

**Memória social e cidade contemporânea:  
o velho centro ferroviário de Ponta Grossa – PR**

**Nisiane Madalozzo\***

**Leonel Brizolla Monastirsky\*\***

**Resumo:** Ponta Grossa é uma cidade brasileira cujo desenvolvimento está relacionado à sua localização geográfica privilegiada. O pátio ferroviário, inaugurado na passagem do século XIX ao XX, definiu as formas de ocupação da cidade de Ponta Grossa, influenciando consideravelmente no imaginário da sociedade. Contudo, desde os anos 1990, o antigo centro tem se descaracterizado, ganhando novos elementos construídos e, conseqüentemente, diferentes significações. O objetivo desta pesquisa é analisar a composição atual da área, a partir dos significados de seus elementos construídos para a sociedade. Na primeira parte do trabalho, é realizada uma reflexão teórica, especialmente sobre os conceitos de lugar de memória e de *topofilia*; logo, apresenta-se uma contextualização tanto histórica como espacial. Finalmente, apresenta-se a metodologia, bem como os resultados. A metodologia aplicada provou ser adequada. Como conclusão, destaca-se que a valorização dos elementos históricos ferroviários mostrou-se relativa conforme o perfil do indivíduo. Existe grande reconhecimento sobre a importância da herança histórica por parte da população.

**Palavras-chave:** Patrimônio industrial. Ferrovia. Significado. Ponta Grossa

**Social memoire and contemporary city:  
the old railroad center of Ponta Grossa – PR**

**Abstract:** Ponta Grossa is a Brazilian city whose development is related to privileged geographic location. The railroad patio, unveiled in the transition from nineteenth to twentieth century, has defined the pattern of urban development, being influential to the perception of the community. However, since the years 1990, the former center has lost its characteristics, with new built equipment and therefore different significations. The main goal of this research

---

\* Professora Mestre – Departamento de Engenharia Civil e doutoranda do Programa de Pós-graduação em Geografia – Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG), Ponta Grossa, Brasil. Av. General Carlos Cavalcanti, 4748 - CEP 84030-900| Ponta Grossa – PR | nmadalozzo@gmail.com

\*\* Professor Doutor - Departamento de Geociências e colaborador do Programa de Pós-graduação em Geografia – Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG), Ponta Grossa, Brasil. Av. General Carlos Cavalcanti, 4748 - CEP 84030-900| Ponta Grossa – PR | leonel@uepg.br

is analyzing the current composition of the area, from the significations of its built elements for the society. In the first part of the paper, theoretical consideration is exposed, especially on the concepts of local of memory and *topofilia*. Both spatial and historical contextualizing are offered. Finally, is presented the methodology, as are the results. The methodology applied has proved adequate. Eventually, the valuating of railroad historic elements has shown relative to specific social profiles. There is great recognizing about the importance of historical heritage by the population.

**Keywords:** Industrial heritage. Railroad. Signification. Ponta Grossa

## **Introdução**

O sistema de transporte ferroviário teve um papel importante na urbanização brasileira. São muitos os exemplos de pequenos povoados que, com influência da chegada dos trilhos, se desenvolveram 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, reduziu-se o interesse e o investimento nesse setor do transporte, fato que 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 localização geográfica estratégica. 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 estudou-se um conjunto de dez elementos construídos (Figura 1), que compõem o aqui denominado 'velho centro ferroviário de Ponta Grossa'. Esses elementos foram analisados separadamente, como escolha metodológica, a fim de analisar o complexo objeto de estudo que ajudam a compor. Na área estudada, existem intervenções de diferentes temporalidades, estéticas e funções (Figuras 2, 3 e 4). Um espaço antes completamente ferroviário, repleto de remanescentes históricos e, por isso, harmônico, ganha 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 transitam. 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 cruzamento de grandes vias e em meio aos principais serviços disponíveis em Ponta Grossa.



**Figura 1:** Área de estudo e elementos construídos que a compõem  
**Fonte:** Próprio autor, 2015.

A implantação de outros elementos construídos, tais como edifícios, equipamentos urbanos e espaços livres, tanto dentro da área do antigo pátio de manobras quanto em terrenos lindeiros, é compreensível e, de certa forma, foi necessária para que o centro da cidade não fosse paralisado. Por outro lado, houve esforços em manter o patrimônio ferroviário presente, por meio do tombamento das edificações históricas, ao mesmo tempo que a implantação do Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas é uma intervenção

tecnicista e chamativa, tendo modificado bastante o entorno das edificações e a paisagem do centro, antes inegavelmente ferroviária.

O presente trabalho buscou compreender a composição atual do velho centro ferroviário de Ponta Grossa, valendo-se dos significados de seus elementos construídos para a sociedade pontagrossense. Considerou-se a hipótese de que parte do discurso das edificações remanescentes ferroviárias pode ter se perdido, para a população pontagrossense, como consequência das ressignificações de um espaço antes inteiramente ferroviário. Questionou-se, assim, se essa classificação como *lugar de memória*, plausível para determinados cidadãos (tais como cientistas, ex-ferroviários, usuários da ferrovia e pessoas que conviveram com a sua presença na cidade), é válida para a população que vivencia aquele espaço na atualidade.

Assim, o objetivo principal do trabalho foi analisar a composição atual do antigo centro ferroviário de Ponta Grossa, com base nos significados de seus elementos construídos para a sociedade pontagrossense. Determinou-se, como objetivos específicos, compreender a influência da ferrovia no desenvolvimento espacial de Ponta Grossa historicamente, em especial em relação à conformação do centro; analisar a configuração espacial atual do lugar estudado; analisar qual o significado de dez elementos construídos, presentes atualmente no antigo pátio ferroviário de Ponta Grossa, bem como do conjunto por eles formado, para diferentes segmentos populacionais.

Para atender aos objetivos propostos, foram utilizadas diversas fontes de pesquisa bibliográfica. Em primeiro lugar, foi necessária a aproximação com conceitos pertinentes ao estudo do patrimônio ferroviário pontagrossense, envolvendo leituras e debates com pesquisadores de áreas afins. Além disso, foram realizadas pesquisas em arquivos históricos com acervo de documentos escritos e imagético referentes ao objeto de pesquisa. Posteriormente, foram desenvolvidas pesquisas de campo, envolvendo a produção de fotografias, elaboração e aplicação de questionários e entrevistas, ora a todos os públicos, ora focados em um determinado perfil.

### **Referencial teórico**

O conceito fundamental para a compreensão do objeto de pesquisa é *lugar*. Na delimitação espacial da pesquisa, contemplou-se, essencialmente, o espaço do antigo centro ferroviário de Ponta Grossa. Há também relação com o pátio de manobras nos edifícios e demais elementos construídos que se localizam ao redor desse espaço – portanto, no tema 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, definiu-se, desde o início deste estudo, que o pátio da ferrovia pode ser interpretado como um *lugar*. Um espaço urbano que carrega, para diferentes expectadores, diferentes significados, referencia determinados hábitos, crenças, memórias.

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 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 paisagem<sup>1</sup>. Os elementos construídos que contribuem na composição desse lugar, e contribuem na atribuição de significados ao espaço urbano, serão aqui utilizados como método, para fracionar, didaticamente, a complexa tarefa de decifrar significados do lugar urbano para diferentes pessoas.

Para Monastirsky (2006), ao estudar espaços com remanescentes históricos – como é o caso da ferrovia –, há necessidade de se consultar e absorver informações de diferentes áreas, como a geografia, arquitetura, economia, história e sociologia. É utilizada uma abordagem do lugar enquanto construção social, cultural, e em especial enquanto construção histórica. É fundamental localizá-lo temporalmente porque trata-se do resultado, como encontrado hoje, de transformações ou modificações temporais. Ou seja, é uma construção temporalmente extensa, mas essencialmente intrincada no momento presente, o que faz do local em questão um objeto de estudo inegavelmente geográfico. A constituição do espaço, que é historicamente produzido, também pode ser entendida a partir da funcionalidade e dos vários significados que o patrimônio cultural revela ao longo da sua história – da sua origem ao tempo presente. O patrimônio cultural-histórico é, portanto, constituído através dos estratos do tempo. (MONASTIRSKY, 2006).

Dentro da ótica cultural, cabe mencionar o pensamento de Berque (1998), que define a paisagem como um conjunto de marcas da civilização. Assim, a paisagem que observamos hoje seria composta de sinais deixados por sucessivas sociedades: camadas culturais que vão se acumulando e se acomodando para compor a paisagem que conhecemos na atualidade. Monastirsky (2006) complementa essa ideia ao indicar que todo desenvolvimento histórico acontece no espaço. Os grupos de pessoas que se desenvolvem historicamente em determinado espaço geram cultura ao interagir com esse mesmo espaço que habitam; geram, assim, alterações na paisagem, que podem continuar presentes muito tempo depois.

Assim, tomando como exemplo aquilo que poderíamos denominar ‘paisagem ferroviária’ de Ponta Grossa, é possível delimitar um recorte espacial bastante extenso, ao longo de toda a área urbana, em que existem elementos como trilhos e dormentes, a porção livre de edificação correspondente à faixa de domínio da ferrovia, a sinalização característica do trem – quer ele passe ainda por ali ou haja apenas alguns remanescentes. Na abordagem de Silva et al. (2013), a linha férrea pode ser considerada o elemento definidor do critério para delimitação de uma determinada unidade de paisagem. Os autores buscam, em trabalho denominado “Compartilhamentos e Unidades de Paisagem: Método de Leitura da Paisagem Aplicado à Linha Férrea”, compreender a multiescalaridade inerente à ferrovia, por se tratar de uma alteração espacial de largo alcance (urbano, regional e frequentemente internacional), mas também de especificidades interessantes ao se aproximar da escala humana. Assim, compreende-se que a ferrovia estabelece uma unidade de paisagem. Porém, como o objeto aqui estudado é mais específico – um pátio de manobras que, por ter recebido diversas intervenções e por sua localização central, pode ser considerado único na cidade –, optou-se pela consideração do mesmo enquanto lugar – e a unidade de paisagem à qual pertence serve para contextualizar esse lugar no meio urbano, ou mesmo no meio do sistema ferroviário ao qual pertenceu.

Neste 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, e a diferença é que a ideia de cenário remete sempre à ilusão, ao passo que o termo paisagem refere-se à realidade. Salvo essa diferença, ambos se referem a 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 num palco sem vida, que vê o expectador? De quê lembra-se, 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 os sentimentos da época em que havia, ali, atividade ferroviária.

Considera-se, dessa forma, 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 definem 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 (1980) cria o termo *topofilia* para definir um novo conceito dentro da Geografia Cultural. Tal conceito é especialmente útil no caso do lugar estudado nesse trabalho. É congruente com o posicionamento aqui defendido, pois considera com especial atenção a percepção individual (diferenciação da percepção de determinado fenômeno ou lugar ao apreciá-los 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 envolve os sentimentos. Para o autor, é difícil expressar os sentimentos que temos para com determinado lugar, mas são justamente esses sentimentos que, quando existem, têm condições de tornar a topofilia uma emoção extremamente forte. “Quando [*a topofilia em relação a um determinado lugar*] é irresistível, podemos estar certos de que o lugar ou o meio ambiente é o veículo de acontecimentos emocionalmente fortes ou é percebido como um símbolo.” (TUAN, 1980, p. 121).

Assim, um lugar (ou ainda: elementos construídos que fazem parte desse lugar) pode ser considerado símbolo, ou seja, carrega 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 – desse modo, um lugar pode carregar uma narrativa (mais ou menos complexa conforme o tipo, a quantidade e a 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.

Pierre Nora 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.” (NORA, 1993). Pode-se compreender essa afirmação tratando do lugar de memória que é um conjunto arquitetônico histórico. Não vivemos mais o momento em que eram feitas edificações como aquelas; nosso cotidiano é completamente diferente daquele usual 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 vivêssemos 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. (NORA, 1993, 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.

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 após o 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 (TUAN, 1980). 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.

Para Bosi (2003), são as lembranças que impregnam as representações, estando portanto diretamente relacionadas às percepções atuais que temos do ambiente ao nosso redor. Para a autora, a memória é o lado subjetivo de nosso conhecimento das coisas, sempre presente. Além disso, representa uma importante função prática por levar o sujeito a reproduzir formas de comportamento que já deram certo. O lugar de memória no espaço



urbano evoca as lembranças, como oásis nas cidades atuais de uma sociedade que costuma valorizar mais o novo do que o antigo, mais o jovem do que o velho, mais o futuro do que o passado (NORA, 1993). Por isso os museus, arquivos, cemitérios, monumentos, etc. são “marcos testemunhas de uma outra era, das ilusões de eternidade”, o que lhes traz um aspecto nostálgico, de piedade. Para o autor, portanto, não basta criar o monumento, mas trazer-lhe significado por meio do conhecimento a respeito de sua trajetória. Mesmo um lugar de aparência puramente material, funcional, só é lugar de memória se a imaginação o investe de uma aura simbólica, pois “O valor simbólico que atribuímos aos objetos é decorrente da importância que lhes atribuímos a memória coletiva.” (CAMARGO, 2002, p.310-311). Deve-se partir da memória coletiva para desvendar o significado histórico-social daquele objeto, buscando inventar o patrimônio a partir daí. A identificação dos objetos valorados pela sociedade é o primeiro passo para que o tombamento, a preservação e a manutenção desse objeto sejam justificáveis, possíveis e bem aceitas; mais uma vez, se justifica a plena participação social nas decisões acerca do patrimônio a proteger.

Assim, relacionando as ideias expostas acima – 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 importante 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.

A ideia de que a ferrovia trouxe o “desenvolvimento” para Ponta Grossa e de que o cotidiano das pessoas mudou bruscamente é equivocada. A ferrovia só foi implantada porque já havia, no Paraná, um corredor exportador com condições de expansão. A linha férrea foi, de fato, responsável por parte da mudança, mas não exclusivamente, como costumam acreditar as pessoas que viveram naquela época. Para Sennett, “O erro é maior do que o de não ver como uma condição de vida vai se infiltrando na outra: é o fracasso em entender a realidade da sobrevivência cultural e os problemas que esse legado, como qualquer herança, cria em uma nova geração (SENNETT, 1988).” O importante é compreender que a mitificação existe e quais os motivos para isso; pode-se, consciente desse fato, levá-la a sério. Ou seja: até mesmo o encantamento de um indivíduo pela ferrovia, que pode levá-lo a emitir opiniões distorcidas da realidade, pode e deve ser considerado com seriedade, pois traz informações objetivas e subjetivas. Ecléa Bosi, em

“Memória e sociedade: lembrança de velhos”, enaltece a função social do idoso enquanto ‘lembrador’. Ao entrevistar os velhos, e por considerá-los dono do seu passado e principal intérprete das suas lembranças, leva em conta todas as suas lembranças sem a preocupação de elas serem verdadeiras ou não.

Assim, questiona-se: se aquele espaço é para ser vivido por seres humanos, que interessa mais afinal: que o meio urbano reflita categoricamente a sua trajetória histórica, ou que referencie (ainda que de forma exagerada ou negligente) os pontos mais valorizados pelo cidadão de acordo com sua memória – por sua vez pessoal e notadamente imprecisa? Justifica-se, pela necessidade de registro e reflexo da memória do cidadão no espaço urbano, o peso dado à percepção e ao discurso de memória social, obtido por meio do contato com a população local, neste trabalho, mais do que aos fatos históricos irrefutáveis.

### **O velho centro ferroviário de Ponta Grossa – PR**

Um cruzamento de caminhos: assim é comumente descrito o município de Ponta Grossa. A localização geográfica dessa cidade é tida como um dos maiores motivos para o desenvolvimento local, desde o fim do século XVIII. O povoado existente onde hoje encontra-se o município de Ponta Grossa era um cruzamento de caminhos indígenas. Depois, a mesma localidade integrou os caminhos das tropas; mais tarde, converteu-se em importante entroncamento ferroviário. Hoje, além de manter a ferrovia, é ponto fundamental para a circulação rodoviária do sul do país – tanto por ser um entroncamento de escala regional, nacional e do Mercosul, quanto pela infraestrutura que oferece. Mais do que uma encruzilhada de caminhos, Ponta Grossa atuou e atua como uma encruzilhada de “[...] culturas, povos e oportunidades de vivência.” (MONASTIRSKY, 2009, p.1-2).

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).

Quando a ferrovia chegou a Ponta Grossa, no ano de 1894, a cidade teve potencializada sua função como entroncamento viário, em virtude de 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 implantada, 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 perto dos 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. Na Figura 6, a seguir, à esquerda está representada a localização do primeiro centro ocupado em Ponta Grossa, ao redor da Catedral; no centro, a área que recebeu edificações e equipamentos intimamente ligados à ferrovia; à direita, a área que passou a ser considerada central após a chegada da linha férrea<sup>2</sup>.

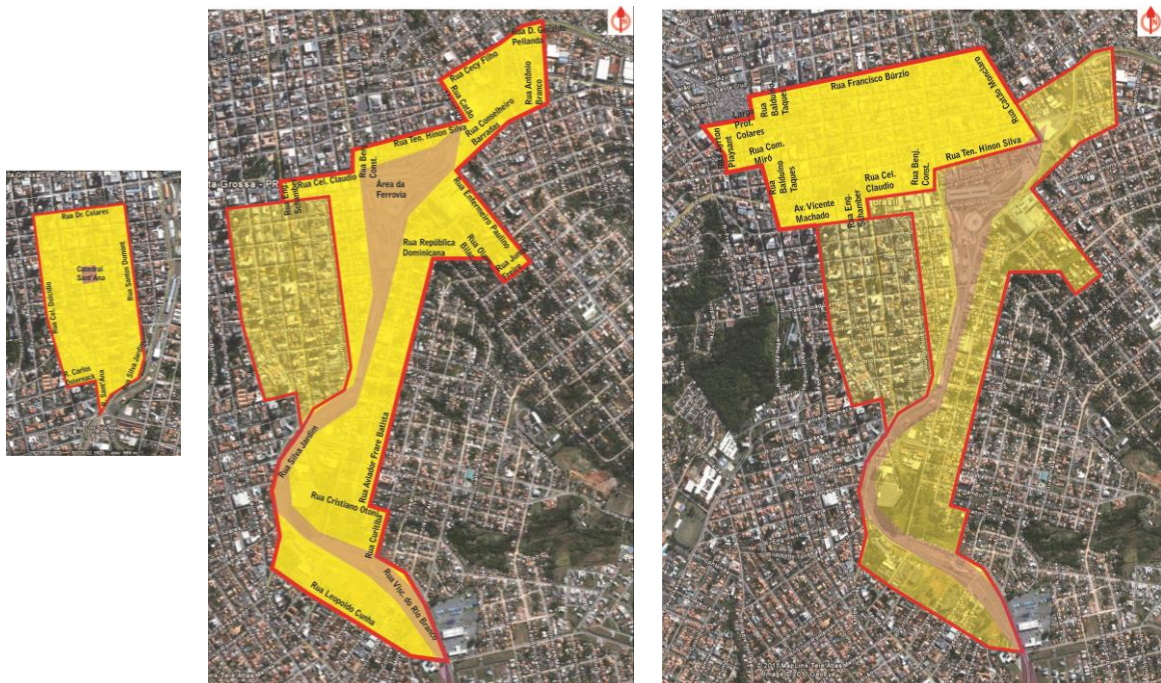


Figura 2: Evolução da área considerada central  
 Fonte: MADALOZZO, 2011, p. 47

A edificação da Estação Ponta Grossa, na época denominada Roxo de Rodrigues<sup>3</sup>, 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.

Como conclusão e ilustração dessa ideia de que esses espaços centrais e relacionados ao cotidiano da linha férrea tinham em si efervescência de acontecimentos e relações entre indivíduos, transcreve-se, a seguir, um relato retirado do processo de

tombamento das estações de passageiro de Ponta Grossa (SEEC/CPC 04/90), no qual é possível confirmar a ideia expressa aqui anteriormente, de que a ferrovia modificou de fato a maneira como a sociedade pontagrossense interpretava sua posição no mundo.

Pouco depois poz-se de novo o trem em movimento e às 6 horas da manhã do dia 16 [16.12.1900] desembarcaram no magnífico edifício da estação da Estrada de Ferro de São Paulo – Rio Grande. Na Estação havia grande quantidade de povo, na parte alta da grande avenida notava-se avultado número de senhoras. Girândolas subiam ao ar, ao som da banda de música da Sociedade Pontagrossense, estando a estação e as proximidades embandeiradas e enfeitadas de renques de festões, sobresahindo entre outros o grande arco levantado na Avenida Fernandes Pinheiro, artisticamente construído de pequenos arbustos e coberto de festões de folhas e flores. Na vasta e larga avenida, na parte fronteira à estação, via-se um bem arranjado coreto, onde tocou também algum tempo aquella sociedade. A cidade de Ponta Grossa apresentava um ar festivo. Sua população mostrava-se contente e satisfeita por ter de assistir à inauguração de mais um grande elemento de prosperidade para o Paraná, a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, que há de unir três estados importantes pela fertilidade de seu solo, pela grandeza de sua ubérrima natureza. (SEEC/CPC, 1990, s/p).

Com o desenvolvimento do transporte rodoviário e aéreo a partir da 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, frequentemente 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, 2009), em especial nas famílias que tiveram como ferroviários seus pais, avós, etc.

Muitas cidades apresentam dificuldades em lidar com as áreas e edificações que restaram. Em diversos casos, com a redução do uso do trem, a absorção do complexo pela malha urbana crescente pressionou para a transferência da linha para a periferia. Ponta Grossa é um dos municípios que exemplifica esta transmutação física da ferrovia, quando na década de 1980 o tecido urbano passou a pressionar a faixa de domínio da ferrovia (MONASTIRSKY, 2009).

Em 1986, a administração municipal de Ponta Grossa começou a negociar o desvio do trecho da ferrovia que cortava o centro da cidade. 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. Contrariamente à celeridade dos gestores em remover os trilhos como medida para liberação do tráfego de veículos particulares, há registros daquilo que posteriormente seria lamentado por parte da sociedade pontagrossense: 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.

A respeito da conformação morfológica e estrutural de Ponta Grossa, a cidade se desenvolveu em um terreno com topografia acidentada. Esse fato, que representava uma vantagem enquanto ponto de conexão de caminhos pela visibilidade que proporcionava, reflete-se claramente na ocupação urbana atual do Município. 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, em razão da 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 paralelas e perpendiculares. As discontinuidades 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 perceber-se 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 em virtude da sua grande declividade, e o antigo pátio ferroviário, mais plano e, portanto, com melhor potencial de aproveitamento nesse sentido.

Esse pátio é aqui compreendido como um lugar por tratar-se de um raro espaço livre, de grande importância como “respiro” em relação à área densa do centro da cidade, cobiçado também por se tratar de uma área grande e plana em meio ao centro com 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 recordar-se da época da ferrovia naquele local através 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 implantação 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 elementos construídos de tantas épocas e estilos diferentes, porém, 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 edifícios e monumentos 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. É por isso que, como método operacional para compreender a opinião, as ideias e percepções de diferentes pessoas em relação ao velho centro ferroviário pontagrossense, optou-se pelo destaque de dez dos elementos edificados presentes no sítio, de forma a organizar a leitura daquele espaço pela população, bem como a apresentação das atividades ali envolvidas e transformações que ocorreram desde a sua edificação. É necessário, portanto, esclarecer que esta forma de apresentação adotada, por meio dos elementos construídos, é meramente didática. O objeto de estudo, no entanto, é complexo, e a análise em separado não seria o suficiente para compreendê-lo – motivo pelo qual, finalmente, os elementos serão novamente agrupados e as análises dos resultados obtidos serão realizadas considerando como objeto de estudo o velho centro ferroviário de maneira integral. Na Figura 3, estão identificados os dez elementos construídos que integram o velho centro ferroviário.





- 1 – Complexo Ambiental  
Governador Manoel Ribas
- 2 – Estação Ponta Grossa
- 3 – Armazém de Carga
- 4 – Estação Paraná
- 5 – Terminal Central de Transporte  
Coletivo Urbano
- 6 – Shopping Center
- 7 – Centro de Comércio Popular
- 8 – Passarelas
- 9 – Praça João Pessoa
- 10 – Hospital da Cooperativa Mista  
26 de Outubro

**Figura 3:** Elementos construídos que compõem o antigo centro ferroviário

**Fonte:** Google Earth, 2015; alteração: autor

No ano de 1990, foi inscrito o processo de tombamento Estadual das Estações de passageiros da estrada de ferro de Ponta Grossa (inscrição nº 100, processo nº 04/90). Conseqüentemente, são definidos parâmetros urbanísticos para a área envoltória imediata e para a área de paisagem urbana. Segundo o referido processo, as intervenções propostas para as áreas descritas como “Envoltória Imediata” e de “Paisagem Urbana” devem se harmonizar com o conjunto ferroviário e todos os projetos devem ser aprovados pela Curadoria do Patrimônio Histórico e Artístico da Secretaria de Estado de Educação e Cultura do Paraná (CPC-SEEC). Foram ainda definidos parâmetros relativos à ocupação (recuos e altura) das edificações em terrenos lindeiros, à publicidade permitida e ao tipo de vedação indicado para novas edificações.

### **Percepção e memória social a respeito do velho centro ferroviário**

Um dos pontos de partida deste trabalho foi a ideia de que, ao trabalhar com um objeto de estudo tão vinculado à vida cotidiana da sociedade quanto um trecho urbano central, a percepção desse objeto será tão próxima à realidade quanto mais houver opiniões sendo levadas em consideração. Assim, nesse item, o objetivo foi analisar o significado de dez elementos construídos presentes atualmente no antigo pátio ferroviário de Ponta Grossa, bem como do conjunto por eles formado, para representantes de diferentes segmentos da sociedade.

Valendo-se da pesquisa por meio de entrevistas, foi possível compreender narrativas com alto grau de profundidade, relacionando as falas de diversos atores sociais acerca de uma mesma temática. Segundo Bauer e Gaskell (2004), a entrevista em profundidade é

uma alternativa adequada quando o principal objetivo é, mediante abordagens biográficas, compreender e reconstruir ações passadas – precisamente o caso aqui tratado. Os autores colocam ainda que “A maior parte da pesquisa quantitativa está centrada ao redor do levantamento de dados (*survey*) e de questionários.”, porém “A mensuração dos fatos sociais depende da categorização do mundo social. As atividades sociais devem ser distinguidas antes que qualquer frequência ou percentual possa ser atribuído a qualquer distinção.” (BAUER; BASKELL, 2004, p. 17). Defende-se, portanto, que a pesquisa qualitativa é um caminho coerente para a análise que se apresenta nesse trabalho.

Para determinar a quantidade de entrevistas realizadas, utilizou-se o critério de saturação, atingida quando o pesquisador presume não obter mais informações que qualificam os dados existentes – uma percepção subjetiva, para além dos conhecimentos teóricos e técnicos que envolvem a dimensão metodológica<sup>4</sup>.

## Resultados e reflexões

A escolha do velho centro ferroviário de Ponta Grossa como objeto de estudo se fez pelas características do sítio, que o faz possível de ser classificado como um *lugar* dentro da área urbana. Ao longo do texto, em diversos momentos se defendeu que essa classificação, enquanto lugar, é dependente da cultura e, conseqüentemente, do ponto de vista de quem assim o denomina. Por haver, por parte da autora, curiosidade científica em relação a esse lugar, e também pela associação histórica que se faz ao contemplá-lo, ele foi classificado como lugar de memória.

No entanto, sabe-se que essa área não tem como única característica especial o fato de carregar um importante legado histórico para a cidade de Ponta Grossa. Trata-se de uma área central, com muito destaque na malha urbana, tanto morfologicamente quanto pelo grande fluxo de pessoas e pela diversidade de atividades que ali ocorrem.

Como primeiro questionamento proposto às pessoas que participaram dessa pesquisa, não houve nenhuma menção ao centro histórico da cidade. Perguntou-se simplesmente: “Dentro da área urbana de Ponta Grossa, que lugar você considera mais importante ou você mais gosta?”. Esse questionamento, sem referência ao tema da pesquisa (a mesma foi apresentada apenas como “Pesquisa sobre Ponta Grossa para moradores da cidade”), teve por finalidade obter uma resposta genuína, sem induções, a respeito do que é considerado de fato um *lugar* para cada um dos entrevistados.

O resultado dessa questão foi surpreendente. Embora já houvesse expectativa em relação à conexão que as pessoas estabelecem com o Parque Ambiental (como coloquialmente se costuma referir ao Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas), a



quantidade de pessoas que mencionou esse lugar como aquele que mais apreciam ou consideram mais importante na cidade foi muito acima do esperado. Das 328 pessoas entrevistadas, 94 citaram espontaneamente o Parque Ambiental. O segundo item mais citado foi o centro da cidade, com apenas 16 menções. Claramente, o Parque, que foi construído sobre o pátio central”, é importante para as pessoas, embora haja muitas críticas a ele, como será apontado adiante.

A população também foi questionada se a ferrovia lhes parecia claramente presente naquele lugar, e mais de 65% das pessoas responderam afirmativamente. Das respostas afirmativas, 134 atribuem às características da arquitetura, à existência da locomotiva ou a outro elemento construído essa compreensão histórica. Ou seja, o discurso dos edifícios é eficiente em informar mais da metade da população questionada sobre o histórico daquele lugar. A tendência é que quanto menor a renda familiar e a escolaridade, menos o indivíduo reconhece esse traço histórico – a não ser na população mais velha.

Em todas as faixas de escolaridade, existe menção ao passado quando se trata desse edifício. Contudo, provavelmente pelo menor acesso à informação, na população com menor escolaridade, cita-se a existência do trem, ao passo que a população mais graduada menciona muito mais fatos históricos (37% dos pós-graduados relembram fatos históricos, contra uma média de 23% dos demais). A partir dessa questão, e perceptivo também nas questões seguintes, algumas das falas se mostraram emocionadas. Percebeu-se a nostalgia em afirmações como a de C.N. (2014): “Meu pai era maquinista. Esse prédio faz parte da minha vida.” e a frase de T.N. (2014) chega a ser poética: “Lembro do trem, das portas abertas. Hoje elas vivem fechadas.”

A própria população faz a relação entre a falta de uso e a degradação. O edifício está pichado, com vidros quebrados. Para E. (2014), enquanto não houver uso, essa realidade não vai mudar: “a população precisa gostar dela para preservar”. Há algumas pessoas mais veementes, classificando-a de ‘inútil’, ‘caindo aos pedaços’. Novamente, destaca-se, aqui, a importância dessa leitura subjetiva das respostas. Valendo-se delas, é notório que a população não apenas constata determinadas realidades, como julga incorreto o fato de o edifício estar sem uso – existe consciência da importância do edifício e, em especial, do seu potencial.

Ao conversar com idosos, se percebe a nostalgia que a área da Estação e arredores causa. Entre os idosos, cabe destacar o depoimento de três irmãs entrevistadas<sup>5</sup>, que apresentaram cada qual sua lembrança em relação à infância e adolescência na beira da ferrovia:

A gente ia pra Curitiba, depois pra Paranaguá. A gente ia na Estação quando ia pegar o trem, ou às vezes tinha manifestação, dias de comício. (BACHMANN, 2014).

Uma coisa que lembro bem era que na frente da estação naquele gramado, do lado da escada, tinha escrito “Seja Bem Vindo” em raminhos verdes. (figura 93) (DE ROSE, 2014).

Eu só me lembro quando eu passava perto da Estação, aproveitava pra namorar, ficava na segunda janela da última pra dar tchau pro Ely [marido] quando a gente namorava. (BENINCA, 2014).

Essa estação que está ali, que hoje em dia já passou por tanto... se ela pudesse contar a história da vida dela. (MILLÉO, 2014)”.

Após refletir sobre cada um dos elementos construídos separadamente, os entrevistados foram questionados a respeito do conjunto que compõe, hoje, a área do velho centro ferroviário: a mistura de elementos construídos novos e antigos pode ser interpretada de forma positiva ou negativa. Entre os entrevistados, 225 das 328 avaliações foram positivas, embora em muitos casos tenham sido feitas ressalvas:

Eu acredito que se eles fossem pensados para interagir de forma harmoniosa uns com os outros na paisagem, poderiam representar muito mais que equipamentos, tornariam o espaço agradável, um misto de passado, presente e futuro. (F., 2014, s/p).

Sensacional. A junção do moderno com o novo é o que dá vida à cidade. A possibilidade de espaços mistos, que contemplem também a mistura de pessoas – a trabalho, a passeio, etc. também garantiria vida à região central. Mas a falta de organização e, principalmente, de um projeto único (ou uma política única de ocupação/utilização) impede isso. (E.H., 2014, s/p).

O lugar apresenta, para muitas pessoas, uma realidade fora do ideal, com conflitos entre edifícios de diferentes idades, provenientes da falta de planejamento nas decisões sobre a inserção de equipamentos – fato concluído com base na análise das respostas dadas para os outros questionamentos. A visão otimista, em que muitas pessoas consideraram que é positiva a mistura de elementos construídos antigos e novos, foi muito mais presente em pessoas com escolaridade elevada – varia de 73% dos entrevistados com um grau elevado de formação até 50% das pessoas sem escolaridade. Talvez haja uma reflexão a respeito da questão do patrimônio que se descola da realidade ali presente; essas pessoas parecem capazes de enxergar o potencial por trás daquele lugar conflituoso.

Finalmente, vale exemplificar, por meio da resposta de um dos entrevistados, a conexão entre os elementos construídos listados e o Parque Ambiental que, enquanto espaço livre, poderia servir como conector entre todos os elementos construídos que ali

existem. Para M.V. (2140), não há coerência entre o parque e algumas das novas edificações ali colocadas e, somando-se a isso a pouca quantidade de árvores, o nome “parque” parece não fazer sentido. Essa ideia é compartilhada por Sérgio Siqueira<sup>6</sup>, uma das pessoas entrevistadas pessoalmente em razão de seu vínculo com a Rede Ferroviária por muitos anos. Siqueira acredita que

[...] a forma como o parque foi construído não ajuda a integrar. Tem muito espaço aberto. As coisas ficaram muito longe uma da outra. Aí, pra complicar, você tem uma rua no meio. Super movimentada. Pra complicar você tem um Terminal, você não consegue passar de um lado pra outro. Você precisaria utilizar a passarela. Mas se você observa ali, a passarela quase não é utilizada (SIQUEIRA, 2014, s/p).

A observação de que há fragmentação, e que essa fragmentação dificulta a compreensão do centro ferroviário como um objeto único, não aparece apenas na fala de Siqueira. Após a leitura de todas as respostas e compreensão da opinião dos entrevistados, foi possível concluir que há fragmentação; se essa fragmentação não existisse, a maioria das pessoas acredita que todos os espaços teriam sua utilização potencializada.

Surpreendentemente, o termo “patrimônio<sup>7</sup>” apareceu em todas as faixas de escolaridade de forma bastante expressiva: variou de 21% a 38%, das pessoas sem escolaridade às pós-graduadas. Também foi reforçada, nas respostas a esse questionamento, a lucidez de boa parte das pessoas em relação à forma correta de manter um edifício preservado – por meio do uso:

Acredito que não adianta manter uma edificação simplesmente pelo seu valor histórico. Dar uma nova função a um edifício é valorizá-lo e manter a arquitetura viva. Trazer novos equipamentos serve como atrativo para o espaço, e essa mistura de usos cria uma variação de público que gera usos em diferentes horários. Dessa forma o público se sente mais seguro por sempre ter alguém por perto (V.S., 2014).

A respeito dos resultados de cada uma das questões, até a pergunta final, foi interessante observar a evolução das respostas obtidas: na pergunta a respeito do Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas, a questão do patrimônio e da memória foi citada apenas por algumas pessoas. Após a reflexão dos entrevistados em relação a todos os elementos, houve mudanças e “memória e história”, por exemplo, foi o termo mais mencionado. Percebeu-se que cada pessoa dedicou um tempo a esse lugar da cidade e, no processo do questionário, refletiu sobre suas opiniões e impressões.

A respeito da relação entre os diversos elementos construídos aqui estudados, havia uma expectativa no sentido de confirmar o aparecimento de conflitos entre as edificações e

espaços, e compreender qual o impacto dessas disparidades. Após a leitura de todas as respostas e compreensão da opinião dos entrevistados, a conclusão foi que existe, de fato, fragmentação; se essa fragmentação não existisse, a maior parte das pessoas acredita que todos os espaços teriam sua utilização potencializada.

Finalmente, as pessoas gostariam que fosse possível permanecer mais tempo nesse lugar, o que traz uma reflexão muito interessante. Analisando as críticas feitas a cada um dos elementos construídos e ao conjunto, pode-se concluir que a grande maioria dos problemas seria evitada caso houvesse maior utilização e apropriação pela população daquele espaço. A utilização efetiva dos edifícios e a implantação dos equipamentos que faltam, dando suporte físico para a realização de mais atividades do que acontece hoje, provavelmente permitiria maior tempo de permanência, o que seria capaz de gerar apropriação e consequentes laços afetivos em relação ao espaço – transformando-o, inegavelmente, em lugar para toda a população. Como citado por um dos entrevistados, “A população deveria mudar seus conceitos e valores. Nenhum lugar mudará se as pessoas que vivem nele não mudarem!” (E.A., 2014). O espaço livre passou, infelizmente, a ser considerado mero complemento da edificação, e ocorre à custa do movimento e não mais da permanência. “A tecnologia da movimentação moderna substitui o fato de estar na rua por um desejo de eliminar as coerções da geografia.” (SENNETT, 1988, p.28).

Talvez, mediante a reativação do espaço livre, intersticial aos elementos construídos ao seu redor, seja possível modificar o comportamento atual das pessoas, que envolve muito mais a passagem do que a permanência. Favorecer a permanência naquele lugar contribuiria para a preservação dele próprio – consequentemente, de seu discurso e sua memória.

**Recebido em: 20/07/2015**

**Aprovado em: 14/03/2016**

## NOTAS

---

<sup>1</sup> 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 em razão do 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 ater-se à ideia de lugar imerso em uma unidade de paisagem que tem como referencial a linha férrea – é, portanto, mais ampla e espacialmente maior.

<sup>2</sup> No início da década de 2000, alguns membros do Conselho do Patrimônio Histórico de Ponta Grossa (COMPAC) delimitaram áreas urbanas com características importantes, que justificariam a preservação da paisagem local. A primeira dessas delimitações, denominada ‘Centro de Origem de Ponta Grossa’, abrange a Catedral de Sant’Ana e arredores; a segunda é a ‘Área da Ferrovia’ e a

terceira, o 'Centro de Expansão', correspondente ao centro da cidade após a implantação da ferrovia. Embora tal demarcação não tenha sido utilizada pelo Conselho como instrumento para inventário ou tombamento de bens imóveis, o trabalho de pesquisa e demarcação dessas áreas (MONASTIRSKY, 2009) foi considerado bastante pertinente enquanto registro da espacialização das influências da ferrovia no centro urbano. Assim, esses recortes espaciais são utilizados como referência, ainda que não tenham sido convertidos em instrumento oficial de preservação paisagística por meio de lei.

<sup>3</sup> 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".

<sup>4</sup> Para que haja acesso a toda a riqueza de informações coletadas, e devido à grande quantidade de gráficos, tabelas, cruzamentos e planilhas gerados ao longo de toda a pesquisa, optou-se por criar um banco de dados virtuais. Não seria prático, para um pesquisador que por ventura quisesse utilizar os dados obtidos, basear-se em planilhas impressas, dada a enorme quantidade de tratamentos e de tabelas e gráficos dinâmicos, criados para resolver todas essas questões da interpretação mencionadas acima. Dessa forma, a planilha Excel, a transcrição de todas as entrevistas e ainda outros materiais utilizados nessa pesquisa e considerados de interesse públicos (tais como fotografias e documentos históricos, notícias atuais utilizadas, etc) foram salvos em pasta de arquivos online permanente, disponível em <<http://tinyurl.com/NM-2015-DISSERTACAO>>

<sup>5</sup> Déa Bachmann, Cléa de Rose e Abegail Beninca foram entrevistadas no dia 20 de agosto de 2014. Moraram em frente à linha férrea, no bairro de Uvaranas, e o marido de Abegail, Ely Beninca, foi telégrafo da Rede Ferroviária.

<sup>6</sup> Sérgio Ricardo Vinholes Siqueira foi entrevistado em 19 de agosto de 2014, contribuindo com suas memórias a respeito do período em que trabalhou na seção de Controle Operacional dos trens em Ponta Grossa, de 1984 a 2003.

<sup>7</sup> Ao criar palavras-chave a partir de respostas abertas, logicamente houve substituição de termos análogos, como "nostalgia" e "melancolia", por exemplo. No entanto, em relação ao termo "patrimônio", foram mantidas apenas as menções com essa exata palavra, com o objetivo de verificar quantas pessoas conhecem e utilizam esse conceito de maneira corriqueira. Outros termos foram agrupados sob palavras-chave como "preservação" e outras, dependendo do caso.

## REFERÊNCIAS

BERQUE, Augustin. Paisagem-Marca, Paisagem-Matriz: Elementos da Problemática para uma Geografia Cultural. In: R.L. Corrêa; Z. Rosendahl (Orgs.). *Paisagem, Tempo e Cultura*. Rio de Janeiro: EDUERJ, 1998.

BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade: lembrança de velhos*. São Paulo: Cia das Letras, 2003.

CAMARGO, Haroldo. *Patrimônio histórico e cultural*. São Paulo: Aleph, 2002

CHAMMA, Guísela Frey. *Os Campos Gerais: Uma Outra História*. Santa Maria: Pallotti, 2007.

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

MADALOZZO, Nisiane. *Intervenção na Paisagem Ferroviária de Ponta Grossa – PR*. Curitiba, 2011. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Ciências Tecnológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2011.

---

\_\_\_\_\_. *Memória Social e Cidade Contemporânea: O Velho Centro Ferroviário de Ponta Grossa – PR*. Ponta Grossa, 2015. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Geociências, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2015.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. *Ferrovias: Patrimônio Cultural*. Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). Florianópolis: UFSC, 2006.

\_\_\_\_\_. Espaço urbano: memória social e patrimônio cultural. In: *Revista Terra Plural*, Ponta Grossa, v.3, n.2, p.323-334, jul./dez. 2009

NORA, Pierre et al. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Projeto História. In: *Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História*. v. 10, p. 7-28, dez.1993.

SENNETT, Richard; ZOLA, Emile. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SILVA, Jonathas Magalhães Pereira; MANETTI, Claudio; TÂNGARI, Vera. Compartilhamentos e Unidades de Paisagem: Método de Leitura da Paisagem Aplicado à Linha Férrea. In: *Paisagem e Ambiente*, São Paulo, n. 31, p. 61-80, 2013.

TUAN, Yi-Fu. *Topofilia*. São Paulo: Difel, 1980.

VIÑUALES, Graciela María. Patrimonio industrial: ¿restauración o reciclaje?. In: *Preservación de la arquitectura industrial en Iberoamérica y España*. IAPH, p. 105-111, 2001