

**Parque Ambiental Governador Manoel Ribas:
memória local e esquecimento**

Maria Julieta Weber CORDOVA*

Resumo: O estudo sobre o Parque Ambiental Governador Manoel Ribas, na cidade de Ponta Grossa, Paraná, remete ao contraponto do conceito de memória, ou seja, não se constitui essencialmente em um estudo sobre a preservação da memória local e de seus espaços públicos, mas, fundamentalmente, sobre os processos que remetem ao seu par antagônico, o esquecimento. Segundo Eni Orlandi, memória e esquecimento constituem-se em peças fundamentais para a compreensão discursiva que, na pesquisa em questão, diz respeito aos significados do patrimônio tombado a partir de um novo ordenamento espacial. Ao tratar da historicidade do espaço ocupado pela Rede Ferroviária Federal trabalhou-se com a conceitualização de lugares de memória de Pierre Nora e de imaginário social de Bronislaw Baczko, buscando trazer ao debate a relevância de duas edificações tombadas no Parque Ambiental como referências culturais de memória local e de um cotidiano que demarcou uma narrativa histórica local e regional.

Palavras-chave: Memória local. Esquecimento. Referências culturais. Patrimônio edificado.

**Environmental Park Governor Manoel Ribas:
local memory and oblivion**

Abstract: The study of the Environmental Park Governor Manoel Ribas, located in the city of Ponta Grossa, Paraná state, refers to the counterpoint of memory concept, that is, it is not essentially a study of local memory preservation and of its public spaces, but it is fundamentally about the processes that lead to its antagonistic pair, the oblivion. According to Eni Orlandi, memory and oblivion are keystones to the discursive understanding, which in this study is related to the meanings of listed heritage as from a new spatial planning. When dealing with the historicity of the space occupied by the Federal Railway, we worked with the conceptualization of Pierre Nora's sites of memory and of Bronislaw Baczko's social imaginary, trying to bring for debate the relevance of two buildings listed in the Environmental Park as cultural references of local memory and of a daily life that delimited a local and regional historical narrative.

* Professora Doutora - Departamento de Educação e Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual de Ponta Grossa. Av. Carlos Cavalcanti, 4748, CEP: 84030-900, Ponta Grossa, Paraná. E-mail: julieta.weber@yahoo.com.br.

Keywords: Local memory. Oblivion. Cultural references. Built heritage.

Introdução

O Parque Ambiental Governador Manoel Ribas compreende uma área anteriormente ocupada pela Rede Ferroviária Federal, na cidade de Ponta Grossa (PR). No local há duas edificações tombadas na década de 1990, onde funcionavam a Estação de Ferro Paraná e a Estação de Ferro São Paulo-Rio Grande. Atualmente, neste local, encontra-se instalado o terminal urbano rodoviário da cidade.

O estudo motivou-se pela indagação de como é possível compreender o significado dessas edificações tombadas a partir do momento da implantação do Parque Ambiental denominado Governador Manoel Ribas¹. E, neste sentido, qual seria a representatividade histórica destes ‘lugares de memória’ em meio a um novo ordenamento espacial que em muito difere da funcionalidade anterior? E ainda, se o referido Parque passa a contribuir para a efetivação de espaços de convívio da população, influenciando em práticas sociais e culturais diferenciadas, qual o entendimento possível para a comunidade ponta-grossense² do que representa a simbologia do Parque, projetado sob os signos do ar, da terra, do fogo e da água, presente em sua idealização?

Ao se questionar de que forma os vestígios do passado, representados pelas edificações tombadas, passam a interagir com a simbologia adotada no Parque Ambiental, procurou-se apreender qual a relação desta reestruturação urbana com a memória local, trazendo, portanto, ao debate, contraposições entre os traços correspondentes à memória local e à simbologia presente no Parque.

Utilizou-se, para o estudo, pesquisa documental e bibliográfica, bem como imagens fotográficas como fonte de pesquisa e memória, fundamentando o estudo, pois, conforme Barthes (1984, p. 127), “A fotografia não fala daquilo que não é mais, mas apenas e com certeza daquilo que foi [...] Toda fotografia é um certificado de presença.”

1 O Parque Ambiental Governador Manoel Ribas e seus lugares de memória

A memória é vida, sempre carregada por grupos vivos e nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações. (NORA, 1993, p. 9).

A busca de representações do passado, de vestígios e rastros contidos na memória apoia-se, fundamentalmente, nas possibilidades de preservação dos chamados suportes de memória. Só se pode lembrar o que se faz presente, seja por meios materiais seja por

imateriais; por uma edificação que remonte um tempo vivido ou pelos costumes, rituais, práticas e/ou manifestações culturais de uma comunidade.

Não habitar a memória, por sua vez, pode, muitas vezes, corresponder a aspectos do chamado fenômeno, conforme define Nora (1993), da ‘mundialização’ reforçada por uma ‘aceleração da história’, descaracterizando a memória como herança social e interagindo na busca incessante de atualização e de ‘mediatização’.

Assim, de acordo com Nora (1993, p.7-9), elegem-se ‘lugares de memória’ por serem lugares onde a memória se ‘cristaliza’ e se ‘refugia’: “Há locais de memória porque não há mais meios de memória [...]. Se habitássemos ainda nossa memória, não teríamos necessidade de lhe consagrar lugares.”

Enfim, o que simbolizará um “lugar de memória” irá depender da compreensão de sua leitura. Reconhecer um “lugar de memória” corresponderá à interpretação de suas referências culturais:

As chamadas referências culturais passam, então, a desempenhar um papel significativo na identificação do indivíduo, da região ou país, sendo o seguro contra a despersonalização, elemento fundamental de resistência ao massacre do particular pela cultura de massas. Na busca dessas referências vai-se ampliando o conceito de cultura [...]. (LOPES, 1987, p. 26).

Para Huyssen (2000, p. 18), na história do tempo presente, no que tange aos processos de construção identitária, inseridos em uma sociedade midiática e consumista, denota-se uma “[...] obsessão contemporânea pela memória nos debates públicos frente ao esquecimento [...]”, a tal ponto que

[...] poder-se-ia perfeitamente perguntar qual dos dois vem em primeiro lugar. É o medo do esquecimento que dispara o desejo e lembrar ou é, talvez, o contrário? É possível que o excesso de memória nessa cultura saturada de mídia crie uma tal sobrecarga que o próprio sistema de memórias fique em perigo constante de implosão, disparando, portanto, o medo do esquecimento? [...] As próprias estruturas da memória pública mediatizada ajudam a compreender que, hoje, a nossa cultura secular, obcecada com a memória, tal como ela é, está também de alguma maneira tomada por um medo, um terror mesmo, do esquecimento. Esse medo do esquecimento articula-se paradigmaticamente em torno de questões do Holocausto, na Europa e nos Estados Unidos, ou dos presos políticos desaparecidos na América Latina [...]. (HUYSSSEN, 2000, p. 18).

No tempo presente, muitos são os apelos e as evocações sobre as garantias de acesso à memória e ao passado. Por meio de diversas formas, seja por diferenciados veículos de comunicação como televisão, jornais e revistas, seja pela inserção em

determinados projetos educacionais, por modismo ou por metas padronizadamente estabelecidas, as questões acerca da revitalização da memória já se constituem em uma prática do cotidiano:

Embora não exista uma política oficial consistente, nunca se assistiu, como atualmente, a uma onda de preservação da memória das famílias (especialmente de imigrantes), das instituições, dos caminhos, das ruas, das praças e jardins, dos bairros, das antigas fábricas, estações ferroviárias desativadas, das festas e comemorações, dos prédios e monumentos e de tantos outros símbolos da presença material do homem, tanto por parte das autoridades constituídas quanto de segmentos da sociedade civil. (LUPORINI, 1998, p. 75).

Ainda que nem sempre se constituam em projetos que tomem por orientação um viés crítico da história, tais apelos, evocações ou mesmo revitalizações da memória acabam por contribuir em não apagar da lembrança os dados referenciais que compõem uma formação identitária. Afinal, a memória constitui-se, até mesmo, como elemento de fundamentação da vida social, especialmente nos ‘momentos de ruptura da continuidade histórica’. Exemplo de ruptura pode ser atestado pela Primeira Guerra Mundial:

A visão da destruição das marcas físicas da experiência coletiva pode ter provocado a sensação de ruptura irreversível do passado com o presente e o temor da perda de si mesmas [as pessoas] junto com a perda das cidades, então destruídas. A memória, neste caso, recompõe a relação presente/passado e é estratégia de sobrevivência emocional. (D’ALÉSSIO, 1993, p. 97).

As referências culturais, embora mantenham estreito vínculo com o material, estabelecem suportes emocionais como aparatos para a constituição do passado. A memória, portanto, não pode ser avaliada tão somente por sua materialização. O próprio conceito de patrimônio histórico e artístico nacional vem sendo substituído por patrimônio cultural, referindo-se à diversidade étnica e cultural no país. Um patrimônio cultural pode caracterizar-se pelo material e imaterial, guardando em si um ‘lugar de memória’.

É nesse sentido que o Decreto nº 3.551/00 rompe com a ideia de tombamento exclusivamente material e amplia este conceito, amparando doravante os bens culturais imateriais e institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial, constando nos livros:

- I – Livro de Registro dos Saberes, onde serão inscritos os conhecimentos e os modos de fazer enraizado no cotidiano das comunidades;
- II – Livro de Registro das Celebrações, onde serão inscritos rituais e festas que marcam a vivência coletiva do trabalho, da religiosidade e de outras práticas da vida social;

III – Livro de Registro das Formas de Expressão, onde serão inscritas manifestações literárias, musicais, plásticas, cênicas e lúdicas;
IV – Livro de Registro dos Lugares, onde serão inscritos mercados, feiras, santuários, praças e demais espaços onde se concentram e reproduzem práticas culturais coletivas. (BRASIL. Decreto nº 3.551, 2000).

Dessa forma, complementou-se o Decreto Federal nº 25/37, responsável pela organização e proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, que, vale ressaltar, valorizava em demasia os fatos ditos ‘memoráveis’ e a excepcionalidade cultural no reconhecimento de um patrimônio:

Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto de bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico. (BRASIL. Decreto nº 25, 1937).

Assim como decretava a lei federal, o Decreto Estadual nº 1.211/53, seguiria as mesmas diretrizes do primeiro, porém mais intimamente voltado à história paranaense. Entretanto, é claramente perceptível a intencionalidade da lei em garantir a memória-histórica da identidade nacional, rememorada em recortes temporais de cunho regional.

Vale ressaltar que, de acordo com Fenelon (1992, p. 29), nascida nos meandros e contradições do Estado Novo, esta concepção de patrimônio histórico, mesclada de rebeldia modernista, acabou por cristalizar os elementos do nacionalismo autoritário com as intenções modernistas, na tentativa e com o objetivo de recuperar o passado para alcançar uma definição da identidade nacional.

Faz-se necessário, então, frisar que “Aquilo que chamamos de bens culturais não tem em si sua própria identidade, mas a identidade que os grupos sociais lhe impõem.” (MENESES, 1996, p. 93). É nesta direção que se pretende analisar as mudanças ocorridas no espaço utilizado para a instalação do Parque Ambiental Manoel Ribas, bem como a compreensão do lugar de memória ocupado pelas edificações tombadas naquele local.

2 O imaginário social ponta-grossense e a memória local

Baczko (1985, p. 296), em seu estudo sobre a ‘Imaginação Social’, alude que: “Está na moda associar a imaginação e a política, o imaginário e o social”. O imaginário, elemento de análise bastante utilizado, especialmente em pesquisas que perspectivavam o estudo histórico em suas diferentes interações com as ciências sociais e a psicologia, pode

corresponder tanto à designação de uma identidade, de conflitos e representações, quanto às formas de funcionamento, controle e legitimação de poder:

Os imaginários sociais constituem outros tantos pontos de referencia no vasto sistema simbólico que qualquer colectividade produz [...] através dos seus imaginários sociais, uma colectividade designa a sua identidade; elabora uma certa representação de si; estabelece a distribuição dos papéis e das posições sociais; exprime e impõe crenças comuns [...] Porém, designar a identidade colectiva corresponde, do mesmo passo, a delimitar o seu “território” e as suas relações com o meio ambiente e, designadamente, com os “outros”; e corresponde ainda a formar as imagens dos inimigos e dos amigos, rivais e aliados, etc. O imaginário social elaborado e consolidado por uma colectividade é uma das respostas que esta dá aos seus conflitos, divisões e violências reais ou potenciais. Todas as colectividades tem os seus modos de funcionamento específicos a este tipo de representações. Nomeadamente, elaboram os meios da sua difusão e formam os seus guardiões e gestores, em suma, o seu “pessoal”. O imaginário social é, deste modo, uma das forças reguladoras da vida colectiva [...] O imaginário social é, pois, uma peça efetiva e eficaz do dispositivo de controlo da vida colectiva e, em especial, do exercício da autoridade e do poder. Ao mesmo tempo, ele torna-se o lugar e o objecto dos conflitos sociais. Com efeito, é no próprio centro do imaginário social que se encontra o problema do poder *legítimo*, ou melhor, para ser mais exacto, o problema da *legitimação* do poder. (BACZKO, 1985, p. 309-310).

Pode-se dizer que a ferrovia, ao fazer parte do cotidiano da cidade, acabou por simbolizar para o imaginário da comunidade ponta-grossense, a possibilidade de desenvolvimento local, face às novas condições de locomoção, de comunicação e pela própria função de entroncamento ferroviário que Ponta Grossa assumiu, especialmente a partir da implantação da ferrovia na cidade.

Ao consolidar a condição de ponto de ligação fundamental entre a capital e as demais cidades do interior paranaense, sobretudo entre os estados, desde o Rio Grande do Sul até São Paulo, suscitaram-se no imaginário social ponta-grossense a percepção de novos valores de representação, correspondente a novos elementos de legitimação de poder. Ou seja, a condição de entroncamento, desta vez implementada pela ferrovia³, acabou por dar sustentação à formação de um imaginário social baseado no que Baczko (1985) indica por modos de funcionamento específicos, que remetem a representações também específicas, levando em consideração novas forças reguladoras da vida coletiva.

A construção da Estação Paraná, inaugurada oficialmente em 1894, tinha como meta a abertura da estrada de ferro de Curitiba a Ponta Grossa, constituindo-se em uma ampliação da ferrovia que ligava Curitiba ao litoral paranaense. Assim, os trilhos fizeram a ligação do litoral ao interior do Paraná na localidade ponta-grossense.

A posição de entroncamento ferroviário paranaense foi estendida para além dos limites provinciais, ampliada pela construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande,

iniciada em 1898 e inaugurada em 1900. Victor (1913, p. 334), ao se referir a Ponta Grossa indica que:

[...] já é o ponto de entroncamento das duas linhas férreas mais importantes que trafegam actualmente no Estado, a Itararé – Rio Uruguay, da S. Paulo – Rio Grande, e a Estrada de Ferro do Paraná; liga assim o Estado por uma parte com S. Paulo e outra com o Rio Grande do Sul. Além dessas, porém, ainda outras linhas se projectam que partirão de Ponta Grossa ou passarão por aqui, tornando assim de cada vez mais importante este núcleo sendo o principal centro de comunicação no interior do Estado.

Em estudo sobre as estradas de ferro no Paraná, Kroetz (1985, p. 59) explica que:

A primeira concessão feita pelo Decreto Imperial nº 10.432, de 09 de novembro de 1889, autorizava ao engenheiro João Teixeira Soares o privilégio para a construção, uso e gozo de uma linha ferroviária, que, partindo das margens do Itararé, na Província de São Paulo, terminasse em Santa Maria da Boca do Monte, na Província do Rio Grande. Estabelecia ainda um ramal de Imbituva ao rio Paraná, passando por Guarapuava e outro ramal de Ijuí Grande, partindo das imediações de Cruz Alta, no Rio Grande do Sul, e terminando na margem esquerda do rio Uruguai.

A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande não somente realizava a ligação de Itararé/SP aos limites do Uruguai no sentido norte/sul, mas passava a intermediar rotas entre outros centros. Conforme Ferreira (1935, p. 29): “Ali vem ter a linha férrea de Curitiba; por ali passa o traçado da estrada de ferro S. Paulo-Rio Grande, que é o traço de união entre Montevideo e Espírito Santo.”

Se com a efetivação da Estrada de Ferro do Paraná, a ferrovia adquiriu significado de desenvolvimento para a comunidade ponta-grossense, com a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, configurou-se no imaginário social ponta-grossense a chegada efetiva do progresso, desta vez remetido para além das fronteiras paranaenses.

E o progresso veio a estimular a vida econômica e a urbanização da cidade. O comércio precisou ser dinamizado e possibilitou-se, assim, um vasto campo para geração de empregos, criando uma nova imagem da cidade, que doravante diversificaria sua população por novas práticas cotidianas:

Pode-se dizer que Ponta Grossa é hoje uma cidade essencialmente cosmopolita, onde não se sente o predomínio desta ou daquela colônia. Com a facilidade de locomoção que já temos, vae-se constituindo um núcleo composto de diferentes origens, quer nacionais, quer estrangeiras. Encontram-se aqui paranaenses de quase todas as localidades do Paraná, brasileiros do Sul e do Norte, alemães, sírios, italianos, suíços, franceses, polacos, espanhóis, suecos, holandeses. A gente em trânsito, que aflue para os numerosos hotéis existentes, concorre muito para o movimento da

cidade. Apesar de ser pronunciada a febre de construção, faltam casas para alugar, em consequência da affluencia de novos moradores, atraídos pelas possibilidades que está offerecendo a cidade. (VICTOR, 1913, p. 312).

Ressalte-se que a implantação da ferrovia facilitou não só a chegada de novas notícias, mas também a possibilidade de receber, na própria cidade, os jornais de grandes metrópoles brasileiras, antes mesmo da capital:

Demais, antes de Curitiba, aqui se póde estar ao corrente do movimento mundial, pelos jornais do Rio e S. Paulo. Há uma empresa delles com séde em Ponta Grossa; seus vendedores, por concessão especial, percorrem toda a linha de S.Paulo-Rio Grande até o rio Uruguay e a da Estrada de Ferro do Paraná até Paranaguá. (VICTOR, 1913, p. 314).

A ferrovia fomentou o crescimento interno da cidade de Ponta Grossa, notabilizando-a como ponto estratégico de ligação paranaense pela Estrada de Ferro do Paraná e entre os estados do Sul do Brasil pela Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

Sendo assim, percebe-se que a ferrovia foi sinônimo de progresso no imaginário ponta-grossense. O almejado progresso acabou por efetivar-se e legitimar-se pela dinamização do comércio, bem como pelas revitalizações das formas de comunicação e das relações econômicas; multiplicaram-se as ofertas de trabalho e estimulou-se o setor imobiliário; diversificaram-se os moradores e alargaram-se as fronteiras da cidade:

Ao lado da facilidade de transporte, tanto de pessoas quanto de carga, a ferrovia movimentou também o comércio local. A cidade tornou-se um entreposto comercial, ligando centros produtores com o interior – fornecedor de matéria-prima. Além disso, o comércio local foi beneficiado com as pessoas envolvidas na construção da ferrovia e, posteriormente, com os viajantes. Isto levou à construção de hotéis, casas comerciais e locais para refeições, especialmente, na rua que ficou conhecida como “rua da estação”, por ficar nas proximidades da estação ferroviária. (GUIMARÃES, 1997, p. 41).

Com a ferrovia, constituíram-se novos espaços de convívio, marcadamente assinalados por um novo cotidiano:

Paulatinamente o espaço amplo onde se localizava propriamente a Estação, foi recebendo inúmeras melhorias, se tornando no espaço visualmente mais bonito da cidade não só no seu prédio, como no seu entorno [...] a ferrovia chega e com o passar dos anos fica evidenciada a divisão que ela também causa na cidade, como se os seus trilhos fossem um divisor, com a cidade crescendo ao seu redor, surgindo então novas expressões, “para cá da linha”, “depois da linha”. (DROPA, 1999, p. 132).

Esta nova demarcação territorial influenciou as relações sociais assumidas com a instalação da ferrovia, denotando mudanças comportamentais na comunidade pontagrossense. Antes da instalação da ferrovia na cidade, os que moravam no alto da colina, 'para cá da linha', eram os que podiam ostentar poder e responsabilidades civis e jurídicas, demarcado, até mesmo, pelo próprio significado centralizador que a Igreja Matriz de Sant'Ana constituiu para a vida pontagrossense⁴. Com a ferrovia, alargaram-se os horizontes: deste momento em diante, os que moravam 'depois da linha', estabeleceriam novas relações de convívio, desta vez delimitada pelo espaço que constituiria a estrada de ferro e suas estações de passageiros.

Mas é essencial citar que se o tropeirismo sustentou-se por ter sido uma atividade social e econômica marcante no desenvolvimento pontagrossense, contribuindo para a própria formação do local, a ferrovia também irá assumir um lugar representativo no imaginário pontagrossense pelo próprio fascínio do avanço tecnológico implementado pela máquina a vapor. Mas esta última foi, pouco a pouco, sendo substituída pelo sistema rodoviário em todo o país⁵.

Na década de 80, a Rede Ferroviária Federal encontrava-se em pleno processo de desativação⁶, resultando na venda das instalações centrais para a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa. Entre o período de desativação da ferrovia, a partir de 1980, até a finalização das obras do Parque Ambiental, em 1996, o tratamento empreendido ao então Pátio Central da Rede – espaço ocupado pelas Estações Paraná e São Paulo-Rio Grande –, acabou por revelar os reveses da falta de um direcionamento político eficiente. Mas, em alguns momentos, revelou também a participação de alguns setores da comunidade pontagrossense acerca dos significados históricos e sociais daquele local como referência cultural.

Em face de muitas desarticulações entre a comunidade e os representantes políticos daquele contexto, pode-se considerar uma vitória de grande relevância cultural o tombamento das estações de passageiros da estrada de ferro de Ponta Grossa em maio de 1990.



Figura 1: Prédio da Estação São Paulo-Rio Grande. Atualmente em desuso e em condições precárias de preservação. Em primeiro plano, a pedra fundamental de inauguração do Parque Ambiental em 1986.

Fonte: Elaborada pela autora, 2014.

O processo de tombamento estadual encontra-se arquivado na Coordenação do Patrimônio Cultural do Paraná, processo n° 04/90, inscrição n° 100 do Livro do Tombo Histórico, em 30/05/1990. O registro dos bens estaduais tombados foi publicado pela Secretaria de Estado da Cultura; por meio de textos elaborados especialmente pelo pesquisador Cyro Corrêa Lyra, pode-se denotar a relevância histórica e cultural da preservação dos patrimônios edificados paranaenses, no caso em questão das Estações de Ferro Paraná e São Paulo-Rio Grande, respectivamente:

A primeira estação foi inaugurada em 1894. Compreende dois pavimentos no corpo central, com três janelas no sobrado e três portas no térreo, ladeado por duas alas: uma com uma porta e outra com duas. Construção meramente utilitária tem nas vergas de arco abatido com chave saliente os únicos elementos ornamentais. A cobertura é em duas águas.

A segunda estação, maior e mais expressiva, foi construída quatro anos depois. Possui também um corpo principal de dois andares, ladeado por alas de um só pavimento, valorizado ao centro por frontaria saliente, arrematada por frontão semicircular, sobreposto a uma platibanda vazada, ornada com acrotérios em forma de jarras nas extremidades. Essa frontaria possui, no andar superior, três janelas retangulares com sobrevergas em forma de tímpanos, e no térreo três portas, arqueadas, de acesso à estação. Cunhais com caneluras e capitéis jônicos emolduram o andar de cima; e com aparelho à bossagem, o de baixo. De cada lado dessa frontaria seguem-se três vãos de janelas, retangulares no sobrado e arqueados em volta plena no pavimento inferior. As alas térreas são fenestradas por aberturas em arcos ogivais. A cobertura distribui-se em corpos separados de quatro águas, parcialmente ocultos pelas platibandas que circundam o corpo central e as alas térreas [...]. (ESPIRAIS..., 2006, p. 392).



Figura 2: Prédio da Estação Paraná e um exemplar de Maria Fumaça. Ainda que não se encontre em condições plenas de preservação, funciona como sede da Casa da Memória. Em primeiro plano, busto em homenagem ao ex-governador Manoel Ribas.

Fonte: Elaborada pela autora, 2014.

No contexto do tombamento das estações, a questão preservacionista no município de Ponta Grossa foi veiculada, em alguns momentos, como forma de negação à implementação do progresso, como também foi suscitada a relevância da preservação de tais suportes de memória. Entre as ideias suscitadas, naquele contexto, para a ocupação do antigo pátio central da Rede Ferroviária Federal, um dos temas muito debatidos foi a implantação de um *shopping center* no local, sendo um dos artifícios mais evocados pelas autoridades locais, transformando-se em ponto central de discussões, estabelecendo um contraponto discursivo entre os que defendiam a urgência da promoção de um almejado progresso na cidade (neste momento idealizado pela implantação de um *shopping center*) e os que indicavam a necessidade de se preservar a memória local (que anteriormente havia sido símbolo de progresso e modernidade pela implantação da ferrovia).

Saliente-se, até, que este teor discursivo já havia sido vivenciado em outro episódio acerca do contraponto entre preservar e progredir, na década de 70, conforme já referido, quando da demolição do antigo prédio da Igreja Matriz para a construção de um novo prédio (CORDOVA, 2012).

Exemplo representativo do que se expõe foi a reação de alguns setores da comunidade pontagrossense ao projeto de urbanização da cidade proposto pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, em 1990. Entre os pontos a serem ressaltados neste projeto, vale mencionar a intenção em não se preservar os trilhos ali existentes, prestigiando essencialmente o sistema viário. Se não se preservariam os trilhos de uma cidade

caracterizada doravante como entroncamento viário, também não se demarcaria a importância de preservação das antigas estruturas de estações de passageiros:

A comunidade pontagrossense está se mobilizando contra a inflexibilidade do projeto elaborado pela Prefeitura Municipal e que visa o não aproveitamento de uma área de mais de 50 metros quadrados em pleno centro da cidade e onde estão localizados os dois prédios das antigas estações ferroviárias, recentemente tombadas pela Curadoria Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico [...] A proposta da Prefeitura é de habilitar a iniciativa privada a edificar no local centro de convenções, shopping center, hotel cinco estrelas, terminal rodoviário e grande pátio de estacionamento que, conforme denunciam os precursores do movimento, não apenas encobririam e mutilariam os bens tombados como descaracterizariam a área que serve de marco de desenvolvimento da cidade. (A COMUNIDADE..., 1990, p. 7).

Mas, entre a aprovação de um ou outro projeto, mudaram-se os gestores políticos e foram também se alterando os planos para se usufruir do espaço ocupado pela Rede Ferroviária Federal. O referido local, passando por situações de abandonos e descasos de gestão, servindo-se em alguns momentos de palco para festas municipais, veio a se transformar em um Parque denominado pela expressão Ambiental, sem corresponder, portanto, à funcionalidade ou a qualquer vestígio que remonte às significações históricas representativas daquele espaço. Segundo Ferreira, o conceito latino de “ambiente” pode se referir genericamente ao “[...] que cerca ou envolve os seres vivos ou as coisas, por todos os lados.” (FERREIRA, 1986, p. 101). Entretanto, cabe ressaltar a prática memorativa em homenagem aos grandes vultos da história política do Estado, já que o Parque Ambiental levou o nome do ex-governador do Paraná, Manoel Ribas, sendo construído na gestão do prefeito Paulo Cunha Nascimento, no ano de 1996.

Valendo-se destas considerações é que se pergunta: Até que ponto pode-se dizer que o Parque Ambiental remete à compreensão dos significados do tombamento dos prédios das duas estações que lá se encontram em meio às simbologias projetadas pelos signos do ar, da terra, do fogo e da água, representativos do Parque Ambiental?

Tais colocações remetem à conflituosa oposição entre preservar e progredir, bem como à procura por ‘segurar traços e vestígios’, como forma de assegurar identidades e não se perder na mediatização das relações sociais praticadas por um processo de ‘mundialização’ e que, segundo Nora (1993), tem contribuído para a ‘aceleração da história’, do próprio tempo vivido, desprivilegiando sobremaneira a leitura de elementos que possam traduzir a memória local.

3 As Praças do Ar, da Terra, do Fogo e da Água do Parque Ambiental Manoel Ribas e o par antagônico da memória: o esquecimento

Orlandi atenta para um duplo jogo da memória: “[...] o da memória institucional, que estabiliza, cristaliza, e, ao mesmo tempo, o da memória constituída pelo esquecimento que é o que torna possível o diferente, a ruptura, o outro.” (ORLANDI, 2005. p. 10). Segundo a autora, a memória constitui-se pelo seu par antagônico – o esquecimento – e que, lado a lado, funcionam como peças fundamentais para a compreensão discursiva.

Se o local ocupado pelo Parque Ambiental Manoel Ribas foi um espaço definidor de elementos formadores da memória local, no tempo presente pode-se dizer que tais elementos não mais subsistem, mas certamente vivencia-se a instauração do seu par antagônico à memória, ou seja, o esquecimento.

Os novos elementos que passam a compor o espaço do Parque Ambiental pressupõem uma ruptura ao entendimento do que até então se constituía como parte integrante daquele local. É neste cenário que se projetam quatro praças que compõem o Parque, que seriam as Praças do Ar, da Terra, do Fogo e da Água.

O entendimento dos significados destes novos elementos requer a leitura dos objetivos do projeto de idealização do Parque Ambiental, conforme proposta pelo Escritório de Arquitetura Luiz Forte Netto e em conformidade com a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa. Segundo Monastirsky (1997, p. 140): “O ‘Parque dos Quatro Elementos’ é uma criação exclusiva da Forte Netto, sem a colaboração de profissionais da área (arquitetos, engenheiros civis, historiadores e geógrafos).”

Se as Estações Paraná e São Paulo-Rio Grande já tinham passado pelo processo de tombamento, e mesmo que o projeto do “Parque dos Quatro Elementos” previsse salvaguardar suas manutenções, ainda assim, como foram tratadas as marcas e as simbologias da história ponta-grossense, construídas no local como elemento sustentador da cidade pelo próprio desenvolvimento da ferrovia?

Quando a história da RFFSA ficou simplificada à mera apreciação de edifícios tombados, isolados da aura mítica que o espaço continha, percebe-se que o conceito sobre a preservação da história deve ser revisto por parte dos planejadores urbanos. A história de uma cidade não são apenas seus prédios tombados, mas sim, e principalmente, a história contida e contada pela sua população. (MONASTIRSKY, 1997, p. 141).

No projeto do Parque Ambiental havia a intencionalidade de oferecer uma experiência informativa, já que em sua estrutura havia dados explicativos no portal das quatro praças que o compõem. Entretanto, atualmente, estes dados explicativos, que seriam

em forma de placas coladas nos portais, foram totalmente depredados, não restando mais possibilidades da leitura explicativa neles contida. Estes portais continham dados dos elementos simbolizadores do ar, da terra, do fogo e da água. Em um dos únicos exemplares ainda existentes no Parque, não mais é possível realizar a leitura, tendo em vista a ação do tempo e as constantes depredações.



Figura 3: Praça do Fogo - Situação da única placa explicativa que ainda resta dentre as que existiam nos arcos que servem de portal de entrada em cada Praça que compõe o Parque Ambiental Governador Manoel Ribas.

Fonte: Elaborada pela autora, 2014.



Figura 4: Portal de entrada à Praça do Fogo. Arco onde ainda existe a única placa explicativa referenciada no texto.

Fonte: Elaborada pela autora, 2014.

Se, lamentavelmente, a depredação do bem público constitui-se numa prática urbana recorrente no país, não sendo mais possível ler os objetivos da idealização de tais elementos, é justamente neste ponto que se procura questionar qual a relação do Parque com a comunidade, que precisa se apoiar em dados explicativos para a sua absorção, pois se não há letreiros não há compreensão de seus significados.

Optou-se, assim, por utilizar o estudo do geógrafo Monastirsky (1997) sobre a “Cidade e ferrovia: a mitificação do pátio central da RFFSA em Ponta Grossa”, já que se constituiu numa referência fundamental ao estudo em questão e que possibilita a transcrição do que deveria constar nas placas explicativas referente ao Parque Ambiental e às praças que o compõem. Assim, conforme os dados explicativos das placas que existiam no Parque:

O Parque Ambiental é composto pelas praças do Ar, da Água, da Terra e do Fogo. Cada vez mais o espaço urbano tem ocupado os espaços da natureza, afastando-a do cidadão. Assim, o Parque Ambiental foi inspirado na trilogia **cidade, natureza e homem**.

A cidade é representada pelas **praças** e suas funções.

A natureza é simbolizada pelos **elementos naturais**: ar, água, terra e fogo, sendo destacados pelas suas cores através das florações das árvores nas diversas estações do ano.

O homem é valorizado pelos sentidos humanos.

Cada praça do Parque Ambiental tem uma **função básica**, sendo relacionada a um elemento natural, a um sentido humano e a uma estação do ano.

O quinto sentido do homem, a visão, é evidenciado pelo **grande eixo de interligação** entre todas as praças que permite a visualização de todo o conjunto. (MONASTIRSKY, 1997, p. 134).

Depreende-se, portanto, que o projeto do Parque Ambiental procurava representar o homem como o detentor dos sentidos humanos: olfato, paladar, visão, tato e audição. Uma visão generalista da concepção do homem, sem ênfase às suas peculiaridades, mas apreendido pelo global. Entretanto, o Parque, ao subdividir-se em quatro praças e redistribuir os sentidos humanos, não permite a contemplação das florações do ano e seus denominados elementos naturais das estações pela pouca existência de árvores e espaços verdes, sendo a sua estrutura composta essencialmente por calçadas.

De acordo com as especificações que deveriam estar contidas nos informativos de cada praça, segue-se o que se referia à Praça da Terra:

PRAÇA DA TERRA

Você está entrando na PRAÇA DA TERRA, cuja função relaciona-se às experiências semi-ativas, desenvolvidas no playground. Aqui o sentido humano destacado é a gustação, que é ressaltada pela presença de frutos e de algumas plantas comestíveis. Para representar seus componentes estão presentes vários símbolos:

Símbolo da estação: outono

Símbolo da cor: verde
Símbolo do piso: solo exposto (areia)
Símbolo do eixo principal: circo (coberturas de lona)
Símbolo do piso do eixo: morros
Símbolo da luminária: Planeta Terra (compartilhado com a Praça da Água).
(MONASTIRSKY, 1997, p. 134).

A simbologia da Praça da Terra, deixa transparecer a procura de se esboçar o perfil geográfico de morros na região de Ponta Grossa, representando a estação do outono pela possibilidade da realização, no espaço do playground, de experiências semiativas do homem. No entanto, não estão evidenciadas “a presença de frutos e de plantas comestíveis” e as coberturas em lonas que representariam os morros da região já não existem mais.



Figura 5: Praça da Terra: local onde havia coberturas em lonas, representativas dos morros da região. Note-se a Estação Paraná e o arco encoberto por folhagens verdes, local onde se abrigava uma placa explicativa da Praça em questão.

Fonte: Elaborada pela autora, 2014.

Quanto à Praça da Água, os informativos revelam:

PRAÇA DA ÁGUA

Você está entrando na PRAÇA DA ÁGUA, cuja função relaciona-se às experiências passivas desenvolvidas na área de estar. Aqui o sentido humano destacado é a audição, que é ressaltada pelo som produzido pela água em movimento. Para representar seus componentes, estão presentes vários símbolos:

Símbolo da estação: primavera

Símbolo da cor: azul

Símbolo do piso: espelho d'água (ondas produzidas por pingo d'água)

Símbolo do eixo principal: jatos d'água

Símbolo do piso do eixo: ondas do mar

Símbolo da luminária: Planeta Terra, na realidade o “Planeta Água”.
(MONASTIRSKY, 1997, p. 135).

Conforme o explicitado, sugere-se que o Planeta Terra, que bem poderia ser denominado de Planeta Água, se fosse considerada a questão quantitativa, inspira a simbologia da Praça da Água, na cor azul atribuída ao mar, especialmente na estação da primavera. Entretanto o espelho d’água, simbolizado pela construção de um lago artificial – que em momento algum chegou a formar semelhanças com as ondas do mar, foi inviabilizado pela falta de manutenção das águas ali depositadas, transformando-se numa grande piscina vazia por um período de tempo considerável e, atualmente, num grande canteiro.



Figura 6: Praça da Água: evidencie-se o canteiro de terra onde havia sido projetada uma piscina representativa das ondas do mar.

Ao fundo o maior *shopping center* da cidade, localizado ao lado do Parque.

Fonte: Elaborada pela autora, 2014.

Quanto às Praças do Ar e do Fogo, assim se referenciavam:

A Praça do Ar relaciona-se com as atividades cívicas e culturais, desenvolvidas no coreto. O sentido humano é o olfato, valorizado pelo perfume de plantas floríferas trazido pelo vento.

Simbologia:

Símbolo da estação: inverno; símbolo da cor: amarelo; símbolo do piso: rosa-dos-ventos, cujo eixo principal representa o Norte; símbolo vertical do eixo principal: bandeiras que tremulam ao vento; símbolo do piso do eixo: ondas sonoras; símbolo da luminária: zodíaco, representado pela rosa-dos-ventos tridimensional. (MONASTIRSKY, 1997, p. 138).

A Praça do Ar seria representada pelas atividades cívicas e culturais. Quanto à presença da rosa-dos-ventos tridimensional, em última hipótese pode servir de bússola aos mais desorientados, que, aliás, podem também se utilizar de uma passarela de metal amarela – quase não usada pela população – ligando a Praça do Ar com a Praça da Água.



Figura 7: Praça do Ar: optou-se pela visão fotográfica em forma panorâmica, de forma a possibilitar a visualização da representação em metal da rosa dos ventos e o prédio da Estação São Paulo - Rio Grande.

Fonte: Elaborada pela autora, 2014.

Por fim, ainda conforme Monastirsky (1997, p. 136):

A Praça do Fogo relaciona-se com as funções ativas, desenvolvidas nas áreas esportivas. O sentido humano destacado é o tato, valorizado pela presença de plantas que fazem pressentir efeitos táteis.

Para representar seus componentes estão presentes os seguintes símbolos: Símbolo da estação: verão; símbolo da cor: vermelho; símbolo do piso: Sol; símbolo do piso do eixo: labaredas de fogo; símbolo da luminária: pira olímpica; símbolo vertical do eixo principal: conjunto de luminárias que representam a luz proporcionada pelo fogo.

A Praça do Fogo traz, em sua simbologia, as funções ativas do tato representado magistralmente pela prática do esporte por meio da imagem de uma pira olímpica. Novamente, não é manifestada ao sentido da visão a presença de plantas que façam pressentir efeitos táteis.



Figura 8: Praça do Fogo. Ao fundo a cúpula do novo prédio da Igreja Matriz de Sant’Ana.
Fonte: Acervo da autora, 2014.

Assim, pode-se notar que o entendimento da representatividade cultural dos elementos que compõem as quatro praças do Parque Ambiental Manoel Ribas configura-se fortemente dependente do conteúdo das placas explicativas que estavam contidas em cada portal das praças, atualmente depredadas. Mas, se é a própria comunidade que precisa destes informes, é porque inexistem relações sociais acerca da apreensão destes significados, não correspondendo tampouco aos elementos que cristalizaram a memória local, mas incorrendo em rupturas com as referências culturais do passado e as práticas sociais daí decorrentes. Se o esquecimento torna possível o diferente ou o outro, ainda fica o questionamento: De qual seria esse outro e qual o entendimento possível do que veio a representar a simbologia do Parque sob os signos do ar, da terra, do fogo e da água? Mas, se não há esse entendimento, certamente é o esquecimento que se faz presente.

E qual seria a representatividade das edificações tombadas se for considerado o seu entorno? Se reconhecer um “lugar de memória” corresponde à interpretação de suas referências culturais, como estabelecer suportes emocionais como aparatos para a

constituição do passado local? De acordo com o mencionado no início do texto, a memória não pode ser avaliada tão somente por sua materialização, ainda que mantenha estreito vínculo com o material. Dessa forma, uma edificação tombada pode ir além de sua materialização predial, como pode também revelar o par antagônico de sua memória, ou seja, o esquecimento e a impossibilidade de compreensão das referências culturais que delimitavam o espaço em que se inseria.

Considerações Finais

O estudo sobre o Parque Ambiental Governador Manoel Ribas teve como objetivo contribuir para o debate acerca das questões preservacionistas em face do crescente processo de mundialização que se contrapõe aos processos de constituição de memória local.

A pesquisa foi, ao mesmo tempo, instigante e reveladora à medida que, ao se tomar contato com a narrativa histórica regional, foi possível estabelecer relações com a problemática da memória e sua relação com reordenamentos no espaço urbano.

A busca por referências culturais levou à compreensão dos significados históricos e culturais das estações de ferro tombadas junto às novas representações sob os signos do ar, da terra, do fogo e da água, elementos denominadores das quatro praças que compõem o Parque. Justificou-se, assim, o objetivo central da pesquisa: Até que ponto as edificações tombadas existentes no Parque resistem como suportes de memória local, evocando o seu entendimento em contraponto ao novo ordenamento espacial?

Se em contextos passados, o local ocupado pela estrada de ferro e pelas estações tinha função e finalidades definidas, qual o papel a ser assumido doravante por tal lugar em meio à amplidão espacial redefinida por longos calçadões e por uma simbologia distanciada do imaginário local, projetada para representar o atual Parque Ambiental?

Como podem ser trabalhadas as referências culturais locais, se a própria comunidade necessita de placas explicativas (atualmente inexistentes em razão das depredações ao bem público), para a compreensão da estrutura urbana que se implantou no Parque? Aguçar os sentidos da gustação na Praça da Terra e admirar os símbolos representativos dos morros da região, que não mais contam com as suas representações em forma de coberturas de lona? Ou afinar a audição para ouvir, não mais os apitos dos trens, mas os “jatos d’água”, que também não mais existem, dando lugar a um canteiro de terra? Ou quem sabe valorizar o olfato para as raras “plantas floríferas”? Ou ainda, aprimorar o tato para sentir a não “presença de plantas que fazem pressentir efeitos táteis”?

Nem sempre as inventivas políticas trazem projetos urbanísticos que venham a ressaltar as referências culturais como suportes da memória local. Mas, se não se preserva a memória, certamente que sua ausência também não traz significados possíveis de compreendê-la. É por meio da memória que se torna possível compreender os processos identitários, bem como a apreensão das referências culturais que norteiam a historicidade das ações sociais e dos processos de legitimação de poder nelas inculcado.

O esquecimento, enquanto par antagônico da memória, não evoca uma memória, não demarca uma narrativa histórica local e regional. No entanto, valendo-se desta forma de ausência, deste esquecimento, pretendeu-se evocar vestígios de lembrança e ressaltar a relevância da preservação de um patrimônio tombado e suas referências culturais, no caso em questão, evidenciado pelos edifícios das estações Paraná e São Paulo-Rio Grande.

Recebido em: 22/08/2015

Aprovado em: 15/12/2015

NOTAS

¹ Manoel Ribas foi nomeado por Getúlio Vargas como interventor do Paraná no período de 1932 a 1935 e eleito governador de 1937 a 1945. Também conhecido popularmente como “Maneco Facção”, pertencia à classe dominante dos Campos Gerais: “Manoel Ribas era um típico herdeiro do poder das famílias históricas do processo de formação da sociedade paranaense. Descendia de famílias presentes da fundação de Curitiba e com longa preponderância política desde o século XVII”. (OLIVEIRA, 2004. p. 19).

² Utilizou-se a palavra “ponta-grossense” ligada por hífen, conforme consta em dicionários da língua portuguesa, embora possa ser encontrada em outras fontes como “pontagrossense”.

³ “Tradicionalmente ligada à atividade criatória, Ponta Grossa surgiu às margens do Caminho do Viamão, o qual, desde o século XVIII (1730), cumpriu a finalidade de ligar São Paulo ao extremo sul, servindo para passagem de animais trazidos do Rio Grande do Sul para a Feira de Sorocaba [...]. Transformações sensíveis na estrutura social e econômica vão se evidenciando na Ponta Grossa do fim do século, que se manifestam na concentração urbana e em contraste com a dispersão rural de proprietários em busca de outro tipo de atividade. Em função destas transformações, Ponta Grossa, que parecia confundir-se com o campo que a invadia, assume ‘ares de cidade’.” (ZULIAN, 1998, p. 39;40).

⁴ Em estudo sobre o processo de demolição na década de 70 do antigo prédio da Igreja Matriz de Sant’Ana em Ponta Grossa, foi possível constatar que: “O novo e o moderno foram pouco a pouco preenchendo o imaginário ponta-grossense. Os debates sobre a demolição do antigo prédio não envolviam simplesmente a questão da necessidade ou não da demolição, mas o que conquistava a comunidade era a ideia de que se construiria mais um prédio novo e moderno, e dessa vez com garantia das autoridades mais representativas da cidade, de que seria um prédio que causaria impacto a quem quer que o visitasse. Seria o cartão-postal de modernidade que a cidade atingiria.” (CORDOVA, 2012, p. 98-99).

⁵ Em pesquisa sobre a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, Paula (2000, p. 17) assinala que “A temática das ferrovias voltou à ordem do dia, multiplicando-se as reportagens sobre a

desarticulação dessa modalidade de transporte, o desmonte da Rede Ferroviária e o abandono do seu patrimônio. Um dos motivos para o retorno dos debates foi a primeira grande greve dos caminhoneiros, deflagrada no dia 27 de julho de 1999, que evidenciou a vulnerabilidade do sistema de transportes brasileiro, calcado fundamentalmente no modal rodoviário. Várias são as facetas dessa questão, desde os altos pedágios cobrados, as multas, os constantes aumentos dos combustíveis, etc., passando por problemas mais gerais, como o das privatizações das rodovias e os abusos cometidos pelas concessionárias. É interessante observar que as concessionárias responsáveis pelas rodovias, são controladas pelas grandes empreiteiras do país: Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez e Norberto Odebrecht. Todas vêm se beneficiando de incentivos governamentais desde meados da década de 1950 e, evidentemente, são também responsáveis diretas pela definição do padrão de transportes preponderante no país.”

⁶ Monastirsky (2006, p. 86) indica que: “Com a ‘Era Vargas’ iniciaram-se as encampações das ferrovias que se encontravam em dificuldades – com Gaspar Dutra deu-se continuidade à nacionalização das ferrovias. Na segunda gestão Vargas, a maioria das ferrovias era da União e dos Estados, quando é apresentado o projeto da criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), em 1952, transformada em realidade com Juscelino Kubitschek, em 1957. Nos anos oitenta a RFFSA entrou no processo de desestatização, iniciado com o governo Collor e mantido por Itamar Franco e finalmente concluído com Fernando Henrique Cardoso (1995).”

FONTES

Gazeta do Povo, Curitiba, 22 de julho de 1990.

REFERÊNCIAS:

A COMUNIDADE pontagrossense está se mobilizando. *Gazeta do Povo*, Curitiba, p. 7, 22 jul. 1990.

BARTHES, Roland. *A câmara clara: nota sobre a fotografia*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.

BACZKO, Bronislaw. Imaginação social. In: *Enciclopédia Einaudi*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, v. 5, p. 296-332, 1985.

BRASIL. *Decreto-lei nº 3.551/2000* – Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências. Brasília: [s.n.], 2000.

BRASIL. *Decreto-lei nº 25/37* - Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Brasília: [s.n.], 1937.

CORDOVA, Maria Julieta Weber. Demolição da Igreja Matriz de Sant’ana: o antigo e o moderno no imaginário social ponta-grossense. *Revista Memória em Rede*, Pelotas, v.2, n.6, jan./jun. 2012. Disponível em < <http://www2.ufpel.edu.br/ich/memoriaemrede/beta-02-01/index.php/memoriaemrede/article/view/68/70>>. Acesso em: 04 fev. 2015.

D’ALÉSSIO, Marcia Mansor. Memória: leituras de M. Halbwachs e P. Nora. In: *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 13, n. 25/26, p. 97-103, set. 92/ago. 1993 (que saiu)

DRÓPA, Márcia Maria. *A memória do patrimônio histórico tombado em Ponta Grossa - Paraná*. 1999. 196 f. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis, 1999.

ESPIRAIS DO TEMPO. *Bens Tombados do Paraná*. Secretaria de Estado da Cultura. Curitiba, 2006. Disponível em: <<http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/arquivos/File/BIBLIOGRAFIACPC/ESPIRAIS/pgr1.pdf>>. Acesso em: 04 fev. 2015.

FENELON, Déa. *Políticas culturais e patrimônio histórico*. In: Secretaria Municipal da Cultura. Departamento do Patrimônio Histórico. O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo: DPH, 1992, p.29-33.

FERREIRA, Manoel Cyrillo. *Miscelanea da historia de Ponta Grossa*. Ponta Grossa: [s.n.], 1935.

GUIMARÃES, Cláudio Jorge. *Associação de Moradores em Ponta Grossa: Paraná – 1967/1990*. 1997. 284 f. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Ciências e Letras. Universidade Estadual Paulista, Assis, 1997.

HUYSSSEN, Andreas. *Seduzidos pela memória: arquitetura, monumentos, mídia*. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2000.

KROETZ, Lando Rogério. *As estradas de ferro do Paraná (1880-1940)*, 1985. 262 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985.

LOPES, Regina Clara Simões. A propósito de política cultural. *Revista do Patrimônio Histórico Nacional*, Rio de Janeiro, n. 22, p. 26-29, 1987.

LUPORINI, Teresa Jussara. *Lugares de memória no estado do Paraná: demandas e políticas pela preservação do patrimônio cultural*. 1997. 354 f. Tese (Doutorado em Educação) – Faculdade de Educação, Universidade de Campinas, Campinas/SP, 1997;

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. Os “usos culturais” da cultura: contribuição para uma abordagem crítica das práticas e políticas culturais. In: Yazigi, Eduardo (Org.). *Turismo, espaço, paisagem e cultura*. São Paulo: HUCITEC, 1996, p. 88-99

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. *Cidade e ferrovia: a mitificação do pátio central da RFFSA em Ponta Grossa*. 1997. 203 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. *Ferrovia: patrimônio cultural. Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR)*. 2009. 190 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

NORA, Pierre. Entre memória e história. A problemática dos lugares. *Projeto História*, São Paulo, n. 10, p. 07-28, dez. 1993.

OLIVEIRA, Ricardo Costa de (Org.). *A construção do Paraná moderno: políticos e política no governo do Paraná de 1930 a 1980*. Curitiba: SETI, 2004.

ORLANDI, Eni Puccinelli. *Análise de discurso: princípios e procedimentos*. Campinas, SP: Pontes, 2005.

PARANÁ. *Lei nº. 1.211/53* - Dispõe sobre o patrimônio histórico, artístico e natural do Estado do Paraná. Curitiba: [s.n.], 1953.

PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. 2000. 345 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2004. Disponível no sítio da Revista Ferroviária: http://www.revistaferroviaria.com.br/upload/Paula_Leopoldina.pdf

VICTOR, Nestor. *A terra do futuro (Impressões do Paraná)*. Rio de Janeiro, Typografia do Jornal do Commercio, 1913.

ZULIAN, Rosangela Wosiack. A Victoriosa Rainha dos Campos: Ponta Grossa na conjuntura republicana. *Revista de História Regional*, Ponta Grossa, v. 3, n. 2, p. 37-76, Inverno 1998.