assim, as reflexões aqui apresentadas são resultado dessa relação *voyeurística* da pesquisadora com a paisagem da área central da cidade de Ponta Grossa, onde no final do século XIX e início do XX consolidaram-se equipamentos urbanos com a instalação do complexo ferroviário Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande, que ligava São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Paraguai, Uruguai e Argentina, e foi responsável por estabelecer um fluxo intenso de cargas e pessoas, e uma dinâmica citadina única, que tornou Ponta Grossa, por sua localização estratégica, papel de destaque, experienciando um momento de efervescência cultural, social e econômica.

A partir dos incentivos ao capital internacional por parte do governo brasileiro, com a entrada das montadoras de automóveis e fortalecimento do projeto rodoviário, o modal ferroviário foi sendo substituído, até que em meados da década de 1980 foram retirados os trilhos da área central da cidade. No final do século XX, muitas cidades ferroviárias brasileiras intervieram nesses espaços, sem estabelecer parâmetros técnicos e culturais apropriados, sem a participação do poder público (estadual e federal) ou instituições engajadas nas temáticas do transporte ferroviário, planejamento urbano e patrimônio cultural, o que justificou, no contexto, o reconhecimento também periférico do acervo ferroviário (MONASTIRSKY, 2006). Alguns equipamentos, como as estações (Ponta Grossa e Paraná) e armazém de cargas, por sua dimensão simbólica e histórica no processo de formação da cidade, permaneceram na paisagem como uma marca da *belle époque* ponta-grossense, reconhecidos como patrimônio cultural ferroviário.

Reconhecida a importância do Centro Histórico Ferroviário de Ponta Grossa, foram realizadas algumas proposições de utilização das técnicas da fotografia, em suas inúmeras frentes, buscando contribuir com as discussões e estudos a respeito do patrimônio cultural a partir de um estudo de caso, voltando-se à

compreensão das transformações visuais e simbólicas da paisagem e sua representação fotográfica ao longo do espaço-tempo.

OBJETIVOS

Este trabalho tem como objetivo geral compreender como as técnicas da fotografia podem se apresentar como uma fonte de pesquisa para a geografia cultural, e especificamente ao patrimônio cultural. Para tanto, alguns objetivos específicos devem ser alcançados, tais quais: compreender a potencialidade da fotografia enquanto linguagem visual, documento, registro histórico, representação da paisagem – histórica e contemporânea –, e representatividade e estado de conservação e uso do patrimônio, a partir do estudo de caso do Patrimônio Ferroviário da cidade de Ponta Grossa.

METODOLOGIA

A pesquisa propõe a leitura de algumas fotografias antigas de importantes fotógrafos² de Ponta Grossa, além do acervo digital de fotografias históricas da cidade, disponibilizadas pela Casa da Memória Ferroviária (Estação Paraná). As fotografias contemporâneas da paisagem central foram captadas pela autora do trabalho para compreender, a partir das fotografias do passado, o que seria relevante reproduzir em ângulos semelhantes, além da produção de uma série fotográfica sobre o patrimônio cultural presente na paisagem central da cidade, aplicando algumas técnicas da fotografia. Optou-se então por enfatizar os seguintes vieses:

- a) Técnica de comparação, em que se utilizou o material fotográfico existente, buscando compreender a transição da paisagem por meio da leitura de seus elementos, em que se evidenciam as mudanças da paisagem nas duas temporalidades representadas em um par de fotografias. Nessa técnica, buscou-se a reprodução de ângulos semelhantes para a observação direta de suas transformações, e para que os referentes representados possam ser identificados e (co)relacionados. As fotografias são dispostas em pares, e é pertinente ressaltar

2 Luís Bianchi (antigo Foto Bianchi) e Domingos Silva Souza (Foto Elite).

a importância da utilização da quantidade de pares fotográficos necessários, de acordo com a análise do pesquisador que o faça compreender e apreender as referências que deseja extrair da fotografia, sendo então, fundamental a sua datação e o domínio teórico sobre os elementos constituintes da imagem, além do contexto que representa, tornando eficiente sua interpretação a partir dos elementos concretos que compõem a imagem fotográfica. Essa primeira técnica, no conjunto, deve ser a primeira, para dar ao sujeito uma dimensão geral do que foi e do que é a paisagem, possibilitando a compreensão das técnicas apresentadas a seguir.

- b) Técnica de sobreposição, em que foram utilizadas fotografias antigas e contemporâneas, organizadas pela sequência de evidências históricas – ressalta-se novamente a datação e o domínio teórico –, em que se pode compreender, à paulatina, o processo de transição da paisagem, tornando-se possível identificar os diferentes estágios de transição e de significações e valorizações da paisagem geográfica. Assemelha-se, em certa medida, com o método comparativo, porém se destaca por seu aspecto de proporcionar a compreensão dos diferentes sentidos ao longo do tempo, das diferentes dinâmicas e espacialidades, dos diferentes usos, desusos, auxiliando na (re)construção da história da paisagem, relacionando-a sempre ao seu contexto espaço-temporal.

DESENVOLVIMENTO

A compreensão das transformações visuais e simbólicas da paisagem e suas representações fotográficas ocorrem na exploração da experiência visual. Conforme aponta Dondis (2007), buscamos o reforço visual de nosso conhecimento por uma série de fatores, como seu caráter direto de informação e a proximidade da experiência real. A informação visual é o registro mais antigo da história, desde as pinturas rupestres; entretanto, de acordo com a autora, não somos treinados a olhar como somos treinados a escrever ou ler, e dessa forma a análise de uma fotografia requer uma “alfabetização visual”, buscando extrair de uma imagem toda mensagem oculta e explícita que possa conter.

O alfabetismo visual abordado por Dondis (2007), refere-se à identificação de elementos substanciais que compõem a imagem e que permitem decodificá-la: “o ponto, a linha, a forma, a direção, o tom, a cor, a textura, a dimensão, a escala e o movimento [...] são a

matéria-prima de toda informação visual em termos de opções e combinações seletivas” (p. 51). Assim, a alfabetização visual é um ponto chave para entender e decodificar a paisagem geográfica, que passa a ser uma paisagem fotográfica que envolve o observador, o fotógrafo e a fotografia. O processo ocorre quando há o reconhecimento dos elementos presentes na representação e na paisagem que compõe o cotidiano do sujeito. Busca-se, por meio da compreensão desses elementos e sua interpretação e organização, o desenvolvimento da experiência visual.

A leitura dos elementos visuais expressos na fotografia exige atenção e quando recebidos não passam despercebidos ao nosso contato direto com o referente cristalizado na paisagem. Dessa forma, aliou-se à utilização da fotografia como objeto de análise, tanto na perspectiva técnica (concreta) quanto artística (abstrata), para apreender praticamente como ocorre essa experiência visual. É importante saber que existem bases técnicas para analisar uma fotografia, que serão expostas a seguir. Entretanto, como cada fotografia é única, tal qual a paisagem que representa, cada foto trará em si o seu próprio alfabeto, exigindo do leitor da paisagem, em certa medida, o desenvolvimento de uma alfabetização também única.

Logo, percebe-se que a utilização do máximo potencial da fotografia como instrumento da alfabetização visual aguça a percepção da paisagem, tanto diante da representação fotográfica quanto após sua observação, quando retorna à paisagem real, que, ao mesmo tempo em que é observada pelo receptor, insere-o em sua dinâmica. O ato fotográfico não tem fim na captura da fotografia, pois sua leitura é sempre aberta às mais diferentes compreensões. Portanto, a fotografia contribui com as reflexões da paisagem geográfica antes, durante e depois de sua captura, constituindo dessa maneira um instrumento de reflexão sobre a paisagem.

As técnicas de comparação e sobreposição contribuem para a experiência visual, proposta por Dondis (2007) e serão expostas a seguir:

- a) Técnica de comparação

A Figura 1 evidencia o grande espaço vazio do antigo pátio de manobras da ferrovia nos anos 1990. A Estação Paraná (séc. XIX) e o antigo armazém de cargas (séc. XX) da ferrovia também já se firmavam enquanto cristalização histórica na paisagem, e pode-se observar a presença do terminal central de viação

urbana e dos ônibus da frota, ao lado da Estação Ponta Grossa, que já havia sido desativada na época, cujos trilhos já não compunham mais a dinâmica do centro. Dessa maneira, é possível observar a clara sobreposição de temporalidades, onde coexistem formas do final do século XIX, início do século XX e anos 1990.

Na Figura 2, captada no ano de 2014, é possível perceber que o espaço vazio do pátio fora substituído pelo Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas (1996), conhecido como parque ambiental, e que o Terminal Central, localizado à direita da imagem, também caracteriza na paisagem contemporânea uma cristalização desde os anos 1990. O fluxo intenso dos carros aponta o fortalecimento da malha rodoviária, que se iniciou em Ponta Grossa principalmente

a partir da retirada dos trilhos e da substituição do sistema de transporte ferroviário. É também possível inferir que, nos últimos 20 anos, o processo de verticalização urbana se acentuou. Além disso, a sobreposição das camadas temporais também se evidenciam na presença da Estação Paraná e do antigo armazém de cargas (edificações do final do século XIX, início do XX) e do terminal central e parque ambiental (década de 1990).

Nas Figuras 3 e 4 é possível estabelecer uma comparação direta entre os usos da Estação. Na Fotografia 3, pode-se identificar a questão simbólica, a partir da presença, posicionamento corporal e vestimenta dos atores sociais naquele determinado momento histórico. As estações relacionavam-se, desde o início, ao ideário de progresso e desenvolvimento,

Figura 1. Vista aérea do antigo pátio de manobras da ferrovia (1990).



Fonte: Souza (1990).

um símbolo para a sociedade ponta-grossense, onde aconteciam momentos marcantes e especiais do cotidiano citadino. A partir dos incentivos do governo de Juscelino Kubitschek às montadoras de automóveis e fortalecimento da malha rodoviária, inicia-se outro processo simbólico no imaginário social, os carros. A Fotografia 3 estabelece de forma clara duas questões:

a primeira é a questão simbólica da Estação como lugar especial dos acontecimentos sociais; e a segunda, a questão histórica de um momento em que os automóveis começavam a participar da vida das pessoas de um determinado grupo social – sobretudo a alta sociedade ponta-grossense, dados os altos valores de um automóvel na época.

Figura 2. Visão panorâmica do antigo pátio de manobras da ferrovia (2014).



Fonte: Batista (2014).

Figura 3. Estação Ponta Grossa.



Fonte: Acervo Casa da Memória (2014).

A Figura 4 também possibilita algumas reflexões importantes para a compreensão da paisagem histórica contemporânea. A Estação Ponta Grossa está atualmente contextualizada no Centro Histórico Ferroviário como edificação tombada pelo Governo do Estado do Paraná. Nas paredes externas é possível observar pichações, as portas e janelas estão quebradas e tampadas com papelão, denotando um abandono crônico que se tenta reverter a partir da revitalização do centro.

Também é possível, a partir dos elementos visuais que compõe a Fotografia 4, observar que há poucos transeuntes, porque a Estação, ainda que central, não impulsiona a cidade como outrora, e o pátio faz a vez agora de estacionamento. A presença dos carros populares apresenta os resultados das políticas de abertura do governo JK que foram se estabelecendo ao longo do tempo e se materializando no espaço geográfico.

Figura 4. A paisagem contemporânea da Estação Ponta Grossa (2014).

Fonte: Batista (2014).

b) Técnica de sobreposição

A sequência de fotografias possibilita inferir concreta e abstratamente sobre seus diferentes usos ao longo do tempo. Na imagem 1 da Figura 5, a primeira estação, construída em madeira no final do século XIX, apresenta fluxo intenso de pessoas e cargas, e as relações abstratas (ou seja, que não estão presentes como elemento visual, mas presentes na narrativa da imagem) indicam o fluxo de informações, intercâmbios culturais e intensa atividade econômica. Além disso, pela maneira com que se vestem os sujeitos, é possível observar nas estações o trânsito de pessoas de diferentes classes sociais.

Na Figura 2, do início do século XX, observa-se que a antiga forma fora substituída por uma estação em alvenaria, maior e aparentemente melhor estruturada. Pode-se observar, por conta da presença de pessoas em movimento, que o fluxo ainda se intensificava, e os mesmos sujeitos evidenciam o advento da ferrovia e o seu status e valorização também por suas vestimentas. No início do século passado, de acordo com muitas das pessoas que vivenciaram a *golden age* da ferrovia, ir às estações era um evento.

Observa-se também, na sequência de fotografias propostas, um “hiato fotográfico”, ou seja, os registros da Estação Paraná a que se tem acesso referem-se principalmente ao período da hegemonia ferroviária e à reforma, quando passou a ser designada como Casa da Memória Ferroviária. Contudo, os anos de abandono, até que o poder público iniciasse sua restauração, são praticamente inexistentes.

As Figuras 3 e 4, do início dos anos 2000, apontam um outro contexto do antigo equipamento ferroviário. Após sua desativação, em meados de 1980, a estação fora abandonada e as fotografias mostram seu processo de revitalização. As fotografias de referência e as inexistentes apontam assim duas questões fundamentais: o que se entende aqui por abstrato, como as diferentes concepções de patrimônio cultural ao longo do tempo – em um momento o abandono e em outro a revitalização –, e o que se pode inferir concretamente: a restauração de uma importante construção de memória social.

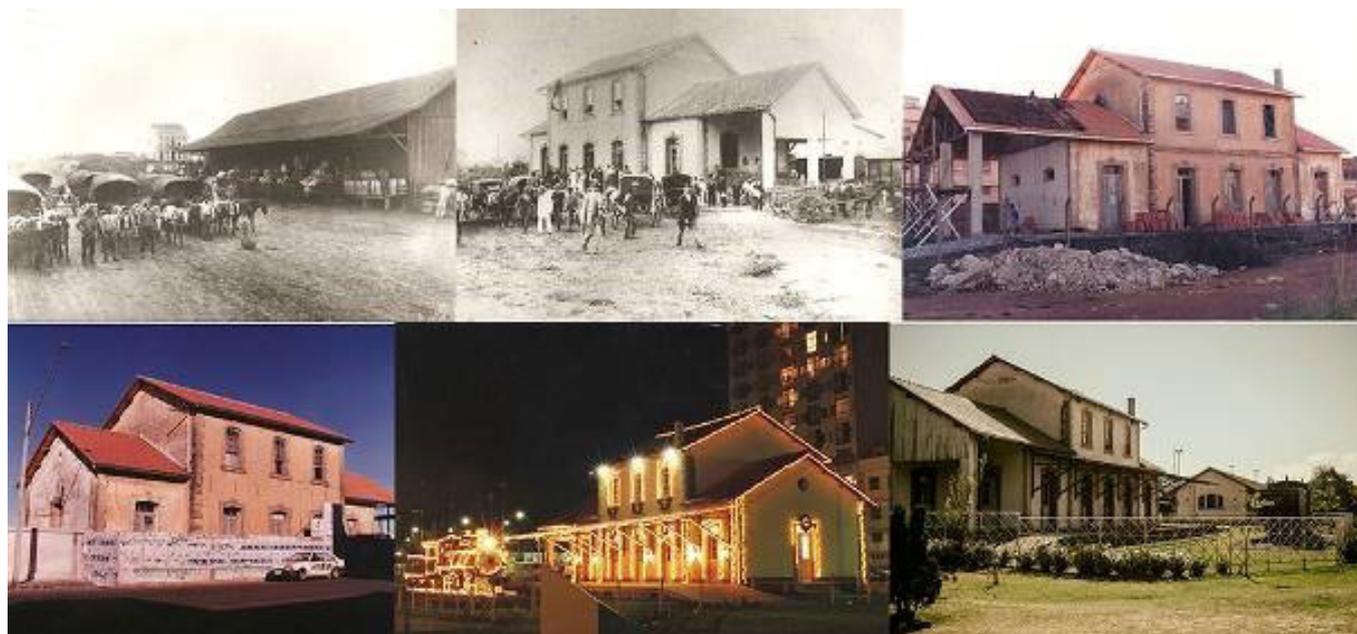
A Figura 5 destaca, em meados dos anos 2000, posterior à reforma, a relação do poder público com a forma e sua importância para a cidade, ainda que de maneira simbólica. A presença dos sujeitos na imagem

mostra o novo uso, tal qual sua valorização, uma vez que o local abriga a memória ferroviária em forma e conteúdo. E por fim, a imagem 6, do ano de 2014, traz a estação atualmente, no contexto do Complexo Ambiental Governador Manuel Ribas. Simbolicamente a presença da cerca pode proporcionar a compreensão

de uma fronteira entre o novo – parque ambiental – e o antigo – Estação.

A Estação Paraná, na organização do grupo de fotografias, pode ser então identificada, a partir da permanência da forma, como um traço histórico, uma cristalização na paisagem geográfica.

Figura 5. A Estação Paraná do final do século XIX a 2014.



Imagens de 1 a 5, Fonte: Acervo Casa da Memória (2014). Imagem 6, Fonte: Batista (2014).

RESULTADOS

De acordo com Caliskevstz (2012), as cidades ferroviárias são testemunhos da ascensão e decadência do complexo ferroviário. A história e a transformação do espaço urbano estão contidas em cada forma, como também se faz na memória dos moradores que tiveram e têm contato direto ou indireto com a ferrovia. Como exemplo das estações ferroviárias, que de acordo com Monastirsky (2013, p. 784) “foram lugares de intensa convivência social (em algumas cidades ainda são) e, seguramente, configuram-se num dos principais símbolos da história ferroviária no Brasil”. De acordo com o pesquisador, cada sujeito possui pontos de lembranças, referências e marcas pessoais ligadas à cidade, que possibilitam concepções específicas do espaço, muitas vezes abstratas. São essas concepções que geram a identificação do e com o espaço, caracterizando lugares no

espaço urbano que se destacam na apresentação de um caráter especial para a sociedade.

Além da materialidade, o patrimônio cultural ferroviário contempla o intangível, a memória e as dinâmicas socioespaciais. Logo, a memória ferroviária se faz presente nas cristalizações (inscrições) remanescentes na paisagem, no sujeito que vivenciou a ferrovia e nas representações dessas paisagens, que são gatilhos desencadeadores de memórias.

Desde o início do século XX, o Centro Histórico Ferroviário de Ponta Grossa obteve atribuições simbólicas nos mais diferentes aspectos. O local do trabalho, do comércio, do fluxo intenso de pessoas, cultura, informação. O centro era o coração da cidade, que bombeava e impulsionava a expansão urbana e a vida das pessoas. A história das dinâmicas espaciais foi materializada em formas na paisagem central e pelo valor simbólico que representam no movimento entre a

memória individual e coletiva, enlevando a ferrovia ao patamar de lugar especial de memória.

Compreende-se então que os sujeitos (sociedade e indivíduo), que produzem o espaço e que por ele são produzidos, desempenham o papel de identificar a paisagem cultural, estabelecendo uma relação idiossincrática entre o patrimônio cultural e a memória, que é a representação de identidades e memórias e que adquire sentido na teia de significados das experiências e dinâmicas socioculturais (GEERTZ, 1989). Logo, a cidade é compreendida como espaço de vivências, e a cidade contemporânea é um tipo especial de urbe: o espaço social que se caracteriza pela eliminação de antigas formas de sociabilidade e por uma morfologia em constante transformação.

Essas cidades, com intensa transformação da paisagem, trazem como consequência a escassez de referências históricas que se esvaem ao longo do tempo – objetos, edificações e lembranças de antigos moradores. As marcas do passado aparecem geralmente como oposição à ideia de progresso e modernidade. Para que a modernização não traga a consequente destruição dos referências e de suas experiências vividas, faz-se necessário que os habitantes preservem suas referências e resguardem suas raízes (ZANIRATO, 2005).

Nesse aspecto, tornam-se importantes os suportes de memória, como a fotografia, que, de acordo com Le Goff (1992, p. 466, apud ZANIRATO, 2005, p. 1) “evocam e transmitem a recordação dos acontecimentos”. Conforme aponta Le Goff (2012, p. 446) a fotografia é uma significativa manifestação da memória coletiva e a revoluciona, “multiplica-a e democratiza-a, dá-lhe uma precisão e uma verdade visuais nunca antes atingidas, permitindo assim guardar a memória do tempo” e do espaço.

Zanirato (2005) coloca o fotógrafo em papel de “guardião da memória” e destaca que o estudo da fotografia, associada ao sujeito que produz a foto, é instrumento significativo de análise sobre a construção da memória cidadina. Então, considerar o sujeito que produz a representação fotográfica é fundamental, uma vez que o fotógrafo também é agente social.

Essas representações fotográficas são esquemas intelectuais que dão sentido ao presente e torna o espaço possível de ser decifrado e inteligível, mas estabelece também um sistema de inclusões e exclusões que refletem a organização social e conceitual numa determinada “realidade” espaço-temporal (CHARTIER, 1991). Além de toda sua subjetividade, as fotografias

também são objetos materiais, artefatos da produção cultural de uma sociedade (ou grupos) que possui uma memória social, atuando então, em outra instância, enquanto monumento constituindo-se patrimônio que media a relação entre o sujeito e a memória, porque “a natureza afetiva de seu propósito é essencial: não se trata de apresentar, de dar uma informação neutra, mas de tocar, pela emoção uma memória viva” (CHOAY, 2001, p. 17).

Compreende-se, pois, que o centro histórico ferroviário é mosaico de simbologias, em que os traços de diferentes períodos históricos formam a paisagem atual, que “manifesta a historicidade do desenvolvimento humano, associando objetos fixados ao solo e geneticamente datados” (MORAES, 1988, p. 15).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, entende-se que muitas formas da história ferroviária presentes na paisagem se perderam e a única maneira de vê-las é através de suas representações. Nesse sentido, a fotografia, como documento que representa um objeto real-concreto, é possivelmente a única forma de acesso a essa paisagem, que foi, ao longo do tempo, tantas outras paisagens.

As fotografias das cidades ferroviárias se apresentam então como testemunho das dinâmicas que se estabeleciam com a construção das estradas de ferro e dos (re)arranjos que surgiram com o fim de sua hegemonia. Caracteriza então um movimento amplo na identificação concreta da existência, modificação e desaparecimento dos equipamentos ferroviários e do surgimento de novos equipamentos urbanos, além de ser o dispositivo cultural que desencadeia uma série de lembranças, histórias e memórias.

Para Barthes (1984), a fotografia caracteriza “o que foi”, tal qual para Benjamin (1987) é a “imagem do passado”. A capacidade da fotografia de captura do espaço-tempo atribui-lhe o sentido de objeto de memória, bem como a paisagem, que nunca morre, é vívida na representação de um passado que se foi, mas que se faz presente por meio do registro fotográfico. Logo, como a paisagem, a fotografia é objeto de modificação constante, tanto das formas que representa quanto das próprias técnicas e equipamentos utilizados. Em sua subjetividade, materializa o elemento fotografado, eternizando-o e atribuindo a este, nesse sentido, uma relevante carga simbólica.

A fotografia é passado, presente e futuro. Estabelece-se enquanto objeto de memória no mesmo instante em que registra o presente, que é no futuro o passado. Traz à tona para o agora o que foi no passado e possibilita as reflexões do devir. Assim, ainda que seja a representação do fragmento espaço-temporal, é temporalmente transversal.

Nesse sentido, se faz e se enleva como referente da história. Por exemplo, os álbuns de fotografias de família, que aborda Sontag (2004), inserem-se na dimensão da memória familiar, e, portanto, pode-se compreender a fotografia como objeto desencadeador de memória de diferentes sessões como individual, social e política.

O destaque a essas orientações de utilização da fotografia tem como objetivo apresentar a importância da tarefa do pesquisador ao ler e interpretar a representação fotográfica, como estabelecer um ponto de partida para a apreensão da fotografia. A partir das técnicas propostas, pode-se treinar o olhar fotográfico, onde sua própria curiosidade em descobrir as cenas simultâneas que ocorrem na paisagem representada o encaminha à construção do conhecimento.

Outro recurso que surgiu nas reflexões anteriores foi o desmembramento das fotografias e seus títulos como auxiliares para seu reconhecimento e reflexões iniciais. Nesse ponto, compreendeu-se que, ao desmembrar uma fotografia, podemos perceber no todo a importância de cada uma das partes, e as informações que cada uma delas transmite na representação. Além disso, foi mostrada a importância que o título pode ter no reconhecimento do espaço que representa a fotografia, principalmente quando as paisagens sofreram radicais transformações ao longo do tempo. Desse modo, também cabe ressaltar a importância da datação da fotografia, e dessa maneira localizar o sujeito que vê a foto no espaço e no tempo.

A organização das técnicas buscou a importância de compreender os processos técnicos para interpretação da representação fotográfica, uma vez que os conhecimentos adquiridos sobre composição poderiam auxiliar a análise das outras duas técnicas apresentadas: comparação e sobreposição, apreendendo, gradativamente, qual a contribuição do domínio técnico à leitura e alfabetização dos elementos visuais que constituem a fotografia.

REFERÊNCIAS

- BARTHES, R. **A câmara clara**: nota sobre a fotografia. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.
- BENJAMIN, W. **Obras escolhidas III**: Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- CALISKEVSTZ, V. R. **A participação do trabalhador ferroviário na composição do patrimônio cultural intangível da ferrovia paranaense**. Dissertação (Mestrado em Gestão do Território) – Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2012.
- CAMERINI, M. F.; JOBIM E SOUZA, S. Interatividade audiovisual e produção de subjetividade. In: MOITA LOPES, L. P.; BASTOS, L. C. (Org.). **Identidades**: recortes multi e interdisciplinazCampinas: Mercado de Letras, 2002.
- CAYATTE, H. Cidade palimpsesto. In: JACINTO, R. (Org.). **Transversalidades**: territórios, sociedades e culturas em tempos de mudanças. Guarda: Centro de Estudos Ibéricos, 2013. v. 1. p. 121-124.
- CHARTIER, R. O mundo como representação. **Estudos avançados**, São Paulo, v. 5, n. 11, 1991, p. 1505-1520.
- CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2001.
- DONDIS, A. D. **Sintaxe da linguagem visual**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- GASPAR, J. Fotografia e paisagem. In: JACINTO, R. (Org.). **Transversalidades**: territórios, sociedades e culturas em tempos de mudanças. Guarda: Centro de Estudos Ibéricos, 2013. v. 1. p. 27-31.
- GEERTZ, C. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: LTC, 1989.
- KOSSOY, B. **Fotografia & história**. 2. ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.
- LE GOFF, J. **História e memória**. Tradução Bernardo Leitão et al. 6. ed. Campinas: Unicamp, 2012.

MONASTIRSKY, L. B. Estação ferroviária: “lugar-de-memória” das cidades brasileiras. **Revista espaço e geografia**, Brasília, v. 16, n. 2, 2013, p. 794.

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

MORAES, A. C. R. **Ideologias Geográficas**: espaço, cultura e política no Brasil. São Paulo: Hucitec, 1988.

MORAES, A. C. R. **Território e história no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 2002.

SONTAG, S. **Sobre fotografia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

SPOSITO, M. E. B. Urbanização e cidades, ciência e arte: a fotografia como linguagem. In: JACINTO, R. (Org.). **Transversalidades**: territórios, sociedades e culturas em tempos de mudanças. Guarda, Portugal: Centro de Estudos Ibéricos, 2013. v. 1. p. 148-150.

ZANIRATO, S. H. Lembranças fotográficas: memória e história na cidade contemporânea. In: ZANIRATO, S. H.; PELEGRINI, S. C. A. (Org.). **Narrativas da pós-modernidade na pesquisa histórica**. Maringá: EDUEM, 2005. v. 1. p. 207-226.

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 mareas-fumaças. 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 do 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.

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.

Acervo museológico: locomotiva Baldwin e seu t tender de abastecimento em exposição desde 2014 na plataforma do Museu Histórico de Londrina

Museological Acquis: Baldwin locomotive and its strive to supply in exposure since 2014 on the platform of the Museu Histórico de Londrina

ARYANE KOVACS FERNANDES¹

¹Universidade Estadual de Londrina (UEL). E-mail: aryane_kovacs@hotmail.com

Este trabalho tem como objeto de estudo a locomotiva Baldwin e seu t tender de abastecimento, ambos localizados na plataforma do Museu Histórico de Londrina (MHL), um dos maiores núcleos de preservação da história local, situada no antigo prédio da segunda Estação Ferroviária em Londrina (PR). Esses objetos se encontram próximos aos carros ferroviários de passageiros, à bilheteria, às fotografias que representam o aspecto ferroviário da região e ao sino que anunciava chegadas e partidas dos trens na antiga estação. O intuito principal deste trabalho é analisar a passagem desses objetos ferroviários do cotidiano ao museu como acervo museológico. Para isso, aborda-se brevemente a história da ferrovia no espaço em questão: contextualiza-se o processo de restauro das peças entre 2013 e 2014 e também as problematiza, devido ao local onde foram utilizadas, para fins de transporte, e ao local onde se encontram expostas desde abril de 2014. Esta pesquisa parte da premissa de que quando um objeto é inserido no acervo de um museu, perde suas características anteriores, pois o visitante observa a cultura material e produz, a sua maneira, um significado. Por meio do olhar sobre o objeto se estabelece relação do passado com o presente, implicando sua importância para a sociedade e seus diferentes significados.

Palavras-chave: acervo museológico, locomotiva Baldwin 840 e t tender de abastecimento, Museu Histórico de Londrina.

This work has as its object of study the Baldwin Locomotive and its supply tender, both located on the platform of the Museu Histórico de Londrina (MHL), one of the biggest centers for preservation of local history, located in the former building of the second Railway Station in Londrina (Paraná, Brazil). These objects are next to passenger cars, the ticket office, the pictures representing the rail aspect of the region and the bell that announced arrivals and departures of trains in the old station. The main purpose of this work is to analyze the passage of these rail objects of everyday life to the museum as part of the museological collection. In this sense, it is necessary to briefly discuss the history of the railroad in the area in question: to contextualize the restoration process of parts from 2013 to 2014, also questioning them, due to the location in which they were used, for the purposes of transport, and the place in which they are exposed since April 2014. This research assumes that when an object is inserted in the collection of a museum it loses its prior characteristics, for the visitors observe the material culture and produce, in their own way, a meaning. Through the observation of the object a relationship of the past with the present is established, implying its importance to society and its different meanings.

Keywords: Museum Collection, Baldwin Locomotive 840 and supply tender, Museu Histórico de Londrina.

Desde 1986 encontra-se, no antigo prédio da segunda estação ferroviária, em pleno centro da cidade de Londrina, o Museu Histórico de Londrina (MHL). No entanto, a instituição foi fundada em 1970 no porão do Colégio Hugo Simas e em 1974 se tornou órgão complementar da Universidade Estadual de Londrina (UEL). Seu acervo constitui um dos maiores núcleos de preservação da história local e regional, a exemplo da presença da locomotiva Baldwin 840 e seu tênder de abastecimento.

Essa locomotiva a vapor foi construída pela The Baldwin Locomotive Works, na Filadélfia (EUA), em 1910. Percorreu aproximadamente sessenta anos em trilhos paulistas, a princípio na Estrada de Ferro do Dourado, conhecida como Companhia Douradense, e depois na Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Ainda ficou em exposição no Parque da Uva, em Jundiaí, por aproximadamente vinte e cinco anos, e três anos estacionada nas oficinas da antiga Ferrovia Paulista Sociedade Anônima (Fepasa). Em 1999 foi cedida pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) à UEL. Embora não tenha andado em trilhos paranaenses, pode remeter à memória ferroviária e suscitar outras memórias sobre a região, pois foram locomotivas como essa que transportaram muitos migrantes e também produtos da região, como o café, para os portos de Santos (SP) e de Paranaguá (PR).

A locomotiva e o tênder estão estacionados desde abril de 2014 próximos à plataforma do Museu e juntos dos carros ferroviários em 43 metros de extensão de trilhos. Nesse contexto, o intuito principal deste trabalho é perceber a passagem da locomotiva em questão e de seu tênder do cotidiano ao museu como acervo museológico. Para isso, aborda-se brevemente a história da ferrovia no espaço em questão, contextualiza-se o processo de restauração das peças de 2013 a 2014 e também problematiza o local onde foram utilizados, para fins de transporte, e o local onde se encontram expostos.

Como justificativa pessoal, atuei como colaboradora e bolsista no MHL por meio de projetos de extensão e estágio entre 2011 e 2014. No início de 2014, participei da pesquisa historiográfica sobre as duas peças ferroviárias. Ademais, o envolvimento com esse patrimônio transcende o acadêmico. Na década de 1970, meu avô possuía um bar na Estação Ferroviária de Apucarana, cidade próxima a Londrina. Meu pai, em sua adolescência, contribuía

com meu avô vendendo os alimentos dentro dos carros ferroviários de passageiros. Certas vezes, ele subia na maria-fumaça e ia ao lado do maquinista para se dirigir às regiões vizinhas. O mais interessante é que isso foi revelado somente com a presença da locomotiva no museu. Sendo assim, ela despertou lembranças do passado do meu pai associando-a à construção de uma identidade. Segundo Meneses (2002), relações afetivas de subjetividade são estabelecidas entre os indivíduos e as coisas, as quais podem ser suportes de memória e de identidade.

Da perspectiva historiográfica, há duas pesquisas que se aproximam à temática. Uma delas se encontra no trabalho de conclusão de curso de Silva (2012a). Nele, que compreende o estudo sobre o edifício do MHL, atentando-se para sua arquitetura eclética, a autora analisa documentos produzidos de 1946 a 1986 a fim de encontrar os elementos de suas linguagens artísticas. Outra pesquisa, o trabalho de conclusão de curso de Baldo (2013), analisa a passagem do objeto do cotidiano para o espaço do museu, tendo como objeto de estudo os carros ferroviários expostos no MHL e como fonte notícias de jornal produzidas no período do desenvolvimento da pesquisa.

Além dos trabalhos apresentados, há o artigo de Lima e Baldo (2014) a respeito do processo de restauração dos carros ferroviários de passageiros de 2010 a 2012 e a contextualização histórica da estação ferroviária. Há também o artigo de Lima e Fernandes (2014), em que se observam algumas das circunstâncias pelas quais a locomotiva Baldwin e o tênder passaram desde sua criação até a chegada ao pátio do museu e se descreve o processo de restauro cenográfico. Ambos os artigos foram feitos com parcerias, principalmente de instituições de ensino, a fim de viabilizar o trabalho.

O edifício que abrigou a segunda Estação Ferroviária de Londrina, de 1950 até 1982, e que abriga a instituição do MHL desde 1986 constitui um elemento distinto em pleno centro da cidade. Primeiramente porque a grandiosidade e as variadas linguagens arquitetônicas presentes no prédio se distinguem do entorno urbano. De acordo com a historiadora e ex-diretora do museu Angelita Marques Visalli (2010, p. 3), “por suas linhas arquitetônicas bastante características e grandeza de suas proporções, é uma das principais referências da cidade e um de seus mais importantes cartões postais”. Ainda, porque é inerente a uma trajetória histórica que contém significado, o qual em sua criação materializou a concepção de cidade moderna e próspera,

amplamente difundida desde o início da colonização da cidade a partir do início da década de 1930.

A concepção envolvida na ideia de progresso foi incentivada pelas campanhas publicitárias da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), a qual se tornou proprietária da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná. A seguir se observa a apresentação da compra dessa empresa e seus benefícios em uma publicação no *Jornal Paraná Norte*, também pertencente à CTNP:

Assim, mal a Companhia de Terras Norte do Paraná faz habitar e produzir a terra sertaneja do Norte do Paraná, vem a Companhia Ferroviária facilitar a condução, barateando os fretes e aproximar as jovens povoações dos grandes centros consumidores. As duas companhias resolvem entre si o nosso grande problema brasileiro nestes infundáveis espigões de terra roxa: povoamento e transportes ferroviários, além das excelentes estradas de rodagem que atravessa o município em todos os sentidos. (PN, 28 jul. 1935, Acervo Museu Histórico de Londrina).

Desse modo, os trilhos que chegavam à cidade em 1935 proporcionariam a aproximação da população com os grandes centros comerciais, garantindo facilidade de compra e venda de produtos, além de solucionar problemas do povoamento e da modernidade da região. Nesse ano foi inaugurada a ponte sobre o rio Tibagi, passando por ela a linha férrea, por meio da qual o trem passava para chegar e sair do município. Encontravam-se no trem passageiros e cargas, que eram principalmente sacos carregados de café. Posteriormente, Londrina ficou conhecida como a “capital mundial do café”, e o transporte ferroviário potencializou a chegada desse produto aos portos de Santos e de Paranaguá.

A estação ferroviária era o ponto de partida para os novos moradores ou para os visitantes da cidade. Nela havia aventureiros, compradores de terras, homens, mulheres e crianças de vários lugares do Brasil e do mundo. Havia até curiosos que queriam ver o movimento de tantas pessoas com diferentes maneiras de falar e de agir adentrando a pequena cidade aberta no meio da mata.

A primeira estação, inaugurada em 1935, foi construída toda em madeira e era pequena. Como mostra Silva (2012), no início da década de 1940 já não era possível comportar de maneira adequada a intensa quantidade de serviços necessários em uma cidade em

acelerado processo de desenvolvimento urbano. Dessa maneira, “[...] é idealizada a construção de uma nova estação ferroviária, de caráter monumental para a época, e com as mais modernas instalações desenvolvidas pela técnica daquele momento [...].” (SILVA, 2012a, p. 34). Assim, foi iniciada a construção próxima à primeira estação em 1946 e finalizada em 1950, desta vez pertencendo à Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPS). Com o passar dos anos, sua localização e a dos trilhos na cidade começaram a dificultar o crescimento da região central e a separar classes sociais. Desativado por completo em 1982, o prédio se encontrava relativamente abandonado, com a presença de muitos pombos e moradores de rua.

Segundo Silva (2012), o prédio havia sido prometido ao museu desde 1979 pelo então prefeito Antônio Belinati, mas somente foi instalado em 1986. Esse atraso ocorreu devido ao andamento das obras do projeto da Variante Ferroviária, o qual tinha o intuito de transferir os trilhos para as margens da cidade. De acordo com Silva (2012a, p.35):

A antiga estação ferroviária sofreu um trabalhoso procedimento de refuncionalização, expresso no projeto dos arquitetos e professores do curso de Arquitetura da Universidade Estadual de Londrina (UEL) Antonio Carlos Zani e Jorge Marão Carnielo Miguel, a fim de sediar apropriadamente o museu histórico. Este procedimento foi muito criticado na época, inclusive por museólogos, que afirmavam que as técnicas de ambientação adequadas ao novo exercício não estavam sendo seguidas.

Dessa maneira, o prédio passou por reformulações em sua estrutura e estética interna. Segundo Lima e Baldo, entre 1996 e 2000 o museu ficou fechado para revitalização dos espaços internos e externos a fim de adaptar o prédio a abrigo do acervo e de alterações nas exposições. Essa ação ocorreu por meio do projeto *Memória Viva*, que possibilitou a preservação de memórias relativas ao patrimônio histórico ferroviário. Sendo assim, as gerações de londrineses e novos moradores, a partir do início da década de 1980, nunca testemunharam seu funcionamento como estação. É possível, entretanto, conhecer o prédio como instituição musealizada da cidade, a qual é uma amostra dessa experiência do passado com objetos que revelam parte de uma vivência anterior.

Para Nora (1993), instituem-se locais que simbolizam a memória por meio de um suporte material, que

precisa ser representativo para determinado grupo a fim de justificar o valor adquirido. Hartog (2006) identifica a produção de lugares a se considerar patrimônios para construção de uma identidade baseada em uma história (inventada), a qual se torna a história da cidade ou do bairro. Ainda, as questões que envolvem o patrimônio na atualidade tendem a trabalhar mais com o patrimônio local, associando memória e território. O patrimônio não deve ser visto a partir do passado, mas do presente, como categoria de ação do presente sobre o presente. É uma maneira de viver as rupturas, de reconhecê-las e reduzi-las, referindo-se a elas, elegendo-as, produzindo efeitos de significação.

Segundo Lima e Carvalho (2005), o museu é um lugar estratégico para criar vínculos simbólicos de pertencimento. Meneses (1993) aponta que é função dos museus criar condições para o conhecimento e entendimento da expressão de identidade por meio do acervo exposto. A visita ao museu possibilita interrogar os objetos e interrogar a si mesmo enquanto público. A identidade se relaciona com a memória, “[...] se fundamenta no presente, nas necessidades presentes, ainda que faça apelo ao passado – mas é um passado também ele construído e reconstruído no presente, para atender a reclamos do presente.” (MENESES, 1993, p. 210).

Os elementos no Museu que remetem à ferrovia são: o próprio prédio e as placas de sinalização; o cenário do escritório da Estação na exposição de longa duração; a bilheteria; o sino; as fotografias localizadas em janelas na plataforma ferroviária; os carros ferroviários, a locomotiva e o tênder estacionados nos trilhos; e ao lado uma exposição de onze painéis. O primeiro deles, de caráter explicativo, informa a “Plataforma de Embarque: KM 209,914,50” e dados rápidos sobre as estações e os objetos. Depois, um painel com onze fotografias do processo de restauro da Locomotiva Baldwin 840. E os nove painéis posteriores, de caráter fotográfico, apresentam uma imagem cada um. Para o historiador Meneses (1994), a organização dos objetos na exposição museológica visa à produção de sentidos.

Na bilheteria eram comprados os bilhetes de primeira e segunda classe, os bilhetes de volta eram carimbados e também eram fornecidas informações. Em seu interior continua o piso avermelhado da estação ferroviária. Pelo toque do sino eram avisadas chegadas e partidas dos trens. Além desses, na exposição de longa duração do museu se encontram vestígios da história de Londrina de 1930 a 1950 (embora tenha objetos arqueológicos indígenas com datação anterior), há o

escritório da estação que ficava no segundo andar do prédio.

Alguns dos objetos ferroviários foram adquiridos e são conservados por meio de um convênio com a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). De acordo com Lima e Baldo (2014, p. 19):

Entre 1998 e 1999 o MHL também requisitou outros objetos que representassem a memória ferroviária em seu ambiente. Uma locomotiva abrigada na cidade de Campinas, São Paulo, é requisitada além da solicitação de uma composição para complementar a “Maria Fumaça”, no caso um carro leito que se encontrava na cidade de Assis, São Paulo. Houve sucesso no requerimento da locomotiva. Quanto a composição não foi possível a concessão do carro leito. O MHL então solicitou dois carros ferroviários que estavam estacionados na cidade de Curitiba, Paraná, um de passageiros e outro administrativo.

Estes bens, incluindo centenas de objetos da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) mantidos na coleção do Museu, além de entrevistas e fotografias, foram doados no processo de privatização da RFFSA, em momento anterior à sua desativação total. No dia 18 de maio de 1999 foi publicado, na seção 3 e página 5 do Diário Oficial da União, o termo aditivo nº 1 ao Convênio 41/1998, firmado entre RFFSA e UEL, tendo como obrigação da Universidade:

Utilizar a locomotiva a vapor em exposição no Museu Histórico de Londrina, ficando a mesma estacionada, fixada e protegida adequadamente, em local a ser definido, não sendo sob qualquer hipótese movimentada para serviços de transporte ou qualquer outro fim. (REDE FERROVIÁRIA S/A, 1999, p. 25)

A locomotiva foi inscrita no livro de entrada de acervo do MHL no dia 19 de abril de 2000, sob o número 3389. Contudo, somente os carros ferroviários chegaram a ficar expostos, enquanto a locomotiva ficou um tempo no campus universitário da UEL e depois direcionada ao pátio dos antigos galpões do Instituto Brasileiro do Café (IBC). Devido ao estado de deterioração, esses objetos passaram por um processo de restauro e de recuperação cenográfica financiado pelo Programa Municipal de Incentivo à Cultura (PROMIC). Isso ocorreu com os carros ferroviários entre 2010 e 2012 no espaço do Museu, com parceria do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UEL

e do projeto UNE DESIGN, vinculado ao curso de Desenho Industrial da Universidade Norte do Paraná (Unopar). Com a locomotiva e o tênder, o processo ocorreu entre 2013 e 2014 por meio de dois editais de restauração. Nesse caso, além daquelas foi também realizada parceria com a Faculdade de Tecnologia SENAI Londrina.

O carro ferroviário de passageiros PS-4 é dividido em primeira e segunda classe, separadas pelos sanitários. O carro pagador Z-100 tem caráter administrativo, sendo, portanto, utilizado para pagamento de funcionários da RVPSC. Por esse motivo há um escritório em que se encontra um cofre e um guichê em frente a uma mesa para realizar os pagamentos.

Segundo um parecer da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) ao museu, a locomotiva a vapor foi construída pela The Baldwin Locomotive Works (1856-1956) em 1910, na Filadélfia. A partir de pesquisas nos  ficios do museu, Baldo, Lima e Fernandes descobriram registros históricos referentes à locomotiva. Seu número de fabricação   34.883, pesa 32 toneladas, e o tênder 10 toneladas. O modelo corresponde ao 4-6-0, isto é, tipo Tenwheeler (dez rodas). Configura-se como progressão natural do tipo americano 4-4-0. Locomotivas como essa foram projetadas a partir do final do século XIX, agregando-se maior potência a fim de atender passageiros, cargas e mistos. Nesse tempo eram consideradas as melhores para serviços em geral, até serem condenadas por outros modelos, como o 4-4-2 (Atlântico) e o 2-8-0 (Consolidações). Além disso, “[...] é classificada como peça rara, uma vez que não deve existir mais de duas ou três unidades deste modelo em todo o Brasil com estado de conservação possível de ser recuperado.” (LIMA; FERNANDES, 2014, p. 62).

Para Wolff (1993), de modo geral, locomotivas a vapor são compostas pela máquina a vapor e pelo tênder. Nesse sentido, consistem na unidade frontal, na qual é gerada a energia transformada em movimento mecânico, e na unidade posterior, que engatada   frontal   utilizada para armazenar combustível e  gua. O combustível queimado na fornalha gera gases quentes que chegam à caixa de fumaça por tubos da caldeira. De l  os gases são expelidos através de uma chaminé, resultando em uma nuvem de fuligem e vapor. No Brasil, essas locomotivas receberam o apelido de maria-fumaça. O calor dos gases que passam pelos tubos é transferido para a água dentro da caldeira, e uma parte dessa água   vaporizada. Quando acumulada no domo

de vapor, gera pressão, sendo solicitada e transferida por uma válvula controladora e por um tubo até as válvulas direcionais e os cilindros.

De acordo com Lima e Fernandes (2014), a locomotiva em questão recebeu inicialmente o número 2 quando pertencente à Estrada de Ferro Dourado, conhecida como Companhia Douradense. Sua sede ficava em Ribeirão Bonito, na região araraquarense, inaugurada em 1900 e desativada totalmente em 1969. Em São Paulo, a locomotiva facilitou o acesso entre as regiões, sendo transporte importante para a economia paulista e para a economia das grandes ferrovias. A Douradense não foi afetada pela queda da economia cafeeira, agravada pela crise de 1929. Por outro lado, eram construídos cada vez mais trilhos próximos às localidades agrícolas, principalmente cafeeiras. Em 1949, foi incorporada pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CEPEF), concebida em Jundiá (SP) em 1872. Seu intuito principal era suprir o progresso da lavoura cafeeira de São Paulo. Foi atribuído, então, o número 840   locomotiva a vapor, utilizado até hoje.

No entanto, a partir da década de 1920 se iniciaram trocas da traço a vapor pela elétrica, inclusive na América do Sul, por dificuldades de se obter combustível. As ferrovias, ainda, perderam a preferência de desenvolvimento, sendo trocadas por rodovias. Assim, o Estado brasileiro decidiu assumir o controle das companhias ferroviárias. Em 1957, foi criada no aspecto federal a RFFSA, a qual agregou em uma única empresa as ferrovias pertencentes à União. Em 1971, no aspecto estadual, foi criada em Campinas a Ferrovia Paulista S. A. (Fepasa), que administrava as companhias Paulista, Mogiana, São Paulo-Minas e Araraquarense.

Na reportagem “A saga da Maria que quase virou Fumaça”, do *Jornal de Jundiá Regional*, exibida em 2 de março de 2008, a jornalista Patrícia Baptista e os editores do jornal buscaram o paradeiro de uma maria-fumaça, a qual por muitos anos foi atra o turística no Parque da Uva em Jundiá. A partir desse documento é sugerido que a locomotiva esteve presente no local no início da década de 1970, pois a jornalista cita a existência de uma foto da Maria Fumaça produzida pelo jundi ense Wilson Schuller para um trabalho de escola, em 1971.

Baptista fez contato com Carlos Toniolo, atualmente funcionário aposentado do Museu da Companhia Paulista, como informou a secret ria do museu, o qual relatou que a locomotiva foi retirada de Jundiá pelo Exército e levada para o pátio da Esta o Ferroviária

de Campinas. Toniello acreditava que tal fato havia ocorrido em 1996. Além disso, Baptista descobriu pela Prefeitura de Jundiá a permissão para retirada da locomotiva do Parque da Uva, porque sofria vandalismo e servia de “banheiro”. Como vestígio disso, no Ofício n. 55 expedido em 29 de junho de 1999 ao Sr. Dr. Itaiçi Mendonça, chefe de gabinete do reitor da UEL, há a solicitação da diretora do Museu para o transporte da locomotiva das Oficinas da Rede Ferroviária Ferrobán em Campinas, antiga Fepasa, à UEL.

Voltando à reportagem, observa-se que Baptista contatou Ivo Arias, conselheiro da ABPF, o qual avisou sobre o possível local em que a locomotiva se encontrava, isto é, Londrina, e que poderia ter pertencido à Companhia Paulista. Assim, entrou em contato com os funcionários do MHL e descobriu o paradeiro da maria-fumaça.

Desse modo, apesar da locomotiva Baldwin e o tãder terem andado pelo território paulista e não em território londrinense, e só depois, em 1999, foi cedida pela RFFSA à UEL, isso não significa que sua importância histórica fique limitada. Ainda é possível suscitar a memória ferroviária e outras memórias sobre a região norte do Paraná. Também conduzia o transporte de passageiros e de produtos cafeeiros, assim como locomotivas a vapor semelhantes a ela realizavam nesta região. Segundo Meneses (1998, p. 90), “[...] a simples durabilidade do artefato, que em princípio costuma ultrapassar a vida de seus produtores e usuários originais, já o torna apto a expressar o passado de forma profunda e sensorialmente convincente”.

Sendo assim, para que o objeto pertença a um acervo, a comunidade deve atribuir valores e significados a ele. De acordo com Chagas (1985), sua importância implica a relação com o humano e a valorização decorrente dessa relação. Dessa maneira, é conferido ao objeto significado cultural e social. Para Chagas (1985, p. 189), um dos objetivos do técnico em museologia é “descobrir e nutrir a vida do objeto, através de um trabalho constante de pesquisa, classificação e conservação; perceber e evidenciar os seus significados, através de uma linguagem museológica adequada aos interesses da comunidade [...]”. E segundo Poulot (2003, p. 35), “[...] um objeto somente se transforma em patrimônio após ser transmitido, ou seja, na maioria das vezes, após ser transferido de lugar, desclassificado, reclassificado, glosado, reconstituído, contado, trabalhado”.

Para Arantes (2006), o patrimônio é uma construção social inserida no contexto das práticas sociais que

o geram e lhe atribuem sentido. Os bens culturais estão situados em determinado tempo e espaço, integrando atividades de determinados grupos sociais. Ainda, constituem suportes de significados e de sentidos construídos e transformados em meio a essas atividades e às relações sociais. Esses grupos sociais e os indivíduos envolvidos constroem identidades coletivas lidando com a memória. Segundo Lima e Polo (2012, p. 27):

Sabe-se hoje que o museu é o cenário institucionalizado da relação entre patrimônio e público. [...] Quanto a esse processo de comunicação museológica, entende-se que o público não é passivo. Ao contrário, no encontro entre público e patrimônio cultural musealizado, os sujeitos são construtores ativos de suas próprias experiências, pois cada pessoa vai ao museu com uma leitura de vida e com experiências únicas de seu cotidiano.

Como já mencionado, a locomotiva e o tãder estão estacionados nos trilhos do MHL, mas não mais os percorrem. Segundo Ramos (2004), quando um objeto é inserido no acervo de uma instituição museal, perde suas características anteriores, por exemplo, um relógio não serviria mais para marcar as horas. Sendo assim, encerra-se a utilidade prática desempenhada no cotidiano e adquire diferentes significados de acordo com a exposição em que estará inserido, estabelecendo diálogos com seu entorno. No museu, o público visitante observa a cultura material e percebe, a sua maneira, um significado produzido. Para Meneses (1994, p. 12):

No museu nos defrontamos com objetos enquanto objetos, em suas múltiplas significações e funções – ao contrário, por exemplo, do que ocorre num supermercado. Objetos de nosso cotidiano (mas fora desse contexto e, portanto, capazes de atrair a observação) ou estranhos à vida corrente (capazes, por isso, de incorporar à minha as experiências alheias). Doutra parte, é a função documental do museu (por via de um acervo, completado por bancos de dados) que garante não só a democratização da experiência e do conhecimento humanos e da fruição diferencial de bens, como, ainda, a possibilidade de fazer com que a mudança – atributo capital de toda realidade humana – deixe de ser um salto do escuro para o vazio e passe a ser inteligível.

Santos (2006, p. 37) segue essa perspectiva e utiliza a arma como exemplo. Para ela, esse objeto, ao ser extraído “[...] do seu contexto original, morre e perde seu significado, e sobre esta morte é que se constrói a

possibilidade de contato com o passado.” Nesse momento é construída a valorização do objeto, ato que para Cury (1999) consiste na musealização, composta por quatro etapas: seleção dos objetos; inserção no acervo do museu com pesquisa, conservação e documentação; e comunicação, que se divide em dois momentos: primeiramente, a materialização de um conceito ou ideia e, depois, a relação com o entorno.

Conforme Fernandes (2016), a Locomotiva Baldwin 840 cumpriu sua função cotidiana e se tornou um objeto musealizado, respeitando também o convênio estabelecido entre RFFSA e UEL. A autora realizou a análise qualitativa de trinta e um questionários aplicados a visitantes espontâneos do MHL, em determinados períodos de 2015 e 2016, quando em observação à locomotiva exposta. Percebeu principalmente a construção de valores culturais cognitivos e afetivos, sendo a presença da locomotiva importante para o conhecimento e/ou para se lembrar como era o objeto, o funcionamento da estação, relação do trem com a cidade e o que se viveu, despertando lembranças específicas de cada visitante – certas vezes houve choro, silêncio, sorrisos, saudade. Aqueles que não vivenciaram o funcionamento da Estação Ferroviária apontaram a sua importância para a exportação do café e desenvolvimento da cidade, referências provavelmente aprendidas nas escolas. Outros se lembravam de momentos que não necessariamente se relacionavam com o trem em Londrina, mas a diferente local e tempo. Além de valores éticos construídos, visitantes se colocaram em posição de respeito em relação à história do outro.

Percebe-se a construção efetiva de significados quando o público visitante se comunica com o objeto. Fernandes se atentou para o visitante espontâneo, mas visitas mediadas com grupos agendados – não somente instituições de ensino – também são realizadas. Os monitores, em sua maioria do curso de História da UEL, visam a potencialização da comunicação museológica por meio de questionamentos e estímulo da sensibilização do olhar dos visitantes para os objetos, neste caso os incluídos na exposição na plataforma ferroviária. Essas mediações fazem parte do setor de Ação Cultural e Educativa, que também desenvolveu um jogo de tabuleiro com foco na locomotiva quando foi restaurada e levada ao Museu, além de um catálogo que divulga o processo de restauração e exposição dos carros ferroviários e da locomotiva e seu tênder.

Portanto, pesquisou-se um contexto maior vinculado à locomotiva Baldwin e ao tênder, e também ao

local em que estão esses objetos. Considera-se que o patrimônio ferroviário, evidenciado neste artigo, inserido no acervo do MHL em exposição, estimule a memória, a identidade e a comunicação com o passado a partir do presente do sujeito que o observa. Assim, novos sentidos são construídos, e os objetos são continuamente preservados.

REFERÊNCIAS

ARANTES, A. A. O patrimônio cultural e seus usos: a dimensão urbana. **Habitus**, Goiânia, v. 4, n. 1, p. 425-435, jan./jun. 2006.

BALDO, T. H. D. **Olhares sobre um objeto museal: os carros ferroviários do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss (1999-2013)**. 2013. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2013.

BAPTISTA, P. A saga da Maria que quase virou Fumaça. **Jornal de Jundiá Regional**, São Paulo, 2 mar. 2008.

CHAGAS, M. de S. Um novo (velho) conceito de museu. **Cadernos de Estudos Sociais (FUNDAJ)**, Recife, v. 1, n. 2, p. 183-192, 1985.

COUTINHO, H. P. A inauguração de hoje. **Paraná Norte**, Londrina, 28 jul. 1935, p. 1.

CURY, M. X. Museu, filho de Orfeu, e musealização. In: ENCUESTRO REGIONAL DO ICOFOM-LAM, 8., 1999. **Anais...** Coro, Venezuela, 1999, p. 50-51.

FERNANDES, A. K. **Locomotiva Baldwin 840 exposta no Museu Histórico de Londrina: percepções dos visitantes espontâneos (2015-2016)**. 194 f. Monografia (Especialização em Patrimônio e História) – Universidade Estadual de Londrina. Londrina, 2016.

HARTOG, F. Tempo e patrimônio. **Varia História**, Belo Horizonte, v. 22, n. 36, p. 261-273, jul./dez. 2006.

LIMA, M. B. de; BALDO, T. H. D. Preservação da memória ferroviária: restauro dos carros ferroviários de Londrina. In: VIEIRA, E. L. da S.; LIMA, M.

B. de; ALEGRO, R. C. (Org.). **Museu Histórico de Londrina**: restauração do acervo ferroviário exposto na plataforma de embarque. Londrina: UEL, 2014. p. 17-27.

LIMA, M. B. de; FERNANDES, A. K. Maria Fumaça restaurada e a preservação da memória ferroviária na cidade de Londrina-PR. In: VIEIRA, E. L. da S.; LIMA, M. B. de; ALEGRO, R. C. (Org.). **Museu Histórico de Londrina**: restauração do acervo ferroviário exposto na plataforma de embarque. Londrina: UEL, 2014. p. 51-62.

LIMA, L. P. de; POLO, M. J. A. Reflexões sobre o papel de educador de museus. **Boletim Museu Histórico de Londrina**, Londrina, v. 3, n. 6, p. 23-31, jan./jun. 2012.

LIMA, S. F. de; CARVALHO, V. C. de. Cultura material em um museu de história: as formas espontâneas de transferência do povoado. In: FIGUEIREDO, B. G.; VIDAL, D. G. **Museus**: dos gabinetes de curiosidades à museologia moderna. Belo Horizonte: Argumentum, 2005. p. 85-110.

MENESES, U. T. B. de. A problemática da identidade cultural nos museus: de objetivo (de ação) a objeto (de conhecimento). **Anais do Museu Paulista**. São Paulo, n. 1, p. 207-222, 1993.

_____. Do teatro da memória ao laboratório da história: a exposição museológica e o conhecimento histórico. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo, v. 2, p. 9-42, 1994.

_____. Memória e cultura material: documentos pessoais no espaço público. **Estudos históricos**, Rio de Janeiro, n. 21, p. 89-103, 1998.

_____. O museu e o problema do conhecimento. In: SEMINÁRIO SOBRE MUSEUS-CASAS: PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO, 4., 2002. **Anais...** Rio de Janeiro: Minc; Fundação Casa de Rui Barbosa, p. 17-39, 2002.

MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA. **Ofício n. 55 da diretora do Museu Histórico de Londrina, Conceição A. Duarte Geraldo, para Chefe de Gabinete do Reitor, Itaiçi Mendonça**. Londrina, 29 jun. 1999.

NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História**, São Paulo, n. 10, p. 7-28, dez. 1993.

POULOT, D. Museu, nação, acervo. In: BITTENCOURT, J. N.; BENCHETRIT, S. F.; TOSTES, V. L. B. (Org.). **História representada**: o dilema dos museus. Livro do Seminário Internacional. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2003.

RAMOS, F. R. L. **A doação do objeto**: o museu no ensino de história. Chapecó: Argos, 2004.

REDE FERROVIÁRIA S/A. **Extrato de Termo Aditivo**. Diário Oficial da União, seção 3, p. 25, 18 maio 1999.

SANTOS, M. S. dos. **A escrita do passado em museus históricos**. Rio de Janeiro: Garamond, 2006.

SILVA, P. P. **De estação ferroviária a Museu Histórico de Londrina**: a trajetória do edifício 1946-1986. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2012a.

_____. Um pouco de história... O edifício da estação ferroviária de Londrina, sede do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss, 1946-1986. **Boletim do Museu Histórico de Londrina**, Londrina, v. 3, n. 6, p. 32-37, jan./jun. 2012b.

VISALLI, A. M. (Coord.). **Catálogo Museu Histórico de Londrina**. Londrina: UEL, 2010.

WOLFF, H. Como funciona a locomotiva a vapor. **Centro-Oeste**, ago. 1993. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/locos/funcionamento.Locomotiva.Vapor.shtml>>. Acesso em: 3 mar. 2014.