

LEONEL BRIZOLLA MONASTIRSKY

FERROVIA: PATRIMÔNIO CULTURAL

Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em Geografia.

Orientadora: Professora Dr^a Margareth de Castro Afeche Pimenta

FLORIANÓPOLIS - 2006

TERMO DE APROVAÇÃO

LEONEL BRIZOLLA MONASTIRSKY

FERROVIA: PATRIMÔNIO CULTURAL

Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR)

Tese aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor no Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina, pela seguinte banca examinadora:

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Margareth de Castro Afeche Pimenta
UFSC

Prof.^a Dr.^a Denise Barcelos Pinheiro Machado
UFRJ

Prof. Dr. Ewerton Vieira Machado
UFSC

Prof. Dr. Nazareno José de Campos
UFSC

Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Júnior
PUC – Campinas

Florianópolis, 22 de setembro de 2006

À memória de:

Alessandra e Miguel (colegas da Pós-Graduação em Geografia da UFSC)

Alexandre (Chefe das Estações Ferroviárias de Videira, Pinheiro Preto e Rio das Antas - SC)

Lev (ferroviário e certamente contrariado com a privatização da RFFSA)

Eloi (telegrafista)

Valentim (ferroviário)

Georgina (telegrafista)

Vladimir (telegrafista)

Alfredo (ferroviário)

Leopoldo (alfaiate dos ferroviários)

Valdomiro (ferroviário)

AGRADECIMENTOS

- Margareth de Castro Afeche Pimenta (orientadora - PPGGeo/UFSC)
 - Joseane Gorte Silva (pesquisadora auxiliar/UEPG)
 - Silvia Andrea Siuta Cappelletti (pesquisadora auxiliar/UEPG)
 - Élio Chaves (artista plástico)
 - Sozângela Schemim da Matta (Prof^ª. UEPG)
-
- Adreane Marcelli Willenborg Schochardt
 - Adriane Mantovani
 - Anna Lúcia Costa de Miranda
 - Carla Priotto
 - Claudia Siebert
 - Cicilian Lowen Sahr
 - Edu Silvestre de Albuquerque
 - Elizabeth Johansen Capri
 - Emerson Marcos Gomes
 - Emilson Peracetta Filho
 - Ewerton Vieira Machado
 - Gislene A. Santos
 - Fábio Costa de Miranda
 - Flávia Monastirsky Ott
 - Georgeana Lanzini Vendrami
 - Jaqueline dos Santos Amaral
 - João Alfredo Madalozo
 - João Paulo G. de Andrade
 - José Francisco Paveleck
 - Karina Janzwoitovicz
 - Kelly Cristina de Souza Prudencio
 - Lauro César Figueiredo
 - Léa Brizolla Monastirsky
 - Leila Cristina Dias
 - Lindon Fonseca Matias
 - Luiz Alexandre Cunha
 - Luiz Fugazolla Pimenta
 - Manuela Brasil
 - Márcia Eurich Belinsky
 - Márcia Regina Maliski de Castilho
 - Marcio Ornat
 - Mário Lahorgue

- Marly Teresinha Costa
- Melissa Pusglei
- Niltonci Chaves
- Osmar Ansbach
- Renata Schnarndorf Marcondes
- Renata Carneiro
- Ricardo Colibris
- Rogério Leandro Lima da Silveira
- Sarai Hess
- Silvia Gomes Bento de Mello
- Silvia M. Carvalho
- Solismar Fraga Martins
- Susen Thieme
- Vanessa de Almeida Camargo
- Verônica de Almeida Siqueira
- Wilson Ribeiro dos Santos Júnior
- Wolf Sahar
- Casa da Memória de Ponta Grossa
- CAPES/PICDT
- Centro Cultural Euclides da Cunha
- CIDADHIS (UFSC) – núcleo de pesquisa
- Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Ponta Grossa
- Departamento de Geociências (UEPG)
- Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação (UEPG)
- Programa de Pós-Graduação em Geografia (UFSC)
- Setor de Ciências Exatas e Naturais (UEPG)

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	vii
LISTA DE TABELA	viii
LISTA DE FOTOGRAFIAS	ix
LISTA DE ANEXOS	x
RESUMO	xi
RESUME	xii
ABSTRACT	xiii
INTRODUÇÃO	01
1 ESPAÇO, MEMÓRIA E PATRIMÔNIO (UMA RELAÇÃO CONCEITUAL)	16
1.1 MEMÓRIA.....	18
1.1.1 Está dada a ordem de lembrar.....	19
1.1.2 Memória e História.....	21
1.1.3 Lembrar e esquecer: o jogo da memória.....	22
1.1.4 Memória e cidadania: memória coletiva e memória individual.....	24
1.1.5 Memória e o espaço urbano – lugares de memória.....	26
1.2 PATRIMÔNIO CULTURAL.....	28
1.2.1 Escolha, preservação e uso do patrimônio cultural.....	28
1.3 ESPAÇO URBANO: MEMÓRIA SOCIAL E PATRIMÔNIO CULTURAL.....	32
2 FERROVIA: HISTORICIDADE ECONÔMICA E GENEALOGIA DA SIMBOLOGIA	35
2.1 FERROVIA: BREVE HISTORICIDADE ECONÔMICA.....	35
2.2 A CONSTRUÇÃO DA SIMBOLOGIA FERROVIÁRIA: A IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA E O CONTEXTO IDEOLÓGICO, POLÍTICO E ECONÔMICO DO BRASIL (E DO PARANÁ).....	41
3 A FERROVIA E A ESTRUTURAÇÃO REGIONAL	50
3.1 A FERROVIA E O ESPAÇO DE PRODUÇÃO INTRA-REGIONAL.....	51
3.2 A REDE FERROVIÁRIA INTER-REGIONAL.....	57
3.3 A ESTRUTURA FERROVIÁRIA E AS FUNÇÕES LOGÍSTICAS DA REDE.....	61
3.4 CONEXIDADE: CONSTITUIR-SE OU NÃO EM REDE FERROVIÁRIA.....	63
3.5 FORMAÇÃO DE NÚCLEOS URBANOS AO LONGO DA FERROVIA (NÚCLEOS POVOADORES E IMIGRANTES).....	69
4 A FERROVIA E O ESPAÇO URBANO (URBANIZAÇÃO, SOCIEDADE E CULTURA)	73
4.1 A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA E A PARTICIPAÇÃO DA FERROVIA.....	74
4.2 A FERROVIA E A (RE)ORGANIZAÇÃO URBANA.....	76
4.2.1 A implantação da ferrovia e a expansão urbana.....	76
4.2.2 A transferência da estrutura ferroviária na malha urbana.....	79
4.2.3 A erradicação da ferrovia.....	81
4.3 A FERROVIA E AS TRANSFORMAÇÕES SOCIAIS E CULTURAIS DO ESPAÇO URBANO.....	82
4.3.1 Ferrovia, geradora de empregos e de classes de trabalhadores.....	84
4.3.2 A ferrovia e o “cosmopolitismo urbano”.....	91
5 FERROVIA: LUGAR DE MEMÓRIA	94
5.1 MEMÓRIA FERROVIÁRIA.....	95
5.1.1 Memória da sociedade.....	96
5.1.2 Memória do trabalhador ferroviário.....	101
6 PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO	108
6.1 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO MATERIAL.....	109
6.2 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO INTANGÍVEL.....	126
FERROVIA: PATRIMÔNIO CULTURAL (CONSIDERAÇÕES FINAIS)	134
BIBLIOGRAFIA E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS (ELETRÔNICAS)	142
ANEXOS	156

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – ESTRUTURA FERROVIÁRIA BRASILEIRA E A REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS (PR)	08
FIGURA 2 – REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS (PR).....	53
FIGURA 3 – DIVISÃO HISTÓRICO-REGIONAL DO PARANÁ.....	56
FIGURA 4 – MALHA FERROVIÁRIA SUL/SUDESTE E A FERROVIA “SÃO PAULO/RIO GRANDE”.....	59
FIGURA 5 – GUARAPUAVA.E A ESTRADA DE FERRO “SÃO PAULO/RIO GRANDE.....	66
FIGURA 6 – MALHA FERROVIÁRIA PARANAENSE – 2006	83

LISTA DE TABELA

TABELA 1 – PRINCIPAIS PRODUTOS TRANSPORTADOS PELA FERROVIA.....54

LISTA DE FOTOGRAFIAS

FOTOGRAFIA 01 – ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DE PONTA GROSSA (PR), 1908.....	46
FOTOGRAFIA 02 – ESCOLA PROFISSIONALIZANTE FERROVIÁRIA CEL TIBÚRCIO CAVALCANTI – PONTA GROSSA (PR)	64
FOTOGRAFIA 03 – CONJUNTO DE CASAS DE FERROVIÁRIOS NO BAIRRO DE OFICINAS – PONTA GROSSA (PR).....	78
FOTOGRAFIA 04 – PARQUE AMBIENTAL GOV. MANOEL RIBAS PONTA GROSSA (PR).....	80
FOTOGRAFIA 05 – PARQUE AMBIENTAL GOV. MANOEL RIBAS PONTA GROSSA (PR).....	80
FOTOGRAFIA 06 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PARANÁ – PONTA GROSSA (PR).....	111
FOTOGRAFIA 07 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PONTA GROSSA (PR).....	112
FOTOGRAFIA 08 – ARMAZÉM DE CARGA - PONTA GROSSA (PR).....	113
FOTOGRAFIA 09 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PORTO UNIÃO (SC) E UNIÃO DA VITÓRIA (PR).....	114
FOTOGRAFIA 10 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE IRATI (PR).....	115
FOTOGRAFIA 11 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE FERNANDES PINHEIRO (PR).....	116
FOTOGRAFIA 12 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA “CACHOEIRA”- RIO AZUL (PR).....	117
FOTOGRAFIA 13 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE RIO AZUL (PR)	118
FOTOGRAFIA 14 – PÁTIO DAS OFICINAS – PONTA GROSSA (PR)	119
FOTOGRAFIA 15 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GUARAGI PONTA GROSSA (PR)	120
FOTOGRAFIA 16 – ESTAÇÃO DE PAULO FRONTIM (PR).....	121
FOTOGRAFIA 17 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MINDUÍ – MALLETT (PR).....	122
FOTOGRAFIA 18 – ESCOLA PROFISSIONALIZANTE FERROVIÁRIA CEL. TIBÚRCIO CAVALCANTI – PONTA GROSSA (PR).....	123
FOTOGRAFIA 19 – HOSPITAL FERROVIÁRIO DA COOPERATIVA 26 DE OUTUBRO PONTA GROSSA (PR).....	124
FOTOGRAFIA 20 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PARANÁ – PONTA GROSSA (PR).....	125
FOTOGRAFIA 21 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE UNIÃO DA VITÓRIA (PR).....	127
FOTOGRAFIA 22 – ESTÁDIO DE FUTEBOL GEMANO KRUGER, DO OPERÁRIO FERROVIÁRIO ESPORTE CLUBE – PONTA GROSSA (PR).....	133
FOTOGRAFIA 23 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PARANÁ (1898) PONTA GROSSA (PR).....	183
FOTOGRAFIA 24 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PARANÁ COM MOVIMENTO DE PASSAGEIROS (1903) – PONTA GROSSA (PR).....	184
FOTOGRAFIA 25 – ESTAÇÃO PONTA GROSSA (PR), 1910	185
FOTOGRAFIA 26 – ESTAÇÃO PONTA GROSSA (PR) COM CARROÇÕES, 1905.....	186
FOTOGRAFIA 27 – ARMAZÉNS DA ESTRADA DE FERRO, 1906 PONTA GROSSA (PR).....	187
FOTOGRAFIA 28 – ESTAÇÃO PONTA GROSSA (PR), 1930.....	188
FOTOGRAFIA 29 – PRISIONEIRO PARA DEPORTAÇÃO (REVOLUÇÃO DE 1930), ESTAÇÃO PONTA GROSSA (PR).....	189
FOTOGRAFIA 30 – GETÚLIO VARGAS DISCURSA EM PLATAFORMA DE VAGÃO, 1930 – ESTAÇÃO PONTA GROSSA (PR).....	190

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1 – JORNAIS E BIBLIOGRAFIA.....	142
ANEXO 2 – PERCIVAL FARQUAR.....	147
ANEXO 3 – MALHA FERROVIÁRIA E SEUS ACIONISTAS (PÓS PRIVATIZAÇÃO DE 1995).....	148
ANEXO 4 – O TREM INTERNACIONAL.....	149
ANEXO 5 – PESQUISA COM A POPULAÇÃO DE PONTA GROSSA, CASTRO, TEIXEIRA SOARES E CARAMBEÍ (PR).....	150
ANEXO 6 – PESQUISA COM OS FERROVIÁRIOS DE PORTO UNIÃO (SC), PONTA GROSSA E UNIÃO DA VITÓRIA (PR).....	156
ANEXO 7 – FOTOGRAFIAS DA FERROVIA PONTA GROSSA, INÍCIO DO SÉCULO XX.....	165

RESUMO

O (re)conhecimento do patrimônio cultural da ferrovia e da ferrovia como um patrimônio cultural do Brasil são os objetivos principais da tese. O estudo firma-se na análise das narrativas que auxiliaram a construção da simbologia da ferrovia brasileira ao longo da sua história secular: a narrativa da memória da sociedade e, especialmente, dos trabalhadores ferroviários, a narrativa dos textos publicados sobre o transporte ferroviário, a narrativa estampada em fotografias sobre a ferrovia e a narrativa das suas edificações histórico-culturais. Com o entendimento conceitual sobre a organização do espaço urbano associado à memória social e ao patrimônio cultural, buscou-se apreender a substância dessas narrativas considerando-se a participação da ferrovia na economia (internacional, brasileira e regional), na integração regional e nacional, no processo da urbanização brasileira e na organização urbana das cidades ferroviárias, do ponto de vista estrutural, econômico, social e cultural. A delimitação espacial escolhida para a pesquisa é a região dos Campos Gerais (centro-sul do Estado do Paraná), que possui histórico e infra-estrutura ferroviária com características e elementos pertinentes para o referido estudo.

Palavras Chave: Geografia Cultural, Patrimônio Cultural, Ferrovia, Memória.

ABSTRACT

The recognition of the cultural patrimony of the railroad and of the railroad as a cultural patrimony of Brazil is the principal objectives of the thesis. The study is firm in the analyzes of the narratives that aided the construction of the symbol of the Brazilian railroad along yours history secular: the narrative of the memory of the society and, especialy, of the rail workers, the narrative of the texts published on the rail transport, the narrative print in pictures on the railroad and the narrative of your historical-cultural constructions. With the conceptual understanding about the organization of the associated urban space the social memory and to the cultural patrimony, it was looked for ti apprehend it nourishes of those narratives being considered the participation of the railroad in the economy (intenational, Brazilian and regional), in the regional and national integration, in the process of the Brazilian urbanization and in the urban organization of the rail cities, of the structural point of view, economical, social and cultural. The space to border on chosen for the research is the Campos Gerais's area (center-south of the State of Paraná), that possesses historical and rail infrastructure with characteristics and pertinent elements for the referred study.

RÉSUMÉ

La (re)connaissance du patrimoine culturel de la voie ferrée et de la voie ferrée comme un patrimoine culturel du Brésil sont les objectifs principaux de la thèse. L'étude s'affermit dans l'analyse des récits qui ont aidé la construction de la symbolologie de la voie ferrée brésilienne au long de leur histoire séculaire : le récit de la mémoire de la société et, surtout, des travailleurs ferroviaires, le récit des textes publiés sur le transport ferroviaire, le récit imprimé dans des photographies sur la voie ferrée et le récit de leurs constructions historique-culturelles. Avec la compréhension conceptuelle sur l'organisation de l'espace urbain associé à la mémoire sociale et au patrimoine culturel, on a cherché appréhender la substance de ces narratives en se considérant la participation de la voie ferrée dans l'économie (internationale, brésilienne et régionale), dans l'intégration régionale et nationale, dans le processus de l'urbanisation brésilienne et dans l'organisation urbaine des villes ferroviaires, du point de vue structurel, économique, social et culturel. La délimitation spatiale choisie pour la recherche est la région des Champs Généraux (centre-sud de l'État du Paraná), qui possède description et infrastructure ferroviaire avec des caractéristiques et éléments pertinents pour cette étude.

INTRODUÇÃO

O sistema internacional entendido pela relação “centro-periferia” determina aos países periféricos uma contínua incorporação ao modelo estabelecido a partir do centro. Como ondas que se propagam lentamente até as bordas, os avanços na produção e nas conquistas técnicas, sociais e culturais são muitas vezes assimilados pelos países periféricos com alguma demora e/ou de forma incompleta. Do ponto de vista econômico e social, esta ordem define a participação de cada país em prol do desenvolvimento conjuntural capitalista – o chamado desenvolvimento desigual e combinado.

Com relação às questões culturais, a preocupação com a preservação do patrimônio cultural, que já era significativo para as nações centrais, passou a ser imprescindível em função das transformações rápidas e decisivas que esses países apresentam. Nas sociedades industriais avançadas, a conservação e a proteção desses patrimônios são oficialmente defendidas em nome dos valores científicos, estéticos, memoriais, sociais e urbanos. Os monumentos históricos passam a ser insubstituíveis e sua perda irremediável (CHOAY, 2001).

Esta concepção, que já era discutida em reuniões internacionais a partir da metade do século XIX, especialmente na Europa, passou a regular os princípios conceituais da conservação e restauro dos bens patrimoniais, bem como das relações entre patrimônio e turismo. Entre os países participantes, o modelo do patrimônio nacional francês tornou-se referência para a constituição do patrimônio mundial (CAMARGO, 2002).

No entanto, enquanto a Carta de Atenas (1931 e 1933) discutia os problemas urbanos provocados pela industrialização, a preservação do patrimônio arquitetônico e os conceitos de “centro histórico” e “cidade histórica”, o Brasil saía de um período obscuro – em que a sociedade e as autoridades consideravam que nada tinha a ser preservado –, para iniciar uma incipiente defesa sobre a preservação do período colonial: cidades mineiras e igrejas barrocas (OLIVEIRA, 2001).

O entendimento sobre a importância de preservar o patrimônio cultural foi paulatinamente se incorporando à sociedade brasileira, inicialmente nas cidades maiores e naquelas que possuem patrimônio cultural de reconhecimento internacional. Todavia, ao longo desse percurso, o Brasil apresentou a falta de política institucional que organizasse as ações entre os poderes públicos que exercem influência sobre o patrimônio cultural. Além desta questão, existe também a dificuldade de se determinar o que é patrimônio cultural, pois as escolhas geralmente são motivadas por interesses econômicos, ideológicos e/ou por ações casuístas do Poder Público.

Neste sentido, a atenção por outras formas patrimoniais, que não aquelas consagradas e rentáveis economicamente, motivou o estudo sobre a ferrovia brasileira. Mesmo sabendo-se que universalmente a ferrovia é considerada um patrimônio cultural, os espaços ocupados pela ferrovia apresentam traços da história da produção da sociedade local que não são totalmente reconhecidos.

O (re)conhecimento do patrimônio cultural ferroviário e da ferrovia como um patrimônio cultural é um estudo que se estabelece nesta transição que o país experimenta entre a valorização do seu patrimônio cultural, aos moldes dos países centrais, e a desconsideração ao tema, especialmente por parte dos interesses privados e, conseqüentemente, por considerável parcela da sociedade.

As discussões a respeito do patrimônio cultural têm sido cada vez mais necessárias devido às abordagens das relações estabelecidas com a cultura na chamada era da indústria cultural e da mundialização cultural. Há um novo fascínio pela história neste final de século, em função de que a velocidade das mudanças que as sociedades experimentam nos últimos tempos, promovidas pela globalização, causa impactos sobre a constituição da identidade, tanto individual quanto coletiva (FREIRE; PEREIRA, 2002). Porém, mesmo com a afirmação em *Freire e Pereira*, de H. ROUSSO (1997), de que nunca a demanda social da história – memória, presença do passado - esteve tão forte, nunca foi parte tão integrante da cultura, nem tão valorizada, experimenta-se também um processo inverso, ao menos em países subdesenvolvidos, uma verdadeira eliminação do passado, um desejo e uma

expectativa pelo novo. Essa ambivalência, que se dá em cada lugar segundo uma determinada lógica particular de organização, pressupõe um confronto e, muitas vezes, um conflito.

Com este paradoxo, o conflito competitivo entre o velho e o novo, entre a ordem herdada e a ordem projetada (SOJA, 1993), sobre a valorização/participação da história na cultura - por desdobramento: da memória social e do patrimônio cultural –, reafirma-se a necessidade de novos enfoques intelectuais para o tema.

O surpreendente é que este antagonismo ocorre num país que possui legislação avançada sobre o patrimônio cultural (comparando-se a outros países periféricos) e que apresenta dois “brasis” em cidades que se distanciam a poucos quilômetros. Se o leitor pudesse viajar pelas estradas-de-ferro do Brasil, perceberia facilmente que o patrimônio cultural ferroviário brasileiro se estabelece de forma fragmentada e descontínua, conseqüência de intervenções pontuais para a sua preservação, nem sempre ligadas à importância cultural deste patrimônio.

A Ferrovia

A participação do transporte ferroviário foi decisiva para o capitalismo mundial e brasileiro, e para a organização espacial nacional. Afirmação compartilhada por LACERDA (2002), SANTOS (1996), MELLO (1982), FURTADO (1980), GALACHE e ANDRÉ (1975), PRADO JÚNIOR (1971), BUESCU e TAPAJÓS (1969).

Desde a sua implantação no Brasil – há mais de um século e meio –, a ferrovia contribuiu para o desenvolvimento econômico do país, foi um dos alicerces para a integração regional e nacional, auxiliou os processos de urbanização e industrialização brasileiros, foi decisiva nas transformações urbanas das cidades ferroviárias e influenciou a sociedade brasileira, especialmente durante a primeira metade do século XX, transportando cargas, passageiros, informações e cultura.

Atualmente a ferrovia ainda tem participação no transporte de cargas de algumas regiões, e a sua história secular pode ser contemplada e analisada através do vasto patrimônio existente por vários estados do Brasil.

Considerando a sua importância, a produção acadêmica sobre a ferrovia brasileira é pequena. As referências concentram-se em dados estatísticos e análises técnicas sobre a sua estrutura e sobre a carga transportada, e as pesquisas existentes são geralmente pontuais sobre alguma ferrovia de importância econômica e/ou histórica.

Entretanto, temas como a cultura, a sociedade, a semiologia, a arquitetura, a memória social, o patrimônio cultural, a museificação, o turismo, entre outros, relacionados com a ferrovia, ainda se revelam incipientes, mesmo com algumas boas obras publicadas¹.

Tomando-se por base as ferrovias da região dos Campos Gerais (PR), o estudo sobre a ferrovia se dará por meio de uma “composição interdisciplinar” que contém conceitos da geografia, arquitetura, economia, história (mnemônica) e sociologia. Este arranjo interdisciplinar é reconhecido em LEPETIT (2001), quando afirma que o pesquisador das ciências sociais não extrai uma amostra e, sim, designa um contexto.

O contexto a ser estabelecido é o que possibilita o estudo sobre a ferrovia para além – ou a partir – de uma concepção econômica, considerando-se também a sua participação na integração territorial, na organização do espaço urbano, social e cultural, a sua representatividade signa, a sua mitificação e a sua relação mnemônica com o indivíduo e a sociedade e, assim, constituir-se num patrimônio cultural em todas as escalas.

¹ São alguns exemplos: “150 anos de trem no Brasil” (SCHOPPA, 2004), “O futuro traído pelo passado: a produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras” (PAULA, 2004), “À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista” (GHIRARDELLO, 2002), “Trem fantasma, a modernidade na selva (HARDMAN, 1988), “Trem de Ferro: História da Ferrovia no Contestado” (THOMÉ, 1983), “Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira” (MATOS, 1974), “Um trem corre para o oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional” (AZEVEDO, n.d.).

Delimitação espacial: Campos Gerais (PR)

As cidades da região dos Campos Gerais², no Paraná, que fazem ou fizeram parte da malha ferroviária³ - “Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande” e a “Estrada de Ferro do Paraná”-, vivenciaram no último século, três momentos distintos relacionados à sua economia. i) (1892 a 1930), que corresponde a uma etapa de ascensão econômica da região, quando a ferrovia desempenhou papel fundamental na economia nacional e a região sul do Paraná produzia e exportava erva-mate e madeira; ii) (1930 a 1960), quando o transporte ferroviário ainda se mantinha como um dos principais componentes da economia regional, apesar do fim das exportações de erva-mate e da escassez da madeira – que determinou um declínio econômico na região; iii) (a partir da década de 1960), que corresponde ao agravamento da economia regional e ao processo de desmantelamento e sucateamento da ferrovia que culminou, em algumas cidades, com a erradicação da linha férrea.

Quando a fase da economia ervateira do sul do Paraná entrou em declínio (a partir dos anos 30), paralelamente ocorreu o início efetivo do período do café no norte do Paraná, o que provocou um deslocamento regional da economia paranaense do sul pioneiro para o norte. Na década de setenta, no auge do chamado processo de modernização da agricultura paranaense, apenas a cidade de Ponta Grossa, em função da soja, teve grandes plantas industriais implantadas. Os demais municípios da região dos Campos Gerais, ainda que tenham sido beneficiados por este pólo de processamento de soja, ainda buscam formas alternativas de retomada do desenvolvimento econômico (CUNHA, 1986).

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

³ *Compagnie de Fer Sud Ouest Brésilien* (1890); Companhia União Industrial dos Estados do Brasil (1891); *Brazil Railway Company* (1910), Rede Viação Paraná/Santa Catarina – RVPSC (1940), Rede Ferroviária Federal – R.F.F.S.A. (1962), América Latina Logística (1996).

Este período de desaceleração econômica da região sul do Paraná, por conseguinte, da região dos Campos Gerais, acompanha a gradativa diminuição da participação do transporte ferroviário, no âmbito geral do sistema de transportes do Brasil e do Paraná. A rede ferroviária, uma das empresas mais importantes da história regional, passou a ter um papel secundário, apenas complementar, com o processo de substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário, que se iniciou na metade final do século XX.

A decadência conjugada entre a economia e o sistema ferroviário, proporcionou dois desdobramentos na atual configuração sócio-econômica da região que interessam ao estudo do patrimônio cultural: a necessidade da retomada econômica local/regional por parte dos municípios dos Campos Gerais e a negligência quanto à preservação do patrimônio cultural-histórico da ferrovia.

Com relação ao desenvolvimento econômico, entre as estratégias de políticas públicas, apresentadas e discutidas nas várias instâncias governamentais, a atividade turística é amplamente defendida, embora muito influenciada pelo *boom* econômico que o setor, sobretudo internacional, tem apresentado nas últimas décadas⁴. A expectativa de que o turismo possa ser um fator de valorização de uma região que apresenta a sua economia atualmente estagnada, além dos interesses dos investidores e do anseio popular, está presente em iniciativas institucionais: das secretarias municipais ligadas ao turismo, esporte, lazer e cultura, vinculadas à Associação dos Municípios dos Campos Gerais; do Governo do Estado do Paraná, através do Paranáturismo e de sua subsidiária Ecoparaná, com o “Projeto Campos Gerais” (ECOPARANÁ 1999), com a idéia de estruturar roteiros temáticos relacionados ao patrimônio natural e cultural; do Governo Federal, num esforço de descentralização de atividades econômicas, através do repasse de competências de planejamento para os

⁴Caio Carvalho (pres. da EMBRATUR, citado por GONDAR, 2000) faz referência ao poder deste segmento na economia mundial quando cita que, anualmente em todo mundo, são 260 milhões de empregos vinculados, proporcionando um faturamento de 3,4 trilhões de dólares que geram 655 bilhões de impostos.

âmbitos estadual e municipal, com um plano de municipalização do turismo, coordenada pela Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR, 1992).

O incentivo das instituições em querer desenvolverem o turismo na região dos Campos Gerais fundamenta-se no fato de existir uma atividade turística incipiente, voltada às atrações de paisagens naturais⁵; na estratégica posição territorial da região, que é ponto intercalar de fluxos de turistas que transitam pelo sul do país, em direção ao litoral de Santa Catarina e Paraná, região da serra paranaense, Curitiba e o *cluster* turístico de Foz do Iguaçu; e pela potencialidade turística que a diversidade cultural da região apresenta (SAHR, 2001), em função da complexa história dos seus múltiplos grupos sociais e étnicos, das histórias das lutas e convivências entre as culturas indígenas, das missões jesuíticas e incursões de bandeiras paulistas, do caminho das tropas, das fazendas de escravos e quilombeiros e do patrimônio cultural resultante da história da implementação de um sistema viário na região, que se inicia com os muares e carroções (séculos XVII e XVIII), passando pela ferrovia e pela hidrovia do rio Iguaçu (séculos XIX e XX), até o recente sistema rodoviário.

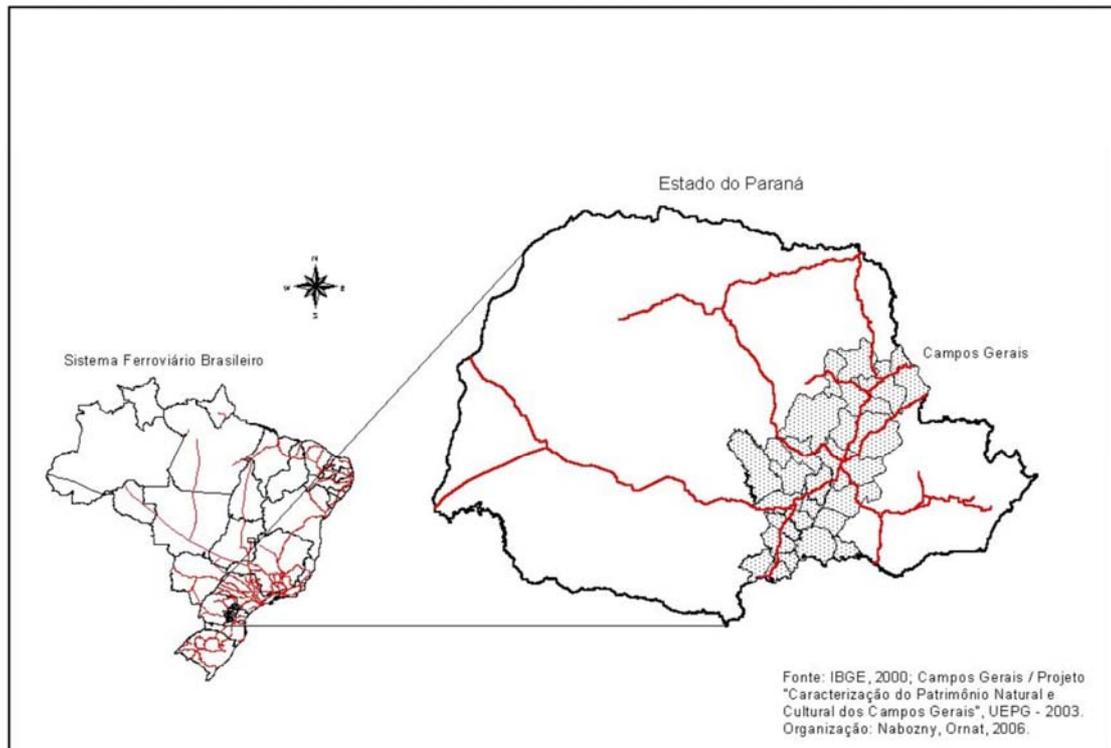
Desta forma, o processo de recuperação, preservação e reutilização do patrimônio cultural da região dos Campos Gerais passou a ser considerado uma alternativa na busca de superar os problemas econômicos, e a recomposição da paisagem histórico-cultural tornou-se necessária para que este patrimônio possa ser considerado um atrativo turístico.

A escolha da região dos Campos Gerais⁶, no Estado do Paraná (FIGURA 1), como o espaço delimitado para a pesquisa, associada à Ferrovia, se justifica ainda pelas seguintes razões: i) a região possui entroncamento ferroviário que contém ferrovias (interligadas) que representam momentos e funções distintos da história da ferrovia no Brasil e no Paraná. A “Estrada de Ferro do Paraná” (construída para a exportação), a “Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande”, a primeira e principal ferrovia integradora

⁵ Parque de Vila Velha, Parque do *Canyon* Guartelá, cachoeiras de Prudentópolis e União da Vitória, os rios Tibagi e Iguaçu etc.

⁶ Municípios que compõem a região dos Campos Gerais (PR): Piraí do Sul, Castro, Carambeí, Ponta Grossa, Teixeira Soares, Palmeira, Porto Amazonas, Lapa, Fernandes Pinheiro, Irati, Rebouças, Rio Azul, Mallet, Paulo Frontim, Paula Freitas e União da Vitória.

Figura 01
Estrutura ferroviária brasileira e a região dos Campos Gerais (PR)



do Brasil, a “Estrada de Ferro Central do Paraná” e a Estrada de Ferro do Oeste Paranaense (estas duas últimas implantadas a partir da metade do século XX); ii) a região apresenta cidades com funções variadas em relação à estrutura funcional do transporte ferroviário: cidades com equipamentos básicos de transporte de passageiros e cargas, cidades conectadas com o transporte rodoviário e fluvial (até metade do século XX) e cidades com a completa infra-estrutura para a manutenção da rede ferroviária; iii) atualmente a região apresenta trechos da ferrovia que estão funcionando plenamente, outros que estão sendo subutilizados e aqueles que foram erradicados; iv) a região apresenta diferentes políticas públicas municipais relacionadas à escolha, preservação e uso do patrimônio ferroviário; v) a região apresenta projetos (política pública estadual e municipal) de implantação de um *cluster* turístico, que inclui o aproveitamento do patrimônio ferroviário; vi) a região consiste em área de pesquisa permanente da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG).

É necessária a advertência de que não se busca a construção de um conceito para a região dos Campos Gerais, mas, sim, uma forma de interpretação sobre a região pela participação de um dos seus principais elementos – a ferrovia –, com todas as associações que se apresentam pertinentes, especialmente àquelas relacionadas à historicidade, à memória, à cultura e à produção social. A pesquisa pretende conferir ao espaço significados e valores sociais e culturais, através da adoção de elementos econômicos, políticos, culturais e institucionais, articulados com a história da ferrovia.

Desta forma, o estudo da organização do espaço regional e urbano considerará este espaço estabelecido com os seguintes fatores, que se interrelacionam com a ferrovia: i) a implantação e desenvolvimento da ferrovia e a história política brasileira⁷ e paranaense; ii) a ferrovia contextualizada na história da técnica e da tecnologia do mundo e do Brasil; iii) a participação da ferrovia na economia regional e nacional, considerando-se os ciclos econômicos regionais e nacionais e os processos de industrialização e urbanização do Brasil; iv) o papel da ferrovia na integração regional

⁷ Considerando-se a fase final do Brasil Imperial, a consolidação do Brasil República, o Estado Novo e a chamada “Segunda República”.

e nacional (a rede ferroviária); v) a contribuição da ferrovia na organização do espaço urbano e, conseqüentemente, na organização social e cultural da sociedade local, vi) as políticas de desenvolvimento regional do estado do Paraná e da Associação dos Municípios dos Campos Gerais; e vii) a atual configuração da rede ferroviária.

Metodologia

O patrimônio cultural-histórico e uma das derivações que ele melhor representa – a memória social - não constituem uma área específica de conhecimento. Este tema se dispersa entre os conceitos das ciências sociais, e qualquer proposta de análise das suas questões passa por uma interpretação interdisciplinar.

Para fazer apreensão da participação histórica da ferrovia e da variação da sua representatividade mnemônica e simbólica, é proposta a análise de uma conjunção de fatores que se inter-relacionam: a simbologia que a ferrovia traz dos países centrais antes da sua implantação; assimilação e manipulação desta simbologia no período da implantação das primeiras ferrovias, contextualizada no quadro político-ideológico nacional (mudança da Monarquia para a República); a participação da ferrovia na economia regional e nacional, contextualizada em várias fases (industrialização, urbanização e ciclos econômicos regionais e nacionais); a contribuição da ferrovia na organização do espaço urbano e, conseqüentemente, social e cultural; e o reconhecimento amplo do patrimônio cultural da ferrovia e da ferrovia como um patrimônio cultural.

Considerando que o patrimônio ferroviário é formado por acervo material e imaterial, que se completam, esta pesquisa se propõe a identificar o patrimônio ferroviário através da análise, reconhecimento e valorização do seu processo histórico por meio da narrativa: a narrativa acadêmica e literária, a narrativa jornalística (jornais), a narrativa fotográfica, as narrativas contidas na história oral daqueles que conviveram/convivem com a ferrovia (em especial, os trabalhadores ferroviários e seus familiares).

Os eventos relacionados à história da ferrovia serão guiados através de questões promovidas pelo tempo presente: tanto a pesquisa mnemônica quanto as inquietações e os projetos concernentes ao patrimônio cultural são considerados através das ações dos agentes atuais. Assim, a pesquisa tem como suporte referencial o presente, nos seguintes aspectos: a compreensão do passado a partir do tempo presente: CHAGAS (2003), OLIVIEN (2003), CAMARGO (2002), CHOAY(2001), LEPETIT (2001), JEUDY (1990), DUBY (1988), ARANTES (1984), GUIDDENS (1984), ELIAS (1982) e BOURDIEU (1979); a análise das recentes políticas públicas que envolvem a escolha, a preservação e o uso do patrimônio cultural ferroviário; a potencialidade do uso do patrimônio como instrumento para o reconhecimento de identidade (cidadania); a potencialidade do uso do patrimônio como produto turístico museificado.

Assim, a pesquisa é direcionada do presente para o passado. Primeiro, pela formulação do próprio objeto da pesquisa, já que as discussões sobre o patrimônio cultural e, especialmente, sobre a utilização do patrimônio ferroviário, são discussões atuais; segundo, com a movimentação dos governos municipais da região dos Campos Gerais e do Estado do Paraná para organizarem o turismo regional e; terceiro, com a utilização das entrevistas que considera a memória das pessoas presentes a principal referência do passado.

Através da história oral das pessoas que vivenciaram a época dos trens será possível perceber o significado atual da ferrovia para a sociedade. Entrevistas qualitativas são realizadas com a população e com os ferroviários de algumas das cidades da região – aquelas que possuem maior infra-estrutura ferroviária e que, por conseguinte, contam com sindicatos e associações que reúnem funcionários ferroviários aposentados e mantêm programas de preservação da memória e do patrimônio ferroviário.

Todavia, para a representatividade anterior ao tempo de existência dos entrevistados serão consideradas as informações dadas a priori – um passado cognoscível – e a interpretação sobre as referências que foram publicadas sobre a

importância da ferrovia. Referências contidas em textos de jornais e publicações acadêmicas e literárias que exerceram influência na construção simbólica da ferrovia, inclusive sobre as concepções dos atuais entrevistados.

A memória individual contém as lembranças das coisas vividas por cada indivíduo com a ferrovia, mas contém também uma carga simbólica proveniente da propaganda pró-ferrovia e do efeito das atividades ferroviárias em todas as escalas espaciais e temporais.

A associação entre a Geografia Cultural e a memória social se apresenta como uma interessante abordagem metodológica de estudo sobre o passado. Considerando que os historiadores se encontram numa ampla discussão sobre os métodos de pesquisar os acontecimentos cotidianos do passado, o estudo sobre patrimônio histórico e cultural ferroviário utilizou-se da apreensão da memória coletiva através das memórias individuais, que são alcançadas via história oral (entrevistas). Trata-se de uma abordagem que se permite maleável às novas descobertas e que não é totalmente compreendida através da História – que geralmente apresenta-se com uma visão apriorística e arbitrária.

Estes historiadores criticam análises históricas baseadas em lógicas evolutivas sociais e econômicas, rejeitam a ênfase no encadeamento e recorrência de elementos estruturais e propõem a incorporação de componentes subjetivos associados aos aspectos políticos e culturais para o estudo do passado (...) Memórias coletivas têm sido associadas ao estudo da fragmentação de identidades sociais, construções nacionais, formações ideológicas e cidadania. (...) Embora haja diversos conceitos de memória entre historiadores e cientistas sociais, eles têm em comum o pressuposto de que são os indivíduos que resgatam o passado, ao participarem de processos interativos, colocando em pauta a questão do grau de autonomia e reflexividade do indivíduo ao se lembrar do passado. Estes conceitos associam a problemática do acesso do passado com o dilema básico das ciências sociais entre agente e estrutura. (SANTOS, 2003, pp. 49 a 52).

A utilização enfática da memória, muito mais do que a história, corrobora para que a disposição metodológica da tese tenha na “cultura” o seu fundamento principal. A cultura entendida como a soma dos comportamentos, dos saberes, dos conhecimentos e dos valores acumulados pelos indivíduos durante suas vidas e, em

outra escala, pelo conjunto dos grupos de que fazem parte (CLAVAL, 2002). A cultura que considera as emoções, os sentimentos, as sensações, a representatividade das coisas e das relações sociais. A cultura que fundamenta a Geografia Cultural, uma das mais importantes correntes da Geografia Humana. - apesar de ainda ser contestada por vários geógrafos.

As lembranças das pessoas que vivenciaram a ferrovia e daqueles que nela trabalharam, além de legitimar a ferrovia como um patrimônio cultural, auxiliam no fortalecimento e perpetuação da memória coletiva e possibilita o reconhecimento da cultura local e da sua participação num contexto regional e nacional.

Todavia, a ferrovia constitui-se em patrimônio cultural não somente no pensamento das pessoas que tiveram a oportunidade de conviver com ela, mas também num dever coletivo de que a história da ferrovia possa se materializar em seus “lugares de memórias” – notadamente em museus ferroviários – e na expectativa de que a saga da ferrovia possa renovar-se em projetos modernos e eficientes para a sua reutilização no transporte de cargas e passageiros.

Estruturação da tese

A estrutura da tese apresenta seis capítulos, organizados conforme descrito a seguir.

i) O capítulo **teórico** apresenta conceitos sobre a **memória**, o **patrimônio cultural** e a associação desses conceitos com o **espaço urbano**. Poder-se-á previamente ter acesso a questões sobre a memória: a tendência mundial atual de privilégio à memória, as diferenciações entre a memória e a história (tanto no conceito, quanto na metodologia de pesquisa), o funcionamento do movimento entre lembrar e esquecer (o “jogo da memória”), os conceitos de memória individual e memória coletiva e suas inúmeras discussões, e o entendimento do que seja um “lugar de memória” – conceito fundamental para este estudo. Sobre o patrimônio, é apresentada a definição de patrimônio cultural e suas subdivisões (material e imaterial) e a ação dos principais

agentes no processo de escolha, preservação e uso do patrimônio. E, por fim, uma discussão sobre a formação do espaço urbano através da memória social e do patrimônio cultural.

ii) O segundo capítulo apresenta inicialmente um breve **histórico econômico** da ferrovia, que fundamenta o entendimento sobre a **genealogia da simbologia ferroviária**. Este tema é apresentado considerando-se a implantação da ferrovia e o contexto ideológico, político e econômico do Brasil e do Estado do Paraná à época.

iii) No capítulo terceiro se discute o papel da **ferrovia na estruturação regional**. Inicialmente, observa-se a participação da ferrovia “Estrada de Ferro do Paraná” e a produção intra-regional e, depois, apresenta-se a incorporação da região dos Campos Gerais num espaço mais amplo da rede ferroviária (regiões Sul e Sudeste, integrados). Examina-se a função de cada cidade na estrutura da rede, a participação da ferrovia na ocupação regional e na formação de núcleos povoadores, e apresenta ainda a ambivalência entre as localidades conectadas e não conectadas ao sistema ferroviário na primeira metade do século XX.

iv) Apresentando-se como uma das discussões mais importantes da tese, o quinto capítulo analisa a participação da **ferrovia na organização do espaço urbano**. Utilizando-se de uma visão que parte do geral ao específico, considera-se inicialmente a contribuição da ferrovia para o processo da urbanização brasileira, para depois analisá-la na perspectiva da (re)organização urbana das cidades ferroviárias: a implantação da ferrovia e a ordem de expansão urbana, a transferência dos equipamentos ferroviários e as erradicações de linhas férreas anti-econômicas. Por fim, a influência da ferrovia nas transformações sociais e culturais do espaço urbano: a ferrovia geradora de empregos e de classes de trabalhadores e o “cosmopolitismo urbano” experimentado nas primeiras décadas do século XX – a *belle époque* brasileira. É com a participação da ferrovia na organização do espaço urbano que a memória dos entrevistados sobre a ferrovia é mais enfatizada.

v) O Capítulo “**ferrovia: lugar de memória**” apresenta o resultado das pesquisas realizadas com a sociedade e com os trabalhadores ferroviários. Através da entrevistas

realizadas com as pessoas que viveram a ferrovia é possível (re)conhecer a ferrovia como um patrimônio cultural e identificar o patrimônio cultural da ferrovia.

vi) A exemplo do capítulo anterior, de caráter conclusivo, o último capítulo apresenta o **patrimônio cultural ferroviário**: tanto o patrimônio material, quanto o intangível. As indicações foram conseguidas através das pesquisas bibliográficas, das observações feitas nos “lugares distintos de memória ferroviária” e, principalmente, com o conteúdo das entrevistas e com as conversas informais com os ferroviários.

1 ESPAÇO: MEMÓRIA E PATRIMÔNIO

A concepção de patrimônio cultural, até a primeira metade do século XX, era resumida às obras de arte no espaço – pintura, escultura e arquitetura – e, geralmente, configuravam-se nas obras monumentais, obras de artes consagradas, propriedades de luxo associadas às classes dominantes (BARRETO, 2000). Com a revisão do conceito de cultura, o patrimônio cultural inclui não apenas as manifestações artísticas, mas também os hábitos, os usos e os costumes, as crenças, as formas de vida cotidiana da sociedade e a sua memória. O patrimônio cultural, que tanto pode conter a cultura erudita quanto a cultura popular, pode também ser identificado nos bens cultural-históricos e nas manifestações sociais atuais.

Com esta ampliação conceitual, o patrimônio cultural apresenta-se como um importante elemento para a análise da organização do espaço. A constituição do espaço, que é historicamente produzida, 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, mas, também, pelos “olhares” do presente que, associados, compõem diversos desdobramentos conceituais sobre ele e sobre o espaço em que está inserido.

O espaço produzido só é explicável em função do processo que o engendrou, e a forma criada só se revela pelo seu uso social a cada momento (MORAES, 2002). Assim, associado aos processos sociais, a valorização do espaço também se transforma historicamente.

Tem-se assim, um espaço produzido herdado (formas pretéritas, estoques de valor concentrados pontualmente na superfície da Terra) que sobre determina continuamente o uso dos lugares, abrindo possibilidades analíticas para uma dimensão geográfica na interpretação da história humana. Assim, de modo angular, concebe-se a história (numa ótica geográfica) (...). Neste sentido, o processo de valorização do espaço pode ser desdobrado em alguns processos mais específicos que convivem em diferentes arranjos ao longo da história. (MORAES, 2002, pp. 52/53).

Esses componentes herdados, elementos que auxiliam na qualificação do espaço, denominados por traços, compõem a coesão de tempos diferentes no presente (LEPETIT, 2001). Segundo pesquisadores de Saint Étienne, formam o conjunto de fragmentos herdados dissonantes de que as cidades são feitas. O traço resulta de um distanciamento entre ritmos de evoluções diferentes.

A lógica da contemporaneidade do traço com o contexto, com o qual ele a princípio parecia em ruptura, nunca retoma mais que uma parte das dimensões do objeto (uma localização, uma forma; um valor simbólico, um valor econômico...). Mas repousa sempre numa nova atribuição de sentido, numa reinterpretação da significação social do lugar (e dos lugares vizinhos). Disso sempre resulta, por algum tempo, uma coesão de fragmentos de cidades que têm, concomitantemente, outra idade e a nossa, e que encontram seu princípio unificador nas práticas sociais do momento. Passado e presente são distintos; sua distinção se faz no presente, ela conduz, por apropriação ou negação de pertinência, a adotar o passado de um novo sentido. História e planificação urbana escrevem-se no presente. (LEPETIT, 2001, p. 182).

A apropriação do espaço produzido implica a constante revivificação dos traços. Essa forma herdada atribui ao espaço uma funcionalidade que está em constante movimento. Afinal, o uso da herança é realizado pela sociedade vigente.

Todas as formas de apropriação do espaço experimentadas pela sociedade – delimitação, ocupação, expulsão, construção, destruição, transformação etc – são realizadas basicamente em função dos mecanismos de mercado e das decisões políticas. Os traços, seus signos e símbolos, são elementos constitutivos das práticas de poder da sociedade naquele determinado momento.

Considerando os comentários de Halbwachs e Lepetit, o espaço social é praticamente todo formado por elementos do passado⁸, que é modificado constantemente pela sociedade presente em função dos mecanismos sociais/culturais do presente, ou seja, é a concepção do passado a partir do presente num processo constante. A própria relação dialética do espaço com a sociedade, passando pela memória, torna-se um traço a ser considerado. Há, portanto, uma história/memória de um espaço, por sua genealogia, e o resultado da história das relações desse espaço com a sociedade.

⁸ Com as rápidas modificações do espaço, sobretudo o urbano, torna-se difícil designar o tempo retrocedente que defina o que é passado para esta análise.

As discussões a respeito da memória e do patrimônio cultural têm sido cada vez mais pertinentes devido a ampliação das relações estabelecidas com a cultura na chamada era da indústria cultural e da mundialização cultural. Há um novo fascínio pela história neste final/início de século, em função de que a velocidade das mudanças que as sociedades experimentam nos últimos tempos, promovidas pela globalização, causa impactos sobre a constituição da identidade, tanto individual quanto coletiva (FREIRE; PEREIRA, 2002). Porém, mesmo com a afirmação em *Freire e Pereira*, de H. ROUSSO⁹ de que nunca a demanda social da história – memória, presença do passado - esteve tão forte, nunca foi parte tão integrante da cultura, nem tão valorizada, experimentam-se também um processo inverso, ao menos em países subdesenvolvidos, de uma verdadeira eliminação do passado, um desejo e uma expectativa pelo novo. Essa ambivalência, que se dá em cada lugar segundo uma determinada lógica particular de organização, pressupõe um confronto, ou até, muitas vezes, um conflito.

Neste sentido, a apresentação prévia a respeito dos conceitos e das relações entre o patrimônio cultural, a memória e o espaço auxilia para fundamentar a pesquisa que busca reconhecer a ferrovia como um patrimônio cultural.

1.1 MEMÓRIA

O reconhecimento do patrimônio cultural se estabelece pela identificação dos seus significados. A percepção da carga simbólica contida em cada patrimônio auxilia a desvendar o significado histórico-social deste patrimônio. O valor simbólico que é atribuído aos objetos decorre da importância que lhes atribui a memória coletiva (ARANTES, 1984). E é esta memória que impele a ver o passado em relação ao presente e a inventar o patrimônio dentro dos limites possíveis, estabelecidos pelo conhecimento. O desejo de manter e entender os laços de continuidade com o passado requer uma associação interdisciplinar pautada por questões referenciais promovidas

⁹ ROUSSO, H. (1997). Usos do passado na França de Hoje. In SIMSON, V.;MORAES, O. **Os desafios contemporâneos da história oral**. Campinas

pelo presente, quando a ampliação do repertório de bens patrimoniais faz parte de muitas das atuais políticas públicas.

Com relação ao patrimônio histórico cultural urbano, consideram-se as informações históricas dadas, mas também, e principalmente, a memória (associada ou diferenciada da história).

Assim, a memória utilizada como um instrumento de construção cultural apresenta-se como método de análise. Não se trata de fazer uma história nova – impossível segundo François Furet -, mas permitir que a memória, ainda que possivelmente exagerada, desvirtuada ou mentirosa para a História, contribua para ampliar a apreensão sobre o patrimônio cultural.

1.1.1 Está dada a Ordem de Lembrar

Até o século XIX, pode-se afirmar que um cidadão ao envelhecer era tido como referência junto aos seus descendentes e à sociedade na qual estava inserido. Isto acontecia porque as mudanças tecnológicas, sociais e culturais não eram rápidas suficientes para excluí-lo de um modelo de vida vigente, e a sua participação efetivava-se por ele ainda estar consciente e participativo das coisas do seu espaço e do tempo presente, que eram praticamente as mesmas coisas do tempo e do espaço de toda a sociedade.

A partir do século XX, com o aumento da velocidade das inovações tecnológicas, iniciou-se um descompasso entre o tempo da sociedade capitalista industrial e o tempo do indivíduo: “tempo da família e tempo industrial” HAREVEN¹⁰, citado por HARVEY (1989, p.188), “tempo rápido e tempo lento” SANTOS (2002). Acompanhando o desalinho temporal, há também, e associado a isto, um estranhamento espacial, experimentado em algum sentido, diante do processo da globalização.

Este panorama, além da desvinculação entre gerações presentes – dos mais velhos com os mais jovens –, proporciona a desvinculação das gerações presentes com as

¹⁰ HAREVEN, T (1982). *Family time and industrial time*. Londres.

gerações passadas, ou “uma destruição dos mecanismos sociais que nos vinculam às gerações passadas” (HOBSBAWM, 1995, p.13). A sensação da perda de referências e o desligamento com o passado, diante da “aceleração do tempo”, levam à necessidade de aproximação e recuperação deste passado. Este sentimento de desaparecimento rápido e definitivo está associado à preocupação com o exato significado do presente e com a incerteza do futuro (NORA, 1993).

Manter a continuidade do presente com o passado – e com um devir futuro – é uma tendência cultural, iniciada no final do século XX, porém, mais presente nos países industrializados. A sensação da história acelerada está relacionada com a industrialização, quando se originou um comportamento nostálgico, marcada pela moda *retro*, pelo gosto da história, arqueologia, do folclore, da fotografia e também o prestígio ao patrimônio (LE GOFF¹¹ citado por FELIX, 1998, p.54).

Esta tendência, esta recrudescência relativa ao passado, constitui-se nos países periféricos com algum atraso e em situação conflituosa. No âmbito geral, em nosso tempo e em nosso espaço – o brasileiro -, a memória dicotomiza-se entre a sua participação na reconstrução histórica, para manter vivo o vivido, a tradição e a genealogia identitária, diante à aceleração do tempo e o risco da perda das referências, e na desconsideração e indiferença dada à memória, com a inconsciente valorização do novo em detrimento ao velho, provocada pela irresistível lógica do “progresso” e do “desenvolvimento” social e econômico.

De qualquer maneira, está dada a ordem de lembrar - uma característica pós-moderna, da virada do século – que enaltece a necessidade de (re)conhecer estágios passados no processo contínuo da história e que gradualmente está se incorporando às necessidades sociais da população brasileira e das políticas públicas.

¹¹ LE GOFF, J. (1984). Memória. In: **Enciclopédia Einaudi**. Lisboa.

1.1.2 Memória e História

Memória e história são antônimas (NORA, 1993). A história como relato, disciplina ou gênero, com regras, instituições e procedimentos próprios, não pode suplantiar a memória coletiva (FÉLIX, 1998). Tradição, memória e história são as três posições diferentes com que o presente vê o passado: a tradição santifica o passado e justifica o *status-quo*, a memória petrifica e estratifica este passado, enquanto a história é analítica e crítica a ele (RODRIGUES¹² citado por FELIX, 1998, p.44).

História e memória possuem, portanto, significados diferentes e se apresentam eficazes metodologicamente ao serem usadas com distinção e/ou compiladas, dependendo do sentido da pesquisa¹³. Enquanto a história permite sistematizar o passado, oferecendo dados pontuais, causas e conseqüências, a memória permite uma compreensão ora complementar, ora diferenciada à história, por apresentar laços afetivo-emotivos e de pertencimento social.

A associação das idéias entre “Memória e história: a problemática dos lugares” (NORA, 1993) e “História e memória: a problemática da pesquisa” (FÉLIX, 1998) permite estabelecer a diferença entre os conceitos, enquanto referencial metodológico e de análise.

A **memória**, por seus laços afetivos e de pertencimento, é aberta e em permanente evolução e liga-se à repetição e à tradição, sacralizando o vivido do grupo social. A **história**, ao contrário, dessacraliza a memória, constituindo-se tão somente em representação do passado. A **memória** se enraíza no concreto, no espaço, no gesto, na imagem, no objeto. A **história** só se liga às continuidades temporais, às evoluções e às relações das coisas. A **memória** é a vida, sempre carregada por grupos vivos e, neste sentido, 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. A **história** é a reconstrução sempre problemática e incompleta do que não existe mais. A

¹² RODRIGUES J.H. (1980). **A Tradição, memória e história**. Brasil tempo e cultura 3. João Pessoa.

¹³ Distinção básica entre memória e história, iniciada por Halbwachs, também realizada pelos historiadores Nora (1984), Le Goff (1988), Davis (1989), Rousso (1996; 1998) e Pomian (1999).

memória é um fenômeno sempre atual, um elo vivido no eterno presente, enquanto que a **história** uma representação do passado. Porque é afetiva e mágica, a **memória** não se acomoda a detalhes que a confortam e se alimentam de lembranças vagas, telescópicas, globais ou flutuantes, particulares ou simbólicas, sensível a todas as transferências, cenas, censuras ou projeções. A **história**, porque operação intelectual e laicizante, demanda análise e discurso crítico. A **memória** instala a lembrança no sagrado; a **história** a liberta e a torna sempre prosaica. A **memória** emerge de um grupo que ela une, o que quer dizer, como Holbwachs o fez, que há tantas memórias quantos grupos existem; que ela é, por natureza, múltipla e desacelerada, coletiva, plural e individualizada. A **história**, ao contrário, pertence a todos e a ninguém, o que lhe dá uma vocação ao universal. A **memória** é um absoluto, e a **história** só conhece o relativo. A **memória** perdura-se em lugares, e a **história**, em acontecimentos.

1.1.3 Lembrar e Esquecer: o Jogo da Memória

A análise das várias significações que o patrimônio cultural-histórico possa apresentar implica considerar também as diferentes interpretações que o patrimônio tem para os agentes interventores: poder público, instituições de pesquisa, empreendedores, Ongs, sociedade organizada etc.

Entre as forças de intervenção, as mais efetivas estão relacionadas com o poder público e com o poder do capital – e que são, na maioria dos casos, associadas. Em ambas, a determinação do que deve ser considerado patrimônio, e, posteriormente, como se realiza o processo de preservação e uso passa por uma seqüência de escolhas: a indicação do patrimônio a ser preservado, o conceito de preservação, a técnica de restauração e a utilização (museificação). Contido neste processo e relativo à memória, determina-se também o que será lembrado e o que não será.

GONDAR (2000) contribui nesta questão, ao apresentar uma interessante reflexão sobre o conflito simbólico entre a lembrança e o esquecimento, através de Nietzsche e Freud, afirmando que o esquecimento é necessário, não apenas para a

evocação da lembrança, mas para a própria constituição da memória, ou seja, a memória é construída através da escolha do que se quer esquecer.

O ato de esquecer para construir uma memória pode ser subjetivo, como, por exemplo, o sentimento de orgulho que enaltece apenas a imagem favorável da representação de si mesmo (no plano do Estado, da sociedade ou do indivíduo), e objetivo, quando determinada faceta da memória é mantida, enfatizada ou distorcida para atender aos objetivos preestabelecidos, geralmente ligados a interesses políticos e/ou financeiros.

A idéia de que a recuperação da memória, articulada para reproduzir uma interface da cultura local e atender inicialmente aos interesses econômicos e/ou ideológicos, para posteriormente efetivar-se como um instrumento de reconhecimento identitário e educacional para o cidadão, é muito perigosa. Se a preservação do patrimônio for realizada em função desses interesses, poder-se-á ter uma lembrança favorável, única, compatível e útil apenas para o processo de supervalorização da história e da função comercial do patrimônio.

Desta forma, não se pode falar de memória, articulando-a à identidade, sem inseri-la num afrontamento de forças e sem levar em conta que a memória é, antes de mais nada, um instrumento de poder (GONDAR, 2000). Seria necessário, então, criar instituições capazes de preservar o patrimônio cultural, protegendo as lembranças/documentos do fluxo natural da entropia e dos interesses do capital.

Portanto, se a memória social reflete também a valorização que a sociedade dá ao passado, ela será tão mais significativa quanto mais representar o que foi vivido pelos diversos segmentos sociais, e, quanto mais mobilizar o mundo afetivo dos indivíduos, vasculhando as suas lembranças particulares, o passado é reconstruído plenamente. É necessário anteriormente entender o patrimônio como uma oportunidade de identificação de cidadania, reconhecimento, continuidade histórica, possibilidade de vários olhares e várias interpretações.

A sustentação do patrimônio cultural-histórico, em sentido amplo, faz parte de um processo mais complexo do que a simples conservação e recuperação deste

patrimônio. É uma necessidade de sobrevivência cultural, em face da globalização (BARRETO 2000) e da tendência dos moradores de cidades médias e pequenas em considerar, num primeiro momento, que os bens patrimoniais representam um entrave para a “modernização” e para o “progresso” e, numa outra fase, quando este patrimônio torna-se fonte de renda e que a sua função não deva ser contestada.

Neste sentido, o direito à memória deve ser preservado, e o arranjo da cidade, através das políticas públicas, deve contemplar este direito. Entretanto, este direito não é dado, mas necessita ser construído, pois, se a memória articulada à identidade é um instrumento de poder, ela será um elemento importante nas constantes disputas que determinam os destinos das cidades (SANTANA, 2000). O patrimônio cultural, portanto, será em qualquer sociedade o produto de uma escolha.

1.1.4 Memória e Cidadania: Memória Coletiva e Memória Individual

A associação da própria memória à memória da cidade (sociedade), na qual o indivíduo está inserido, possibilita a ele o reconhecimento da própria identidade, a sensação de aceitação e de participação social e, por conseguinte, permeia o exercício da cidadania.

O pertencimento cultural advém da referência que a memória individual encontra na história e na memória coletiva. A memória coletiva é formada pela convergência e aglutinação das várias memórias singulares – sem necessariamente haver equanimidade temporal – ao mesmo tempo em que transcende ao singularismo. O conceito de memória coletiva, de HALBWACHS (1990), refere-se a uma memória social, exterior ao indivíduo, estendida no tempo, que guarda eventos acontecidos há muito. Esta memória é o invólucro das memórias individuais e conserva, de maneira própria, os fatos acontecidos na sociedade à qual o indivíduo pertence.

A memória coletiva transcende ao indivíduo ao apresentar uma ordem instituída, normativa à cultura local e às singularidades que a compõem. Este decurso auxilia na formação da consciência coletiva, que pode se moldar através de uma ordem

institucionalizada – geralmente pelo poder público local – e/ou como um instrumento de defesa da autonomia cultural.

Neste sentido, o comentário de DURKHEIM¹⁴, em CUCHE (2002), é apropriado ao afirmar que existe em todas as sociedades uma consciência coletiva¹⁵, feita de representações coletivas, dos ideais, dos valores e dos sentimentos comuns a todos os indivíduos. Ela precede o indivíduo, impõe-se a ele, é exterior a ele. Neste sentido, há descontinuidade entre consciência coletiva e a consciência individual, e a primeira é superior à segunda, por ser mais complexa e indeterminada, além de ser a responsável, como conclui Durkheim, pela unidade de coesão de uma sociedade,.

Com a consciência coletiva uma sociedade mantém viva a memória coletiva, promove a disseminação da sua cultura e conserva o seu patrimônio, e é com a memória individual que o cidadão reconhece a si mesmo neste contexto, pois através do reconhecimento individual, cada cidadão sentir-se-á legitimado a lutar pelo direito à cidade – direito que não é dado e sim conquistado, num campo aberto aos vários interesses da sociedade capitalista.

A construção e a conquista do direito à cidade está na identificação dos cidadãos com a cidade, que serve de base à sua existência, para além de suas diferenças – quesito fundamental da cidadania (SANTANA, 2000).

A memória, indispensável para o sujeito, efetiva-se de forma subjetiva, porém se utiliza, em alguns momentos, de objetos concretos para a sua sustentação. O indivíduo precisa guardar, arquivar, registrar fatos, momentos, sensações que possibilitem a percepção de identidade, em um processo que tem como orientação a continuidade e a permanência da memória coletiva.

Um indivíduo sem memória – ou que, embora tenha registros, os traz de forma incompreensível até para ele mesmo – é um ser sem significado. A luta pelo direito à cidade, que contém a luta pelo direito à memória, tem então como ponto de partida o reconhecimento da memória individual na memória coletiva.

¹⁴ DURKHEIM, E. (1960). *Les formes élémentaires de la vie religieuse*. Paris

¹⁵ O autor também faz referência ao termo “personalidade coletiva”.

Os destinos da cidade estão em constante disputa e cabe aos seus cidadãos orientarem esta trajetória a partir de sua força organizativa e da definição de suas prioridades, fazendo com que se assemelhe cada vez mais a eles, não em termos de sua desigualdade, mas de sua igualdade. Neste sentido, completa SANTANA (2000), que a memória pode e deve ser um elemento constante nas preocupações e projetos dos atores sociais.

1.1.5 Memória e o Espaço Urbano – Lugares de Memória.

“A memória perdura-se em lugares, como a história em acontecimentos” (NORA, 1993, p.25).

A afirmação de Pierre Nora, que completa o rol de distinções entre história e memória (supracitado), estabelece uma relação estreita entre a memória e o lugar. O autor afirma que os lugares de memória são, antes de tudo, restos¹⁶. Tanto em Nora, quanto em Lepetit, traços ou restos são fragmentos advindos de diversos momentos do passado, os quais o momento presente invariavelmente classifica com a mesma ou nenhuma temporalidade – coesão de tempos diferentes no presente. O presente das cidades é o resultado de uma contínua reinterpretação dos lugares, considerando-se o seu passado.

Para a determinação de um lugar de memória, Nora aponta para a necessidade de se manter a intenção de que o lugar é um lugar de memória. A razão fundamental de ser de um lugar de memória é poder parar o tempo, bloquear o trabalho do esquecimento, fixar um estado de coisas, imortalizar a morte, materializar o material, prender o máximo de sentido num mínimo de sinais, o que, segundo o autor, é apaixonante.

O lugar de memória é aquilo que se permite ser diferente ou complementar à história. Possui uma representatividade própria, identidade única. É fechado em si mesmo, mas aberto às descobertas de suas significações. É dialético, especialmente

¹⁶ O conceito de Nora para restos, assemelha-se ao de traços de LEPETIT (2001, p.180): fragmentos herdados dissonantes, de que as cidades são feitas.

com as memórias individuais – o lugar tem um sentido das coisas que, muitas vezes, só é inteligível para os membros do grupo diretamente relacionados a ele. É desta forma que um lugar de memória, ao apresentar uma memória coletiva, pode confirmar ou reajustar uma memória individual, sem que, necessariamente, seja este um processo irrepreensível e inquestionável, apesar de legítimo.

Se os lugares de memória necessitam de intenção para a sua existência, então eles não existem por si mesmos, da mesma forma que não podem ser considerados como resultado de um processo espontâneo. Os lugares de memória contém, além da sua essência mnemônica, o resultado do embate entre o saber institucional, o poder público e os vários segmentos da sociedade, que apresentam um embate particular.

MACIEL (2000)¹⁷ contribui neste raciocínio ao apresentar, nos estudos sobre a nomadização dos espaços urbanos, que a organização do espaço urbano acontece concomitantemente com o comportamento dos habitantes neste espaço. A vida cotidiana, normatizada através de um comportamento que, invariavelmente, é realizada por uma memória, estabelece a organização do espaço.

A sociedade toma para si o espaço, adaptando-a à sua imagem, a partir das transformações impostas por ela na cotidianidade. Esses lugares especiais de memória poderão transformar-se em lugares eficazes, ou “regiões eficazes”, onde “melhor se manifesta a realização, não mais da conservação sistemática dos objetos e dos lugares, mas das representações da gênese das singularidades culturais” (JEUDY, 1990:41). E essa genealogia pode estar, como indica CUCHE (2002), na hereditariedade, na língua, na cultura, na religião, na psicologia coletiva e no vínculo com o território.

Desta forma, todo o lugar é um lugar de sedimentação histórica e, portanto, de várias memórias. A diferença entre os lugares, por este viés, é que a memória de cada lugar pode ser mais ou menos privilegiada, enfatizada, considerada, segundo o resultado dos embates entre os atores sociais. O lugar é definido, segundo a memória “escolhida”.

¹⁷ Fundamentado nos conceitos de espaços lisos e estriados de Deleuze e Guattari.

Todavia, se todos os lugares são lugares de memória, potencialmente tudo poderia ser preservado. O excesso, a liberação infinita de todas as memórias ameaça o êxito e a gestão da própria memória (JEUDY, 1990). É necessário, portanto, que as escolhas das memórias seja o resultado de um processo (democrático) que evite a banalização da memória, ou a dessacralização do patrimônio, como sugere FONSECA (1997). Neste sentido, obter-se-á maior luz sobre a memória, sobre o lugar de memória escolhido e o patrimônio.

1.2 PATRIMÔNIO CULTURAL

A difusão do patrimônio cultural está atrelada às nuances de interpretação que o patrimônio apresenta (especialmente com relação à memória) e às interferências postas em curso por instituições que regulam o processo de escolha, preservação e uso. Considerar a participação do Estado e das forças do capital na ingerência do patrimônio cultural, tanto no tempo pretérito, quanto, especialmente, no tempo presente, é imprescindível, pois é a ação conjunta desses dois agentes que determina o caráter do patrimônio cultural das cidades brasileiras.

Há, neste sentido, uma transformação das políticas públicas nacionais com relação ao patrimônio cultural. Em cada época a sociedade e autoridades têm uma idéia sobre o que deve ser preservado. Antes dos anos 30, achava-se que nada havia para ser preservado. Depois se defendeu a preservação do período colonial. Atualmente, o patrimônio arquitetônico além de estar relacionado com o passado e a memória nacionais, estabelece referência também com a vida dos moradores da cidade. No entanto, a preocupação com o conjunto urbanístico – que contém o patrimônio cultural – se inter-relaciona com a noção de espaço turístico (OLIVEIRA, 2002).

1.2.1 Escolha, Preservação e Uso do Patrimônio Cultural.

A banalização e a standardização da cultura mundializada, iniciadas com o advento da indústria cultural, têm provocado maior preocupação pela conservação dos

conjuntos patrimoniais histórico-culturais – enfatizando-se inicialmente o patrimônio cultural/histórico/urbano/edificado.

Mesmo sendo a preservação¹⁸ do patrimônio cultural uma prática social, em que o processo precisa ser aceito e constantemente reiterada pela sociedade, a constituição e defesa do patrimônio cultural tem a sua vertente ideológica, e a participação do Estado e das elites neste processo é determinante. O patrimônio cultural, diretamente relacionado com a memória coletiva, é sempre produto de uma escolha e, portanto, tem um caráter arbitrário.

Todas as ações políticas e sociais, resultado das lutas políticas e ideológicas, conduzem para uma maior ou menor intervenção no processo de ressignificação do patrimônio cultural.

O patrimônio passou a ser uma construção social de extrema importância política, pois significa a constituição de algo que será a representação do passado histórico e cultural de uma sociedade e, neste sentido, a palavra patrimônio indica uma escolha oficial, que envolve exclusões – num processo associativo e semelhante à memória. O caráter sedutor que o assunto passa a ter revela-se perigoso, pois pode ocasionar inadequada apropriação política da questão, o que pode incorrer no desvio de uma mais adequada e profunda reflexão (PINHEIRO, 2002, p.141).

Esta herança (memorial/patrimonial), à medida que se articula com fatos, acontecimentos e conjunturas políticas, torna-se vulnerável às ações políticas em todas as escalas. Neste sentido, a análise do patrimônio cultural, associada aos interesses políticos e ideológicos, necessita de um desdobramento escalonar. A determinação da escala determina também a escolha de um sujeito, tanto quanto determina o modo e o campo de confrontação (VAINER, 2001).

A falta de uniformidade de ação entre os poderes públicos, quanto à política de preservação do patrimônio, determina ações conflituosas. Em alguns casos ocorrem

¹⁸ Entende-se por “política de preservação” a reunião dos princípios específicos de preservação do patrimônio: conservação, documentação, aquisição, processamento técnico, pesquisa, acesso, disseminação, treinamento, restauração e segurança do patrimônio. BARROS E PACHECO (1995), citado por CHAGAS (2003, p.165).

intervenções pontuais que dificultam projetos mais amplos; em outros, a imposição de projetos maiores aniquilam com a singularidade do patrimônio local/regional.

Mesmo existindo órgãos e programas nacionais que atendam ao patrimônio, é impossível para eles determinarem o que é significativo para a localidade, e, neste sentido, a participação das prefeituras, câmara de vereadores e organizações populares são fundamentais, desde que haja, entre eles, interesse, sensibilidade e conhecimento para interagir nesta seara.

Além de apresentar esta desconexão, o Estado atua na organização das relações ideológicas (a partir da ideologia dominante), que resulta na delimitação e reprodução das classes sociais. Isto consagra e legitima o processo econômico e as relações de produção como poderes. A constituição de um “Estado-sábio-locutor” implica a efetivação e domínio de um saber e de um discurso (investidos na ideologia dominante ou constituídos a partir dela), em que as massas populares são excluídas (POULANTZAS, 1985).

Nestes termos, por força da atuação do Estado, determina-se a escolha do que deve ser lembrado/esquecido (memória) e a forma de uso do patrimônio, em função de interesses ideológicos e econômicos.

Entre os interesses econômicos, uma das principais discussões sobre a utilização do patrimônio, como mercadoria, recai na atividade turística. Se toda e qualquer manifestação humana atualmente já se transformou num bem de consumo (BARRETO, 2000), a discussão sobre a utilização do patrimônio cultural como um produto turístico apresenta-se pertinente.

CHOAY (2001), ao discutir sobre o patrimônio histórico na era da indústria cultural, admite ser impossível não manter o patrimônio ligado ao valor de entretenimento, porém não se pode perder o valor intelectual e gnosiológico do patrimônio e, sobretudo, o valor memorial afetivo.

Este antagonismo reitera-se no próprio mecanismo do sistema capitalista. A transformação de um bem cultural em mercadoria para consumo (produto turístico) é preferível ao lento processo de sua destruição: diante da especulação imobiliária - que

processa a troca do velho pelo novo – e com a modernização da indústria cultural (globalizada) e seus apelos midiáticos.

François Ascher (*ad tempora*) afirma que “não é o turismo que permite o desenvolvimento, mas é o desenvolvimento geral de um país que torna o turismo rentável”, ou seja, não é o poder do capital que, investindo na recuperação e reutilização dos bens culturais para fins lucrativos e irá possibilitar a apreensão e compreensão da memória social deste patrimônio, mas a organização deste bem para fins de (re)conhecimento identitário, através de todas as possibilidades possíveis de investigação que possibilitarão, conseqüentemente, o seu aproveitamento como atrativo turístico.

Se a preservação do patrimônio realiza-se em função exclusiva do turismo, obtém-se uma lembrança favorável única, estabelecendo-se uma versão deste patrimônio que atenderá tão somente aos interesses do turismo, com o risco desta versão se solidificar com o tempo, impossibilitando, assim, a oportunidade de novas descobertas e interpretações.

Um dos momentos essenciais em todo o seguimento de escolha/preservação/uso do patrimônio cultural é o da genealogia da memória, cujo processo apresenta-se como um campo de investigação permanente.

Por outro lado, a atividade turística é um produto da sociedade capitalista industrial e se desenvolveu com o impulso de motivações diversas, que incluem o consumo de bens culturais. O turismo cultural, tal como se concebe atualmente, implica não apenas a oferta de espetáculos ou eventos, mas também a existência e a preservação do patrimônio cultural representado por museus, monumentos e locais históricos (RODRIGUES, 2002, p.15).

1.3 ESPAÇO URBANO: MEMÓRIA SOCIAL E PATRIMÔNIO CULTURAL

O patrimônio cultural torna-se incorporado à sociedade quando, associada a ele, a memória social é fixada através de elementos que possuem significado para a vida coletiva.

A importância do patrimônio cultural para a sociedade está diretamente relacionada com a carga simbólica que este patrimônio representa e com o poder de pertencimento que ele proporciona. A vida social, além de basear-se em organizações hierárquicas institucionalizadas, implica, também, que os indivíduos sintam-se pertencentes a um mesmo conjunto cultural, através da história, da representatividade do patrimônio histórico e cultural que, associado a uma base territorial, constrói a identidade cultural (CLAVAL, 2002).

“Com o neoliberalismo, há o desaparecimento progressivo dos universos autônomos de produção cultural. [...] O patrimônio cultural, já posto, é um resgate, confirmação de uma cultura local” (BOURDIEU, 2001, p.144). Neste sentido, é imprescindível que o direito à memória seja preservado, e o arranjo da cidade, através das políticas públicas, contemple este direito.

“Em 1998, Icomos (Conselho internacional de monumentos e sítios), da UNESCO, reafirma o direito do patrimônio cultural. “Todo o homem tem o direito ao respeito aos testemunhos autênticos que expressam a sua identidade cultural no conjunto da grande família humana; tem o direito a conhecer o seu patrimônio e o dos outros; tem direito a uma boa utilização do patrimônio; tem o direito de participar das decisões que afetam o patrimônio e os valores culturais nele representados; e tem o direito de se associar para a defesa e pela valorização do patrimônio.” (GONDAR, 2000, p.23).

No caso do espaço urbano e a sua vinculação específica com o patrimônio cultural, a identificação e interpretação dos elementos descritíveis e quantificáveis que apresentam forma e caráter (acervo material) necessitam buscar nos processos culturais da sociedade apoio para a sua completa apreensão¹⁹. Considerar a interpretação subjetiva (memória, simbologia, sentimentos etc.) é permitir associar diferentes planos de percepção sobre a apropriação do espaço e do patrimônio.

¹⁹ Característica do “Humanismo” – uma das principais escolas do marxismo ocidental de vocação dialética.

O espaço, neste contexto, é formado por formas visíveis – naturais e construídas – que lhe conferem certa estabilidade temporal e pela subjetiva estrutura social (cultural). Os movimentos da estrutura social, sua dinâmica, apresentam, constantemente, necessidades novas, novos valores e, com isto, redefinem a organização do espaço.

A designação ativa do espaço, a divisão e reivindicação do espaço por uma multidão de atores e instituições produziram o que denominou Lefebvre²⁰, citado por GOTTDIENER (1993, p. 130), uma "explosão de espaços", resultado da articulação múltipla das relações sociais estratificadas com o espaço. Esses espaços distintos demarcam as distinções entre pessoas e grupos da sociedade que, contraditórios, constituem um conflito sócio-espacial.

Assim, o conceito de marco e de limite passa a ser uma referência à ordem estabelecida. “Todo e qualquer grupo humano exerce algum tipo de atividade de colecionamento de objetos materiais, cujo efeito é demarcar o domínio subjetivo em oposição a um determinado ‘outro’. O resultado desta atividade é precisamente a constituição de um patrimônio” (GONÇALVES, 2003, p.22).

Sendo o espaço recortado, não há sobre ele uma ação que seja simultânea a todos os fragmentos. Mesmo que haja uma ação institucional que procure atingi-los de forma plena, cada parte ainda apresentará as suas idiossincrasias.

Neste sentido, reforça-se a importância de considerar e legitimar uma ação específica em “lugares-distintos”, que apresentam características, que se desdobram numa seqüência interpretativa: i) o lugar precisa apresentar um traço que seja considerado relevante para a memória coletiva; ii) a relação deste traço com o ambiente construído deve possibilitar e incentivar a manutenção da sua integridade simbólica e a percepção dos significados dos elementos que a compõem; iii) com essas características, o lugar permita ao indivíduo o (re)conhecimento da sua participação na cultura local e; iv) o lugar, assim constituído, ofereça à sociedade local e visitantes um espaço funcional para desenvolver ações educadoras e recreacionais.

²⁰ LEFEBVRE, H. (1979). *Space: social product and use value*. Nova York.

A prática política e os interesses econômicos relegam, muitas vezes, um passado de que o presente se desprende, e um futuro que se desenha apenas numa expectativa. Os equipamentos patrimoniais urbanos são testemunhos materiais importantes, tanto pelo que representam para a sociedade, como do ponto de vista da ocupação, da permanência significativa no espaço da cidade.

2 FERROVIA: HISTORIOGRAFIA ECONÔMICA E GENEALOGIA DA SIMBOLOGIA

2.1 FERROVIA: BREVE HISTORIOGRAFIA ECONÔMICA

O período que compreende a metade final do séc. XIX e o início do XX apresentou transformações importantes para a economia brasileira. A exportação, geradora principal da renda nacional, que se concentrava regionalmente sobre um produto de mais elevada rentabilidade, tinha neste período uma organização territorial específica para atender ao mercado externo. “As regiões brasileiras que tinham relações próprias com o mercado exterior, tornavam o Brasil um grande arquipélago formado por subespaços” (SANTOS, 2005, p.29).

A estrutura ferroviária das bacias comerciais exportadoras era formada por ferrovias isoladas. As primeiras ferrovias do Brasil eram de pequenas extensões, entre um porto exportador e as regiões interioranas, produtoras das principais safras, a exemplo da configuração ferroviária dos demais países sul-americanos, africanos e asiáticos, que tiveram as suas plantas ferroviárias implantadas pelos países europeus, especialmente a Inglaterra.

Na região Sudeste, além da primeira ferrovia “Petrópolis/Mauá (1854)”²¹, foram implantadas três ferrovias pioneiras: “D. Pedro II” (Central do Brasil) (1858), ligando o Rio de Janeiro a duas regiões interioranas (Rio Paraíba e o sul de Minas Gerais), a “Santos/Jundiaí” (1868), no estado de São Paulo, e a “Itapemirim” (1887), entre Aimorés e Vitória, no Espírito Santo. No Nordeste, duas são do Ceará, a “Baturité/Fortaleza” (1871) e a “Sobral/Porto de Camucim” (1881), em Pernambuco está a “Recife/Rio São Francisco” (1858) e a “Salvador/Rio São Francisco” (1860), na Bahia. Na região Sul, as pioneiras foram as gaúchas “Porto Alegre/Novo Hamburgo” (1874) e a “Rio Grande/Bagé” (1884); em Santa Catarina as “Blumenau/Itajaí” (Catarinense) (1864) e a “Imbituba/Tubarão” (Tereza Cristina) (1883); e a “Paranaguá/Ponta Grossa” (1883), no Paraná. Na região Norte as duas ferrovias pioneiras: “Madeira/Mamoré” (1913), nos estados de Rondônia e Amazonas, surgiu da

necessidade de transpor o trecho encachoeirado do rio Madeira e a "Belém/Bragança" (1883) no estado do Pará, com o único objetivo de colonizar a área por ela atravessada (SCHOPPA, 2004; IBGE, 1977).

Durante o período entre as décadas de 1850 e 1880, a organização das ferrovias brasileiras atenderam ao modelo supra citado. Nas últimas décadas do século XIX e ao longo da primeira parte do XX, a estas linhas pioneiras foram se agregando outras linhas que formaram malhas ferroviárias regionais, sempre direcionadas aos principais portos exportadores.

No Sudeste aparecem dois complexos ferroviários: o que atende ao Rio de Janeiro, Minas Gerais e parte do Espírito Santo e São Paulo, articulado com os portos do Rio de Janeiro, Niterói e Angra dos Reis e o outro que abrange o estado de São Paulo, sul de Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e norte do Paraná, vinculado ao Porto de Santos. No Nordeste, havia quatro complexos interligados regionalmente que tinham como objetivo final os portos das cidades de Salvador, Aracaju, Maceió, João Pessoa, Natal, Fortaleza, Camucim (CE), São Luís e, especialmente, Recife. Na região Sul as ferrovias paranaenses são direcionadas ao Porto de Paranaguá, em Santa Catarina, ao Porto de São Francisco do Sul e no Rio Grande do Sul, são os portos das cidades de Porto Alegre e Rio Grande, que estão na ponta das ferrovias gaúchas. (IBGE, 1977; RFFSA, 1988).

Todos esses complexos ferroviários regionais tiveram a sua importância para a economia nacional no início do século XX, no entanto, aquele da região Sudeste, com as ferrovias do Estado de São Paulo associadas à produção de café, possui destaque especial. Em função da importância do café na economia internacional, a malha paulista acompanhou a expansão dos cafezais²², "onda verde", tornando-se com a integração das quatro principais ferrovias paulistas (Mogiana, Paulista, Ituana e Sorocabana) a maior e mais eficiente rede ferroviária do país.

²¹ As datas entre parênteses são relativas à inauguração do primeiro trecho da ferrovia.

²² Por esta razão a malha paulista constituiu a forma arboricular, e, superado este fundamento econômico que a motivou, a malha ferroviária paulista passou por uma reestruturação que culminou com a supressão de muitos trechos antieconômicos. (MATOS, 1974, p. 130).

O avanço da economia brasileira, com a participação da economia cafeeira (mesmo sem contar ainda com a industrialização capitalista), aconteceu com a introdução da estrada de ferro – comandada pelo capital mercantil nacional²³, apoiada pelo capital financeiro inglês²⁴. O estado brasileiro, ao conceber garantia de juros aos investimentos externos em ferrovias, assegurando ao capital estrangeiro rentabilidade certa a longo prazo, desempenhou papel essencial²⁵. Isto explica o surto ferroviário da segunda metade dos anos 1860 (MELLO, 1984).

Com a construção da ferrovia, uma verdadeira revolução se operou na economia cafeeira²⁶: transferência de mão-de-obra do transporte para a lavoura; maior rapidez nas comunicações, maior capacidade de transporte, baixos fretes; melhor conservação do produto, que apresentava superior qualidade e obtinha preços mais altos no mercado internacional e, portanto, possibilidades de maiores lucros e novas perspectivas para o trabalho assalariado (COSTA, 1966, pp. 173/174).

O complexo exportador cafeeiro gerou o capital-dinheiro²⁷ que se transformou em capital industrial e criou as condições necessárias à essa transformação: uma oferta abundante no mercado de trabalho e uma capacidade para importar alimentos, meios de produção e bens de consumo e capitais, o que só foi possível porque se estava atravessando o auge da exportação. O complexo exportador cafeeiro, integrado a um núcleo produtivo, inclui as atividades de beneficiamento, por um segmento urbano (serviços de transportes: ferrovia e portos), comerciais (casas importadoras e exportadoras) e financeiras (bancos). Após as reformas fiscais entre 1899/1902, o Estado lançou-se num vigoroso programa de investimentos (15% do gasto federal

²³ Historicamente, a indústria pesada nasceu apoiada à grande inovação representada pela estrada de ferro e pelo apoio do estado, e não com a expansão do mercado interno de bens de consumo final, como nos demais países. (MELLO, 1984, P.118).

²⁴ No período de 1860 a 1889, foram concedidas licenças para abertura de 137 companhias estrangeiras, das quais 111 eram inglesas (LACERDA, 2002, p. 46).

²⁵ Sistema inspirado na Rússia czarista que desincentivava a eficiência tanto na construção quanto na operação, pois a garantia de juros significava remuneração certa para o capital aplicado (REVISTA FERROVIÁRIA, abril de 1997, p.5).

²⁶ “A expansão ferroviária coincide, do ponto de vista cronológico, com a ampliação das exportações de café, o que comprova que a economia cafeeira dinamizou e simultaneamente foi dinamizada pela melhoria do sistema de transportes” (ARIAS NETO, 2003, p.208)

²⁷ O capital cafeeiro é, ao mesmo tempo, agrário, industrial e mercantil. (MELLO, 1984).

entre 1903/1913) em infra-estrutura de transportes e melhoramentos urbanos. Isto foi possível por duas razões: pela expansão firme da receita federal e pelo crescimento das exportações do café e borracha; e pela retomada do endividamento externo (MELLO, 1984).

Em proporções economicamente menores à economia cafeeira, mas igualmente importante do ponto de vista social e político, a ferrovia desempenhou papel determinante para outros estados e regiões. São os casos dos estados do Paraná, com a erva-mate e a madeira, Santa Catarina com o carvão, o Rio Grande do Sul com o fumo e a região Nordeste com o algodão, cacau e açúcar (IBGE, 1977). Com relação às regiões Sul e Sudeste, é importante lembrar que essas duas regiões foram interligadas, no início do século XX, à malha paulista pela ferrovia “São Paulo/Rio Grande”, que desempenhou função pioneira e decisiva à integração regional e ao comércio interno do país.

Até os anos de 1950, a ferrovia foi o principal meio de transporte do Brasil. Desde 30/04/1854 (com a 1ª ferrovia), até 1889 (final da monarquia) houve o predomínio das concessionárias estrangeiras. No final deste período havia 66 empresas que exploravam mais de 9.500 km, sendo que 30 % delas pertenciam ao Estado. O período de 1889 até 1930 caracterizou-se por encampações, arrendamentos, falências, desmembramentos e formação de grandes redes privadas estrangeiras. No final do período havia 32,5 mil km e, com exceção à Central do Brasil e outras pequenas ferrovias, as demais eram administradas por capital estrangeiro. A partir de 1930 (início da Era Vargas), as ferrovias passaram, majoritariamente, a serem exploradas pelo Estado, com exceção da Estrada de Ferro Amapá e outras pequenas, de interesse industrial (SCHOPPA, 2004).

Este período culmina com a criação da RFFSA (1956), uma sociedade por ações, à qual ficaram incorporadas todas as estradas de ferro de propriedade da União, e administradas por ela, além daquelas que viessem a ser transferidas para o controle do Governo no futuro. Das 22 estradas de propriedade da União, 18 foram incorporadas,

sendo que 12 subordinadas ao DNEF, 4 autarquias e 2 sob administração especial, tornando a RFFSA a maior empresa (patrimônio) do Brasil.

*DNEF*²⁸: 1) Madeira/Mamoré, 2)Bragança, 3)São Luís/Teresina, 4)Central do Piauí, 5)Mossoró/Sousa, 6)Sampaio Corrêa, 7)Bahia/Minas, 8)Viação Férrea Fed. Leste Brasileiro, 9)Dona Teresa Cristina, 10)Noroeste do Brasil, 11)Goiás. *Autarquias*: 1)Central do Brasil, 2)Rede Mineira de Viação, 3)Rede Ferroviária do Nordeste e 4)Rede Viação Paraná/Santa Catarina. *Administração especial*: 1)EF Leopoldina e 2)EF Santos/Jundiaí.

No entanto, na época da criação da RFFSA, as ferrovias brasileiras apresentavam inúmeros problemas: material rodante precário, sobretudo, locomotivas; número de carros insuficientes para atender as demandas; métodos burocráticos de administração e operação ineficientes, despadronização, condições técnicas precárias e número excessivo de empregados²⁹. (SANTOS, 1993, p.161).

A partir da década de 1950, a economia brasileira foi se ajustando a um modelo de produção com implicações mais amplas - produção e troca em maior escala – e o processo exigia dinamismo no modelo de circulação. Começa, assim, o surto rodoviário brasileiro³⁰ (PRADO JÚNIOR, 1971).

Na contramão das políticas adotadas para o transporte da maioria dos países, os sistemas de transporte no Brasil não tinham articulação entre si e adequação ao seu uso³¹, sendo que a implantação do sistema rodoviário se fez em detrimento do ferroviário.

Com a rodovia, ficou claro que a vocação da ferrovia passou ser o transporte de mercadorias a granel, minérios e combustíveis, o que provocou uma imediata adaptação. A partir de 1970, a RFFSA e FEPASA passaram a adquirir vagões

²⁸ DNEF, Departamento Nacional de Estradas de Ferro (1942), sucedeu a antiga Inspeção Federal de Estradas Ligado ao Ministério dos Transportes. O DNEF fiscalizava as concessões, administrava suas próprias ferrovias e elaborava projetos para futuras obras ferroviárias. Foi extinto em 1974, substituído pelo Engfer (que funcionou até 1983) (SANTOS, 1993).

²⁹ Ao todo, as ferrovias incorporadas à RFFSA contavam com 158 mil funcionários

³⁰ Organizado pelo governo Kubitschek e impulsionado pela criação da Petrobrás (1953) e pela implantação da indústria automobilística (1956).

³¹ Transporte ferroviário: grandes volumes a grandes distâncias; transporte rodoviário: pequenos volumes a curtas distâncias.

graneleiros, vagões-tanque e gôndolas (minério). Em 1979, com o Governo Médici, determinou-se que empresas estatais transportassem suas cargas preferencialmente por ferrovia e hidrovias. (SANTOS, 1993)

A decadência do transporte ferroviário brasileiro foi estrutural e ocorreu em todo o país. No entanto, por características econômico-regionais, algumas ferrovias - especialmente aquelas das regiões Sul e Sudeste - apresentavam superávit³², o que permitiu a inclusão da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) no Plano Nacional de Desestatização (PND). Fecha-se assim mais um ciclo da história da ferrovia, que surgiu privado no século XIX, foi encampado pela primeira vez com a República, voltou aos concessionários no início do século XX, foi novamente encampado por Vargas e ultimamente foi devolvido ao setor privado com os leilões da Bolsa do Rio de Janeiro.

Até 1920 o Estado incentivou a ferrovia, criando legislação apropriada, bonificações e isenções às empresas do setor. Depois o Estado assumiu a coordenação de uma política de desmonte do setor ferroviário. O argumento do progresso se vinculou agora à rodovia, sendo a ferrovia identificada ao arcaísmo e ao antieconômico. Esta tendência se fortaleceu na década de 1950 durante e após o Governo Kubitschek. A implementação de desmonte aconteceu com maior ênfase após 1964, com a ditadura militar (com força do arbítrio, qualquer voz discordante era sufocada). Por isso os sindicatos ferroviários tornaram-se alvo de repressão. No final dos anos 1990, o desmonte atingiu a estrutura ferroviária e a classe dos ferroviários. (PAULA, 2004, p. 55)

Associado ao processo de privatização, nenhuma ferrovia importante foi construída nas últimas décadas. Algumas linhas, economicamente viáveis a curto e médio prazo para as companhias concessionárias, foram mantidas em operação enquanto outras tantas foram definitivamente desativadas.

Existem alguns avanços no sistema ferroviário após a privatização. Alguns setores foram modernizados (por ex., a utilização de locomotivas mais potentes, controle de tráfego mais eficiente e seguro) e a fabricação de equipamentos ferroviários (principalmente vagões) estão retomando a sua produção. Por outro lado, os cuidados com a infra-estrutura (linhas, pontes e edificações) apontam para índices de acidentes

³² Com o transporte de farelo de soja, fertilizantes e derivados de petróleo. (Administração da RFFSA, 1995).

ferroviários nunca vistos no Brasil³³, e a depredação de vários edifícios e equipamentos ferroviários (muitos centenários) expõe o descaso que atinge o patrimônio ferroviário, tanto sob responsabilidade das concessionárias quanto dos governos.

2.2 A CONSTRUÇÃO DA SIMBOLOGIA FERROVIÁRIA: A IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA E O CONTEXTO IDEOLÓGICO, POLÍTICO E ECONÔMICO DO BRASIL (E PARANÁ)

A ferrovia surgiu na Inglaterra, no início do século XIX (1825), e, ao contrário de outras tecnologias daquele século, foi implantada rapidamente em vários países - centrais e periféricos³⁴. Isto era possível em função das transformações radicais que o capitalismo internacional experimentava: o neocolonialismo ou imperialismo moderno (ARIAS NETO, 2003).

As áreas periféricas, que se caracterizavam por serem fornecedoras de produtos primários, possuírem mão-de-obra barata e ausência de políticas sociais, receberam das potências hegemônicas volumosas aplicações financeiras e investimentos na produção. Era o fluxo comercial e financeiro entre colônia e metrópole, sob a égide do mercado competitivo entre os Estados metropolitanos.

No entanto, a inclusão dos “fornecedores de matéria-prima”, ao modelo capitalista vigente, se deu de forma economicamente desigual³⁵, a que Paul Singer³⁶ (citado por CHAUI, 2000), denominou de “dependência consentida”. Os países periféricos

³³ Editorial da “Plataforma e Embarque” (órgão de divulgação da Associação de defesa, preservação e valorização da ferrovia do Brasil). (Curitiba, março de 2004, ano 12, nº 07, p.02).

³⁴ Alguns exemplos: França (1827), Alemanha e Bélgica (1835), Rússia (1836), Cuba (1837), Peru (1849), Brasil (1854) e Argentina (1857) (SCHOPPA, 2004, p. 19).

³⁵ O crescimento para fora, que marca as economias latino-americanas, determina que as exportações representaram único componente autônomo de crescimento de renda. O setor externo surge como centro dinâmico da economia. (MELLO, 1998).

³⁶ SINGER, P. (1998). De dependência em dependência: consentida, tolerada e desejada. **Estudos avançados**, vol.12.

achavam que bastava incorporar o discurso das nações centrais para imprimir maior velocidade às suas conquistas e, assim, entrar no rol das nações civilizadas e progressistas. O que havia, de fato, era a manutenção do lugar periférico dos países coloniais, pois a ideologia do progresso impedia a percepção de características menos edificantes deste processo: o etnocentrismo, o desrespeito aos valores culturais, a injusta distribuição de riquezas, a prepotência, a violência e a exploração (NEVES, 2003).

As mudanças sociais (fins do séc. XIX e início do XX) foram estimuladas, sobretudo por um novo dinamismo no contexto da economia internacional, pois não bastava às potências incorporarem novas áreas territoriais, era necessário transformar o modo de vida das sociedades tradicionais, de forma a instalar-se os hábitos e práticas de produção e consumo conformes ao novo padrão da economia de base científico-tecnológica. (SEVCENKO, 2003).

Uma nova concepção de tempo e de história acompanha as múltiplas mudanças que, aproximadamente entre 1870 e a I Guerra, se multiplicam em todos os âmbitos. [...] Uniforme, rigidamente controlado, cada vez mais veloz e pautado pela eficiência, o tempo é visto como um *continuum* [...] que assinala a sempre renovada conquista do *progresso* e da *civilização*, marcado com um sinal de positividade e oposto ao atraso e barbárie, negativado. Neste tempo retilíneo e direcionado mover-se-iam todas as nações, que se viam e eram vistas como modernas na medida em que se situassem no limiar das mais recentes conquistas da época, consideradas como manifestações inequívocas da primazia de seu engenho e arte.” (NEVES, 2003, p.23).

A participação brasileira neste processo teve início no final da década de 1860, quando o país emergiu para o *novo* liberalismo (ARIAS NETO, 2003), em que os investimentos realizaram-se nas formas de empréstimos aos governos imperial e republicano, com a implantação de ferrovias e modernização de portos, melhoramentos urbanos e na forma de capital constante para incrementar a economia agro exportadora³⁷.

A maré liberal democrática do fim do século, acalentada por diferentes agentes sociais e políticos, com propostas abolicionistas, imigrantistas, republicanas,

³⁷ Havia um grande incremento adquirido pelo comércio internacional, resultado da industrialização e do aperfeiçoamento técnico e organizacional do tráfico mercantil e financeiro (PRADO JÚNIOR, 1945).

democráticas e industrializantes (ARIAS NETO, 2003), marca a busca pelo progresso ou melhoramentos que o Brasil conseguiria por estar inserindo-se ao “sistema-mundo”

Contudo, o otimismo sem limites, estimulado pelas conquistas da ciência e da tecnologia que redesenhavam o quadro internacional, conduziu o Brasil a uma inserção cultural atropelada à “moderna civilização ocidental”. Na busca dos “ideais modernos”, associação indissolúvel entre conceitos de *progresso* e de *civilização*, o Brasil – nas palavras de Euclides da Cunha - procurava imitar “em faina cega de copistas e fugindo ao transigir mais ligeiro com as exigências da nossa própria nacionalidade” os modos de viver, os valores institucionais, os códigos e as modas daquelas que então eram vistas como nações progressistas e civilizadas (ARIAS NETO, 2003).

As mudanças que se operaram no Brasil, criaram um clima ufanista e nacionalista que afetou a ordem e as hierarquias sociais, como também as noções de tempo e espaço das pessoas³⁸. A revolução científico-tecnológica, associada à implantação da República, entrou em cena com uma nova elite de jovens intelectuais, artistas, políticos e militares - a chamada geração de 70³⁹, mediadores da integração do país aos novos termos da gestão internacional do capitalismo. A *belle époque* brasileira⁴⁰ aconteceria entre 1900/20, com aumento das exportações e início da substituição de importações por indústrias nacionais (SEVCENKO, 2003).

Houve, no entanto, a necessidade de convencimento para as propostas do “mundo novo” para a sociedade brasileira, que se caracterizava por ser, na sua maioria,

³⁸ “‘Vertigem e aceleração do tempo’, o que sentiram as pessoas das principais cidades brasileiras, durante a passagem do séc. XIX para o XX”. (NEVES, 2003, p.15).

³⁹ As bases de inspiração da nova elite eram as correntes científicas do darwinismo social de Spencer, o monismo alemão e o positivismo de Comte (SEVCENKO, 2003).

⁴⁰ Neste período, associado à *belle époque* nacional, surgiu no Paraná o “Movimento Paranista”. O “Paranismo”, como também é chamado, foi um movimento que surgiu no início do século XX, em Curitiba (por iniciativa de Nestor Victor, Romário Martins e Rocha Pombo), num momento de efervescência econômica e cultural propiciada pelo surto da erva-mate, e quando o estado do Paraná poderia criar uma imagem regional favorável às novas tendências nacionais. O Movimento Paranista se pautava em valores como a ordem, a civilização/civilidade, o progresso e o desenvolvimento urbano-industrial. Recebeu influência do Positivismo e teve como principal objetivo entrar na modernidade com a urbanização e a proliferação das produções culturais e construir uma imagem do Paraná progressista e contribuir para a idéia progressista da nação (SZESZ, ?) e (CHAVES, 2001).

tradicional com relação aos hábitos e aos costumes, à produção⁴¹ e ao consumo e leal seguidora do regime monárquico, desinformada dos acontecimentos para além da sua localidade.

Assim, a disseminação das idéias de um novo Brasil (republicano), participante do mundo ocidental capitalista, não poderia ser feito por meio de discurso, somente. Ela teria que ser feito através de interpretação mais facilitada, uma linguagem universal, constituída por imagens, signos, símbolos e mitos.

O imaginário social é constituído e se expressa por ideologias e utopias, mas também por símbolos, alegorias, rituais, mitos. Símbolos e mitos podem, por seu caráter difuso, por sua leitura menos codificada, tornar-se elementos poderosos de projeção de interesses, aspirações e medos coletivos. Na medida em que tenham êxito em atingir o imaginário, podem também plasmar visões de mundo e modelar condutas. (...) A manipulação do imaginário social é particularmente importante em momentos de mudança política e social, em momentos de redefinição de identidades coletivas (república, industrialização, urbanização) (CARVALHO, 1990, pp. 10/11).

Com este intuito, nas três últimas décadas do século XIX, governo e pessoas ligadas ao novo regime, influenciados com a reconhecida estratégia da Revolução Francesa e baseando-se na metodologia positivista, organizaram-se na construção e no reconhecimento de símbolos que pudessem referenciar a república brasileira e o novo *status quo*.

Entre os principais elementos que poderiam se constituir em símbolos para a afirmação da idéia republicana estavam as inovações tecnológicas – certamente as responsáveis pelas grandes transformações que o Brasil teria porvir.

Com isso, a ferrovia, uma das mais importantes tecnologias de vanguarda, transformou-se facilmente num símbolo de progresso para o Brasil, pois apresentava características convincentes e inapeláveis: foi praticamente implantada simultaneamente aos países ricos; era considerada um dos principais elementos para o desenvolvimento econômico nacional, dinamizando as exportações e a concentração financeira das atividades voltadas ao transporte; promoveu modificações do espaço urbano das “cidades ferroviárias” com a implantação de equipamentos ferroviários;

⁴¹ O principal contraste era o caráter progressista do capitalismo e a natureza antiprogressista da economia mercantil-escravista” (MELLO, 1998, p. 79)

estabeleceu o surgimento de uma classe trabalhadora privilegiada⁴²; possibilitou o transporte rápido, seguro e confortável para carga e pessoas⁴³; acelerou os processos de integração regionais e nacional. Apresentou-se, assim, como uma inovação paradigmática para a sociedade, pois além de substituir formidavelmente os precários carroções e “lombo de mulas” em estradas irregulares, e implantar equipamentos modernos e de grandes proporções, a ferrovia delineou um novo cenário para as relações humanas. “O apelo popular do trem era muito grande, sobretudo nas localidades do interior brasileiro. Ir à estação era, antes do advento do rádio e da televisão, o contato humano mais importante com as pessoas, com o novo” (SCHOPPA, 2004, p.09).

A construção simbólica da ferrovia, a favor da estratégica disseminação do ideal republicano brasileiro, foi precedida por um júbilo universal que enaltecia a ferrovia desde a sua invenção. “Na segunda metade do século XIX e princípios do século XX, o mundo ocidental viveu uma verdadeira “febre” das exposições universais, quando a engenharia ferroviária desempenhou um papel de destaque. Vivia-se a euforia das inovações técnicas, tanto na Europa quanto no Brasil. A arquitetura de vidro e ferro moldava as estações ferroviárias, verdadeiros templos de modernidade. (PAULA, 2004. p.46). Na FOTOGRAFIA 1 a Estação Ferroviária de Ponta Grossa (PR) é apresentada, em 1908, como objeto de um cartão postal para o exterior.

Neste contexto, a ferrovia apresentou-se facilmente como um símbolo que poderia ser manipulado em prol de interesses políticos e ideológicos. “Como a ação tinha que se basear no convencimento, impunha-se o uso dos símbolos. Em primeiro lugar a palavra escrita e falada, que era a arma principal de convencimento dos setores médios⁴⁴. Dela fizeram uso abundante em livros, jornais, publicações da igreja e conferências públicas.” (CARVALHO, 1990, p.140).

⁴² O “ferroviário” tinha este *status*, no início do século XX, por trabalhar numa das principais empresas do Brasil, possuir um salário acima da média e regalias trabalhistas incomuns na época (assistência médica, crédito etc.).

⁴³ A ferrovia foi um dos principais elos de ligação entre os grandes centros urbanos e o interior alienado – os dois Brasis, nas palavras de Euclides da Cunha (NEVES, 2003).

⁴⁴ “No Brasil, o proletariado rural não existia politicamente, e o urbano apenas começa a se formar. Os conservadores estavam presos à escravidão e a monarquia. As mulheres estavam presas ao modelo patriarcal e

Fotografia 01
Estações Ferroviárias de Ponta Grossa (PR), 1908.



Autor: ND
Fonte: Rotary Club Ponta Grossa

católico. Restavam as classes médias – elementos passíveis em se transformar em forças de progresso” (CARVALHO, 1990, p.140).

Na transposição para o século XX, a imprensa escrita era o principal veículo de comunicação. Associado à região dos Campos Gerais, o conteúdo apresentado nos principais jornais locais⁴⁵ e demais publicações retrata de forma enfática a relação entre a ferrovia e o início de um período progressista, de modernização e enriquecimento capitalista. Muitos romancistas, cronistas, jornalistas e historiadores reafirmaram esta tendência.

...tal cobertura da mídia constitui uma representação lingüística, e às vezes também pictórica, de uma nova tecnologia na sociedade. “As variações na cobertura da mídia no tempo e no espaço são comparadas, em um delineamento paralelo, com as percepções públicas e os processos das políticas públicas, a fim de explicar a trajetória tecnológica em diferentes contextos.” (BAUER & GASKELL, 1999, p.196)

PAULA em “O futuro traído pelo passado: a produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras”, HOBBSAWM em “A invenção das tradições”, LOBO em “Geografia Humana do Brasil” e “O PROGRESSO” são alguns exemplos de autores e jornal que indicam o prestígio da ferrovia e auxiliam na construção da sua representatividade mítica no início do século XX. No ANEXO 1, apresenta-se um rol complementar de textos de jornais⁴⁶ do início do século XX e de autores brasileiros que abordam sobre o período inicial de funcionamento da ferrovia e do seu papel na economia e na sociedade brasileira/paranaense/local.

A ideologia do progresso incorporada ao transporte ferroviário moldou hábitos sociais, provocou sonhos e esperanças. [...] Símbolo da modernidade e do futurismo, o trem chegava às cidades desenhando uma nova paisagem urbana, criando bairros e redefinindo o sentido do tempo. [...] A chegada do trem marcava as horas, trazia as notícias da capital e os moços casadoiros. Em torno das estações era a festa dos ‘encontros e despedidas’. (PAULA, 2002, pp. 48/49).

A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a grande muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia. (HOBBSAWM, 1977, p.61).

⁴⁵ Dentre os principais dos Campos Gerais, estão os jornais pontagrossenses: Campos Gerais (1893), Gazeta dos Campos (1899), O Comércio (1904), Luz Essência (1905), O Escalpello (1908), O Progresso (1907) e Diário dos Campos (1913) (CHAVES, 1988).

⁴⁶ O Progresso e Diário dos Campos (Ponta Grossa/PR), que constituem acervo museológico.

Tais estradas de ferro desempenharam papel importante em nossa economia, a ponto de, em muitas regiões do país em início deste século avaliar-se geralmente a importância de uma cidade pelo fato de ser ou não servida pelos trilhos. (LOBO, 1973, p.130).

Ponta Grossa é o centro do Paraná, incontestavelmente é o centro de sua vida commercial e industrial. Asseguram-lhes, fatalmente, essas qualidades preponderantes, a posição da cidade no mappa estadual, o facto della ser no futuro o ponto de partida de ramais ferroviários, ponto obrigatório de parada de trens[...] Um dos segredos do progresso local, que transformou o burgo apagado de há dez anos atrás na urbs agitada e triumphal de hoje foi, indubitavelmente, a vontade enérgica e indomável do povo pontagrossense. Essa vontade poderosa é que vai fazendo surgirem os melhoramentos que outhorgarão à princeza dos campos o título incontestável de cidade ideal. (O PROGRESSO, 20 de jul. de 1912, p. 1).

A representatividade da ferrovia como tecnologia de vanguarda, associada à expectativa de desenvolvimento, foi inicialmente incentivada pelo movimento republicano, ampliou-se nas décadas de 1920/30 e se estendeu até meados do século XX, quando diminuíram consideravelmente os investimentos de manutenção e modernização da estrutura ferroviária brasileira em função da nova ordem: o transporte rodoviário.

No estado do Paraná, a concepção romantizada da ferrovia foi igualmente incorporada por um movimento paralelo, associado ao movimento republicano: acontecia no Paraná o “Movimento Paranista” ou “Paranismo” que, além de seguir a tendência nacional da busca da civilidade e do progresso, também visava constituir uma identidade regional ao Estado do Paraná.

Após o desmembramento da Província de São Paulo (1853), o Paraná se caracterizava por ser uma economia periférica e apresentar uma contínua relação de dependência ao longo de sua história, o que se constituía em poderosa força negativa no seu processo de desenvolvimento econômico (PADIS, 1981).

A experiência de construção de uma identidade cultural para o estado do Paraná está ligada, de uma lado à ascensão do regime republicano que permite a descentralização administrativa e a conseqüente construção dos regionalismos e, de outro, à efervescência cultural pela qual passava a cidade de Curitiba no início do século, fruto do surto econômico da erva-mate.” (PEREIRA, ?, p.273)

Assim, o Movimento Paranista se pautava em valores como a ordem, a civilização/civilidade, o progresso, o desenvolvimento urbano-industrial e o futuro

positivo. Recebeu influência do Positivismo e teve como principal objetivo entrar na modernidade com a urbanização e a proliferação das produções culturais (principalmente na capital) e construir uma imagem do Paraná progressista a fim de contribuir com a idéia progressista da nação. (CHAVES, 1998).

A conjuntura nacional - e neste contexto, a participação da recém criada Província do Paraná – apresentou transformações importantes nos sessenta anos de passagem dos séculos XIX e XX: mudança da modalidade de aquisição de terras (das sesmarias e posses, para a compra), regulamentação do sistema da pequena e média propriedade (que vai caracterizar a estrutura agrária no Paraná), a Guerra do Paraguai e abolição da escravatura, substituição do trabalho escravo pelo assalariado, desagregação da sociedade tradicional agrária, aumento e diversidade da população (imigração), primeiras tentativas de industrialização, passagem do sistema centralizado do Império para o descentralizado, proclamação da República (federalismo) (COSTA, 1996, p.33) e a implantação e ampliação da rede ferroviária.

A ferrovia que se apresentou como uma inovação de destaque mundial e que, por si só, possuía uma simbologia privilegiada, foi engrandecida pelos movimentos republicanos e Paranista, pois, ao mesmo tempo em que se apresentou como um dos elementos da fase progressista mundial caracterizou-se por ser uma tecnologia trazida pelos novos ares ideológicos e políticos que colocariam o país no mapa das nações desenvolvidas.

3 A FERROVIA E A ESTRUTURAÇÃO REGIONAL

Conforme texto apresentado no capítulo anterior (3.1 Ferrovia: breve historiografia econômica), as ferrovias brasileiras foram implantadas para atender às demandas de produtos exportáveis. Regiões produtoras/exportadoras de matérias-primas formaram as “bacias de exportação” e apresentaram uma organização territorial específica para este fim. No que diz respeito aos transportes, a infra-estrutura era formada por uma ferrovia entre o interior produtor e o litoral, estradas naturais de acessos ao sistema ferroviário e o porto exportador.

Todavia, este modelo teve uma significativa ruptura na região Centro-Sul, quando o estado de São Paulo tornou-se pólo dinâmico de uma área que abrange os estados da região Sul e, de modo incompleto, Minas Gerais e Rio de Janeiro.

Com a economia do café - a princípio outro subespaço de produção -, a elite rural transformou-se, e a nova aristocracia cafeeira corroborou no desenvolvimento da indústria e do comércio e, conseqüentemente, na modernização do capitalismo nacional. A implantação de infra-estrutura não apenas voltada às exportações, mas também de integração regional, contribuiu para que esta região se diferenciasse das demais brasileiras, dando-lhe uma dianteira ao processo de industrialização e de desenvolvimento econômico, especialmente ao estado de São Paulo (SANTOS, 1996).

Um dos principais fatores que contribuíram para a nova ordem foi a implantação da primeira ferrovia integradora do Brasil, a “São Paulo/Rio Grande do Sul”, em 1904. Além do aceleração ao processo de comercialização interna e de urbanização, esta ferrovia contribuiu para o aumento da área de produção agropastoril e extrativismo desta parte do Brasil, bem como favoreceu a ocupação populacional, especialmente àquela relativa aos núcleos povoadores de imigrantes.

É possível, portanto, considerar a influência das ferrovias na organização regional, desde o final do século XIX e ao longo do século XX (região dos Campos Gerais) através de cinco óticas complementares: a análise intra-regional, quando existia tão somente a bacia exportadora do Paraná e a ferrovia potencializou o escoamento da

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

“... a ‘sociedade’ no seu conjunto, compreendendo a cidade, o campo e as instituições que regulamentam as suas relações, tende a se constituir em *rede de cidades*, com uma certa divisão de trabalho (tecnicamente, socialmente, politicamente) feita entre essas cidades ligadas por estradas [...] por relações comerciais e bancárias” (LEFEBVRE, 1991, p. 05).

3.1 A FERROVIA E O ESPAÇO DE PRODUÇÃO INTRA-REGIONAL

As ferrovias brasileiras foram implantadas em áreas específicas para dinamizar uma estrutura de produção e exportação já existente. Na região que abrange o sul do Paraná e norte de Santa Catarina, o transporte ferroviário foi implantado para atender às exportações de erva-mate (produto principal) e madeira

Inicialmente mais influente para o deslocamento da fronteira de ocupação do que para a economia regional, a atividade ervateira passou a ter um peso maior na economia paranaense com a construção da Estrada da Graciosa (1855) – ligação entre o litoral e Curitiba.

Toda a produção do centro sul paranaense e norte catarinense eram escoados por carroções até Ponta Grossa e via navegação fluvial pelo rio Iguaçu⁴⁷ até Porto

⁴⁷ A navegação a vapor do rio Iguaçu e afluentes teve início em 1882. Cargas e passageiros circularam por cinquenta anos através das principais cidades portuárias fluviais paranaenses (União da Vitória, São Mateus do Sul e Porto Amazonas). O transporte fluvial no rio Iguaçu terminou com a decadência da economia ervateira (SEBBEN, 1992).

Amazonas, para depois seguirem no lombo das mulas até o litoral através da “Graciosa” (estrada que percorre a Serra do Mar).

A implantação da ferrovia, iniciada em 1880, entre o Porto de Paranaguá e Curitiba, foi concluída em 1885, pela “*Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésilien*”. Após a inauguração, a concessão foi transferida para a “*Compagnie Générale des Chemins de Fer Paraná*”, que construiu o ramal Morretes e Antonina⁴⁸ (1892) e prolongou a linha tronco, primeiro até Porto Amazonas, depois até Ponta Grossa (1894) – (FIGURA 2).

Na primeira década do século XX, com o funcionamento da ferrovia, as exportações, principalmente para o mercado platino, tornaram-se regulares, e o produto chegou a ocupar a terceira posição nas exportações nacionais na década de 1930⁴⁹. Também se fazia pelo Porto de Paranaguá o caminho inverso do comércio exterior⁵⁰ (BALHANA; MACHADO; WESTPHALEN, 1969). A relação e quantificação dos principais produtos transportados pela Estrada de Ferro do Paraná, no ano de 1936, são apresentadas na TABELA 1.

Além da expansão do comércio exterior, vivia-se no Brasil um período (segunda metade do século XIX) de modificações sociais e culturais: abolição da escravatura, introdução ao trabalho assalariado e ao incipiente comércio interno⁵¹.

O Estado do Paraná que buscava uma identidade regional, tanto para se firmar na nova ordem territorial do Brasil – formação dos estados⁵² – quanto para se livrar da dependência do estado de São Paulo, era formado basicamente pela região conhecida por “Paraná Pioneiro” (que abrange a região centro-sul e litoral)⁵³.

⁴⁸ Cidade portuária paranaense que movimentou parte das exportações no início do século XX.

⁴⁹ Na passagem do século, o mate contribuía com 98 % das exportações e com 40 % da arrecadação do Estado do Paraná (PADIS, 1998, p.57).

⁵⁰ Farinha, tecidos, remédios, louças, utensílios, bebidas, gêneros alimentícios, açúcar, armas, produtos de limpeza e higiene, ferramentas etc. (SILVEIRA, n.d.)

⁵¹ Entre o período 1848/1930, enquanto a população brasileira se multiplicava cinco vezes, a do Paraná crescia em proporção três vezes maior, duplicando-se a cada dezoito anos. (PADIS, 1998, p.185).

⁵² É com a República que se disseminam os discursos regionais. O federalismo republicano e seu caráter descentralizador permitiu as construções de identidades regionais. (SZESZ, 1997, p.04).

⁵³ Até a década de 1920, falar de algumas regiões do Paraná – norte do estado e extremo oeste - era, ainda, mencionar uma região de florestas inóspitas, “viveiros de feras”, atravessada por indígenas e caboclos nômades. (SZESZ, 1997, p. 69).

Figura 02
Região dos Campos Gerais (PR).

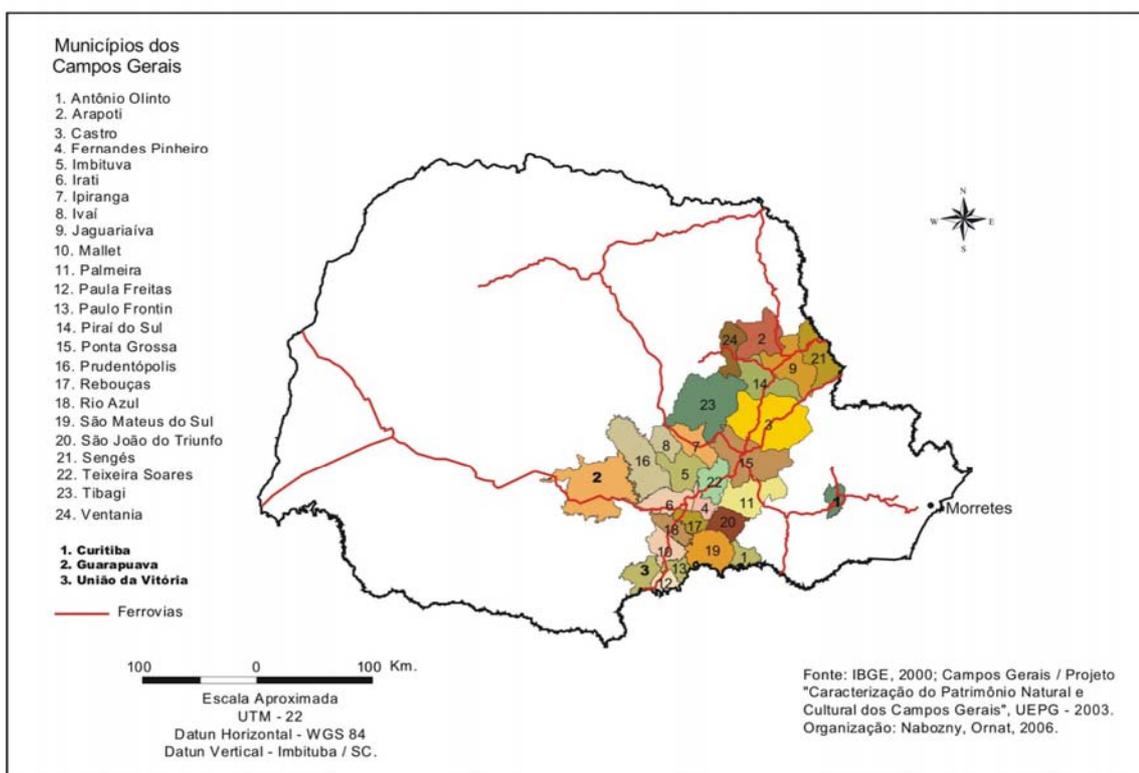


TABELA 1
PRINCIPAIS PRODUTOS TRANSPORTADOS PELA FERROVIA: “ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ” (PONTA GROSSA, 1936).

Erva-mate cancheada.....	5.645,4 t
Carne de porco preparada....	1.862,0 t
Erva-mate beneficiada.....	966,7 t
Farinha de mandioca.....	484,7 t
Couros diversos.....	426,6 t
Cera.....	115,1 t
Mel.....	40,0 t
Gelo.....	40,0 t
Kaolin.....	40,0 t
Talco bruto.....	36,2 t
Chope.....	35.000 l.
Água mineral.....	2.000 cx.
Cerveja.....	39.000 cx.

Fonte: SILVEIRA (n.d.)

Ano: n.d.

Desta forma, se fortaleceu nesta região do estado uma elite formada por industriais e comerciantes ervateiros (especialmente de Paranaguá e Curitiba) e fazendeiros dos Campos Gerais (advindos do Tropeirismo). “Foram eles que obtiveram a emancipação político-administrativa da província do Paraná e que constituíram as oligarquias políticas dominantes em todo o período provincial.” (SILVEIRA, ?, p.113).

A formação política, social e cultural do Paraná é constituída originalmente através desse grupo dominante. “Assim”, a construção de região está inserida em uma operação de hegemonização, que se dá em um duplo processo: na luta dos que dominam externamente os espaços regionais, na própria construção da nação, e na afirmação de uma classe dominante que busca no discurso regional, afirmar seus projetos políticos e econômicos (SZESZ, 1997, p.22).

A ferrovia foi um dos agentes para a formação desta parte do Estado, hoje denominada de Paraná Pioneiro⁵⁴. Potencializou a bacia exportadora da erva-mate e madeira, auxiliou na introjeção do discurso progressista do “Paraná ideal”, formou

⁵⁴ Ao longo do século XX outros ramais foram implantados no Paraná. Inicialmente na região norte e posteriormente na região oeste.

uma classe trabalhadora participante e influente e auxiliou na reformulação social e cultural do estado.

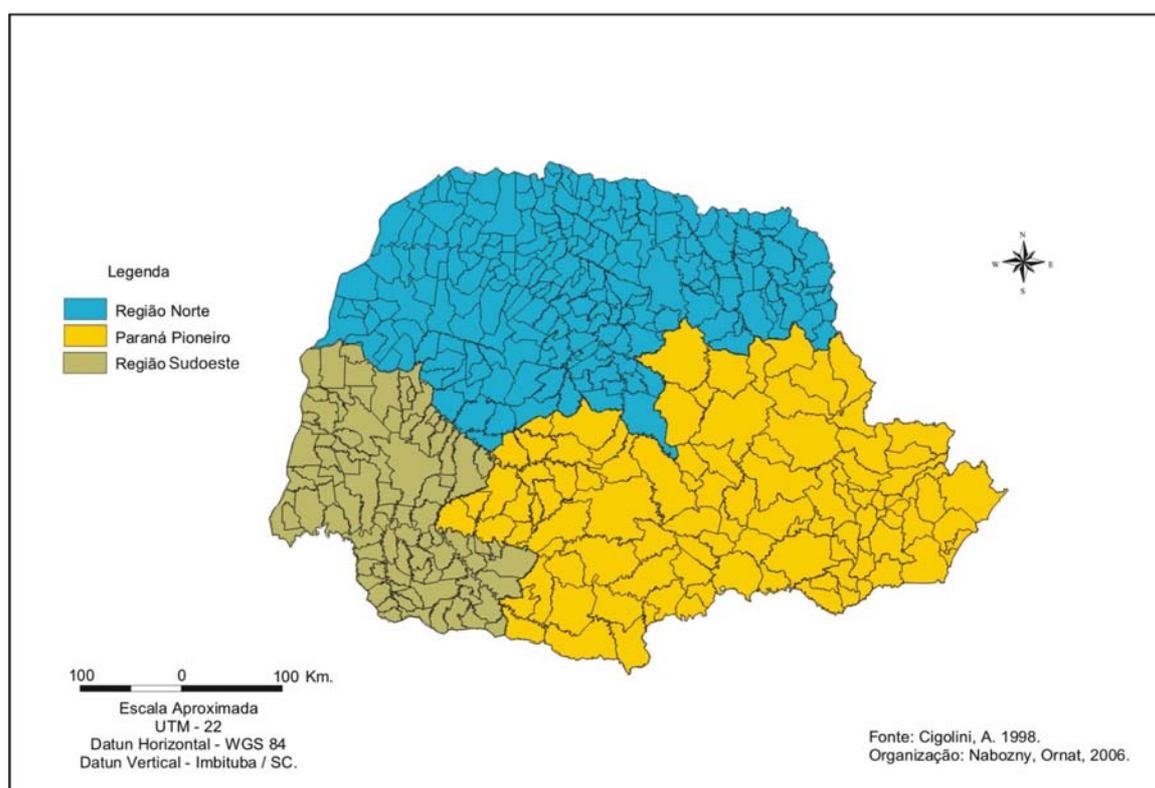
A formação da identidade paranaense ocorreu de forma diferenciada, no que se refere ao território e ao período. Atualmente o estado do Paraná possui uma divisão interna caracterizada: o Paraná Pioneiro, tradicional e conservador, das primeiras estradas (ferrovias), dos imigrantes europeus, museológico, do centro político e administrativo, formado pela região centro-sul e litoral; o Norte, de terras férteis, financeiramente dinâmico, ocupado ao longo do século XX com a expansão do café, com as Companhias de Terras e pela migração interna e imigração japonesa; e o extremo oeste, de ocupação ulterior, principalmente por filhos de imigrantes europeus, imigrantes árabes⁵⁵ e gaúchos (FIGURA 3).

É no Paraná Pioneiro que se encontra o patrimônio ferroviário mais antigo, onde muitas das estações de passageiros apresentam o estilo da arquitetura européia e a opulência da *belle époque*. E nesta região que se concentra o maior contingente de trabalhadores ferroviários, especialmente os mais antigos, e onde estão as principais associações de trabalhadores ferroviários e também aquelas de defesa do patrimônio e da memória ferroviária⁵⁶.

⁵⁵ É significativa a presença árabe na região de Foz do Iguaçu.

⁵⁶ Os mais importantes: ABPF(PR) – Associação brasileira da preservação da memória ferroviária (Curitiba); AENFER – Associação dos Engenheiros ferroviários (Curitiba); Clube Maria Fumaça (Curitiba); SINDIFER – Sindicato dos ferroviários (Ponta Grossa); ASFER – Associação dos ferroviários (Ponta Grossa) e o DEPLA – Superintendência Adjunta de Planejamento do Depto. Regional de Estudos e Programas da Rede Ferroviária (regional/Curitiba).

Figura 03
Divisão histórico-regional do estado do Paraná



3.2 A REDE FERROVIÁRIA INTER-REGIONAL

O período que compreende os três quartos finais do séc. XIX apresentou transformações importantes para o Brasil; deu-se início às modificações estruturais decisivas nos âmbitos econômico, político, social e cultural, que conduziram o país para uma conjuntura completamente diferenciada daquela até então experimentada.

O período de trezentos anos de colonialismo esgotara as suas possibilidades e, diante das alternativas de perecer ou modificar-se, o Brasil põe em movimento um conjunto de transformações profundas que irão alterar as estruturas das suas instituições e transpor o paradigma que separa o Brasil colonial do Brasil contemporâneo, ainda em construção (PRADO JÚNIOR, 1989)⁵⁷.

Sobre a transposição entre esses “modelos de Brasil” - formação histórica do território nacional – é possível relacionar a ampliação inter-regional da rede ferroviária no rol de elementos e fatores importantes desta sucessão. O desenvolvimento histórico se faz sobre e com o espaço terrestre, e, neste sentido, toda formação social é também territorial, pois necessariamente se espacializa e se caracteriza como um dos elementos definidores das particularidades nacionais (MORAES, 2002, p.60).

Havia, portanto, uma formação territorial baseada na forma de produção colonial, e a apropriação dos espaços obedeciam a um modelo que exprimia o sentido dos fluxos. Como os portos eram pontos importantes deste sistema, a via marítima de cabotagem era a mais utilizada para o transporte inter-regional, o que corroborava para que os caminhos continentais fossem precários. A hierarquia entre essas cidades isoladas pela inexistência de transporte rápido dependia das relações com o estrangeiro (SANTOS, 2003, p.34).

A formação territorial do Brasil contemporâneo se estabeleceu através do conceito de modernização das elites brasileiras. E ao mesmo tempo em que elas mantiveram o caráter regionalista – administraram sobre fundos territoriais e buscaram um discurso que evidenciasse a identidade regional - também se lançaram num plano nacional que referenciasse a nova fase republicana. “O conceito de modernização das elites

⁵⁷ Primeira edição: 1942.

brasileiras, reveste-se de densa espacialidade. Pode-se dizer que modernizar é, entre outras coisas, reorganizar e ocupar o território, dotá-lo de novos equipamentos e sistemas de engenharia, conectar suas partes com estradas e sistemas de comunicação” (MORAES, 2002, p.121)⁵⁸.

O Brasil mecanizou-se a partir da segunda metade do século XIX, primeiro com as usinas açucareiras, depois com a navegação a vapor e as estradas de ferro. “Às técnicas da máquina circunscritas à produção sucedem as técnicas da máquina incluídas no território” (SANTOS, 2003, p.35).

Houve a participação da ferrovia neste processo de reorganização e ocupação do território nacional. Reconhecida como meio de transporte mais eficiente e inovador da época, a ferrovia inevitavelmente foi considerada o empreendimento ideal para auxiliar na nova formação territorial, pois associava a construção material e técnica com a construção simbólica. “Cada apropriação do espaço implica uma nova atribuição de coerência, de uma nova lógica que adquire conteúdo com um devir social específico, no qual se tecem o individual e o coletivo” (NICOLAS, 2002, p. 85).

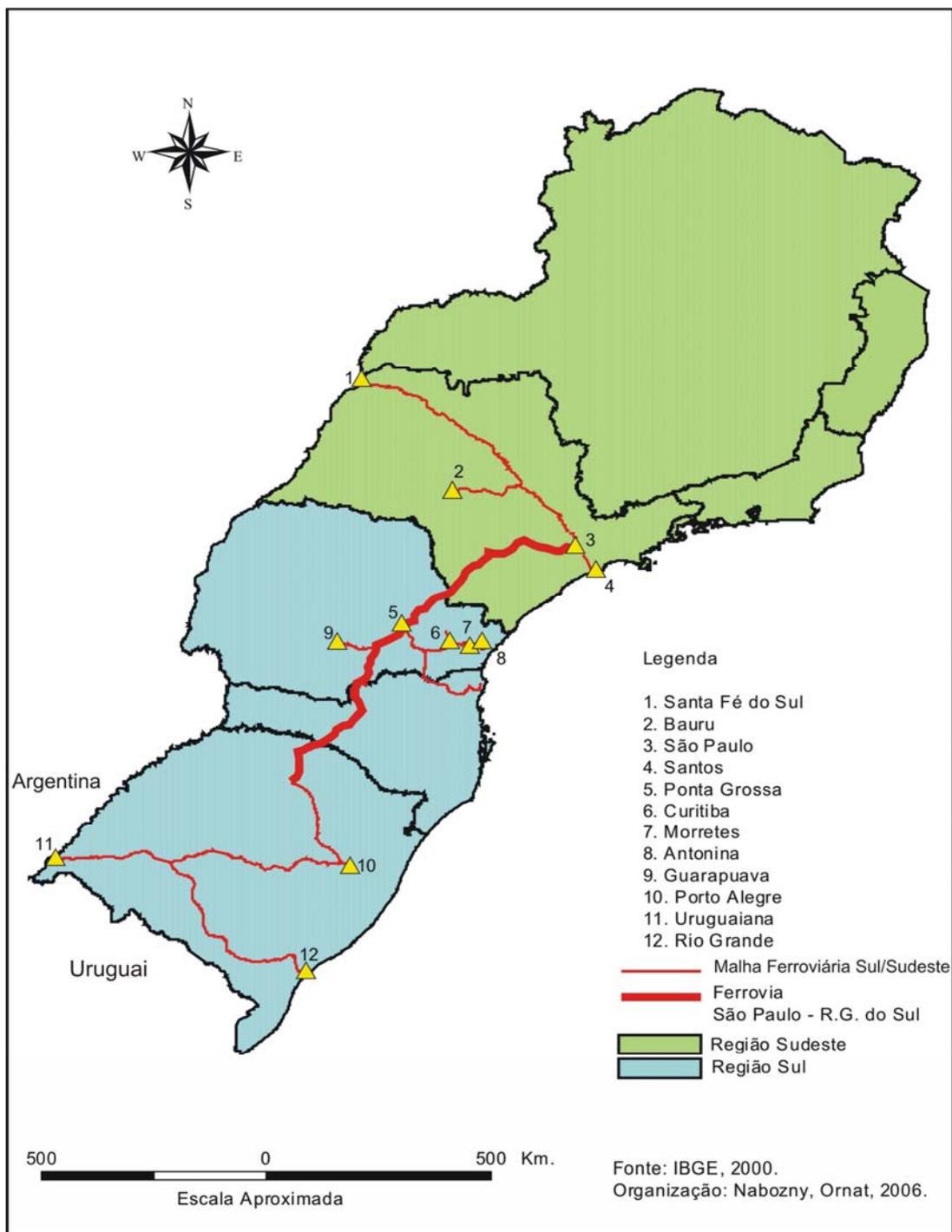
A primeira ferrovia que participou para a nova organização territorial nacional foi a “Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande do Sul”, inaugurada em 1904. Esta linha tornou-se a principal via de circulação ferroviária do país em virtude do seu traçado no sentido norte-sul, que favoreceu o comércio inter-regional entre as regiões Sul e Sudeste do Brasil e estas com o Uruguai e Argentina (Chile e Paraguai, indiretamente) – (FIGURA 4).

A “São Paulo/Rio Grande” tornou-se a espinha dorsal da *Brazil Railway Company* (BRC)⁵⁹ nos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Além desta principal, outras ferrovias importantes foram compradas ou arrendadas para

⁵⁸ É conveniente citar que o Brasil, neste período, não consegue realizar a política econômica autônoma e o capitalismo sustentado, e a evolução do capitalismo brasileiro não foi acompanhado por idéias iluministas, para formar o cidadão e uma sociedade democrática (LACERDA et al, 2002, pp.25/26).

⁵⁹ A *Brazil Railway Company*, inaugurada em novembro de 1906 por Percival Faquhar, tornou-se a maior companhia ferroviária privada da história do Brasil. Farquhar investiu pesado nas linhas de conexão, construindo-as com as melhores condições técnicas possíveis (empregados dos EUA). Houve também investimento no material rodante, proporcionando a primeira padronização de material ferroviário no Brasil (REVISTA FERROVIÁRIA, 1997).

Figura 04
Malha ferroviária Sul-Sudeste e a Ferrovia “São Paulo/Rio Grande”



compor a companhia: i) E.F. do Paraná: (Ponta Grossa/Curitiba/Paranaguá); ii) E.F. Dona Teresa Cristina: além do transporte de carvão, a importância desta ferrovia catarinense era o seu aproveitamento para compor parte da ferrovia que estava sendo planejada para ligar os estados de São Paulo ao Rio Grande do Sul, através do litoral; iv) E.F. Sorocabana: comprada da São Paulo *Railway* (trecho entre São Paulo e o limite com o Paraná; v) *Compagnie Auxiliare des Chemins de Fer du Brésil*: companhia que era arrendatária de cerca de 2.000 km de linhas no Rio Grande do Sul; vi) Cia. Paulista e Cia. Mogiana: neste caso foi comprado um lote significativo de ações das duas ferrovias e os diretores foram indicados para atender aos interesses administrativos da BRC (REVISTA FERROVIÁRIA, 1997).

A implantação de uma rede ferroviária integrada contribuiu para o início da formação da infra-estrutura do território nacional, dinamizando e criando novos centros econômicos, ampliando a fronteira agrícola e estabelecendo a comunicação terrestre em parte do país – ao longo das linhas férreas implantou-se a estrutura do sistema de telegrafia⁶⁰.

É a partir do século XX que começa a integração nacional e a hegemonia de São Paulo, com o crescimento industrial do país e a formação de um esboço do mercado territorial localizado no Centro-Sul. “Rompiu-se, deste modo, a regência do tempo ‘natural’ para ceder lugar a um novo mosaico: um tempo lento para dentro do território que se associava a um tempo rápido para fora” (SANTOS, 2003, p.37).

A ferrovia apresentou-se como o principal elemento da configuração regional Sul/Sudeste do Brasil até meados do século XX. Após este período, em função da desestruturação do sistema ferroviário e de um novo modelo socioeconômico, conjugado principalmente com o transporte rodoviário em escala nacional, ocorreu a mudança para um outro processo de reestruturação (em que o Brasil se integra totalmente), e a ferrovia passou a desempenhar um papel menos relevante, secundário, para o transporte e para a integração regional/nacional.

⁶⁰ A ferrovia tinha papel importante no sistema de comunicações do país, por suas redes telegráficas próprias. No entanto, em algumas ferrovias era comum o tráfego mútuo com o Telégrafo Nacional (SCHOPPA, 2004, p. 71).

3.3 A ESTRUTURA FERROVIÁRIA E AS FUNÇÕES LOGÍSTICAS DA REDE.

O transporte ferroviário apresenta ordenação específica no seu sistema de funcionamento. A operacionalidade da malha requer a organização de equipamentos e funções em lugares estratégicos da rede, e as cidades que desempenham e/ou desempenharam esta função logística configuram-se como centro de poder administrativo e funcional das ferrovias.

Considerando as ferrovias paranaenses, especificamente da região dos Campos Gerais – área delimitada ao estudo -, a primeira ferrovia, “Estrada de Ferro do Paraná”, por sua dimensão e função, apresentava cinco funções diferentes para as localidades conectadas. A linha tinha como ponto de partida para o fluxo exportador a cidade de Ponta Grossa, também denominada de Boca do Sertão⁶¹, cidade que aglutinou a produção interiorana e por isso possuía nos quadros da ferrovia depósitos de mercadorias, pátios para depósitos de vagões e, compondo o complexo comercial para além da ferrovia, escritórios comerciais e fábricas de beneficiamento de alguns produtos transportados. A cidade portuário-fluvial de Porto Amazonas fazia papel semelhante (em menor proporção) ao conectar o transporte fluvial do rio Iguaçu com a ferrovia. A cidade de Curitiba, tanto pela localização intermediária do trajeto quanto pelo seu poder político, desempenhou a função de centro administrativo e operacional desta ferrovia, com depósitos de cargas, pátios para vagões, oficinas de manutenção e escritórios centrais da Cia., além da presença de depósitos e fábricas particulares ao redor dos equipamentos ferroviários. As cidades portuárias de Paranaguá e Antonina tinham infra-estrutura para atender à estocagem e movimentação de carga para a exportação, assim como escritórios específicos para este fim. Além dessas quatro categorias de localidades funcionais, todas as cidades conectadas possuíam uma pequena estação mista para atender a demanda das cargas comercializadas e do transporte de passageiros.

⁶¹ Denominação também dada às cidades de Jundiá (porto de Santos), Pelotas (porto de Rio Grande) e Santa Maria (porto de Porto Alegre).

Com relação a “São Paulo/Rio Grande”, as cidades também desempenharam papéis pontuais na estrutura da ferrovia. Em função da importância da ferrovia e da sua dimensão, superdimensionados eram também os equipamentos ferroviários e os efeitos sentidos nas cidades centrais responsáveis por esta estrutura.

Por se tratar de uma ferrovia longitudinal, interligada com as estradas regionais já existentes, as cidades que estabeleceram pontos de conexão entre as estradas férreas e rodoviárias possuíam maior infra-estrutura e desempenharam maior importância ao apoio logístico e à manutenção da malha ferroviária.

Ponta Grossa (PR) é um centro estratégico da “São Paulo/Rio Grande” e contém uma infra-estrutura com diversos equipamentos ferroviários⁶²: estações de carga e passageiros, escritórios da administração regional, extensos pátios para manobras e depósitos de vagões e locomotivas, oficinas para manutenção de locomotivas⁶³, vagões e material ferroviário, depósitos de mercadorias e equipamentos de manutenção, usinas de tratamento de dormentes, oficinas de reforma de trilhos, escola profissionalizante, hospital para atendimento médico aos ferroviários e familiares, armazéns de compras para funcionários da rede, núcleos de residências que, em muitos casos, constituíram em vilas de operários.

Considerando que até a década de 1930 a ferrovia era o mais prestigioso meio de transporte que havia, evidentemente que quanto mais influente fosse a função no sistema ferroviário (com maior existência de equipamentos ferroviários na cidade), maiores eram as movimentações financeiras, o número de empregos gerados, a efervescência social e cultural e, conseqüentemente, maior era a representatividade da cidade diante dos seus moradores e na hierarquia urbana regional.

Atualmente ainda existe a necessidade de algumas cidades constituírem pontos estratégicos do sistema ferroviário. A cidade de Ponta Grossa, por exemplo, ainda mantém alguns daqueles equipamentos essenciais. Todavia, em função da

⁶² Atualmente alguns se encontram desativados por não atenderem aos interesses e necessidades da nova estruturação ferroviária.

⁶³ Nas décadas iniciais do século XX, a oficina de Ponta Grossa contava com mais de quinhentos trabalhadores no seu quadro de funcionários (MONASTIRSKY, 1997, p. 52)

modernização de alguns setores do transporte ferroviário, da diminuição da participação da ferrovia no sistema nacional de transportes e com as privatizações, muitos desses equipamentos deixaram de existir.

A informatização, a diminuição do efetivo de trabalhadores ferroviários, a melhoria do acondicionamento das cargas, a interrupção do transporte de passageiros e a terceirização de muitos serviços antes prestados pela própria ferrovia (assistência social e médica aos trabalhadores, comercialização dos produtos transportados, manutenção das linhas e de equipamentos ferroviários, ensino profissionalizante etc.) diminuíram consideravelmente as “funções ferroviárias” exercidas por essas cidades centrais.

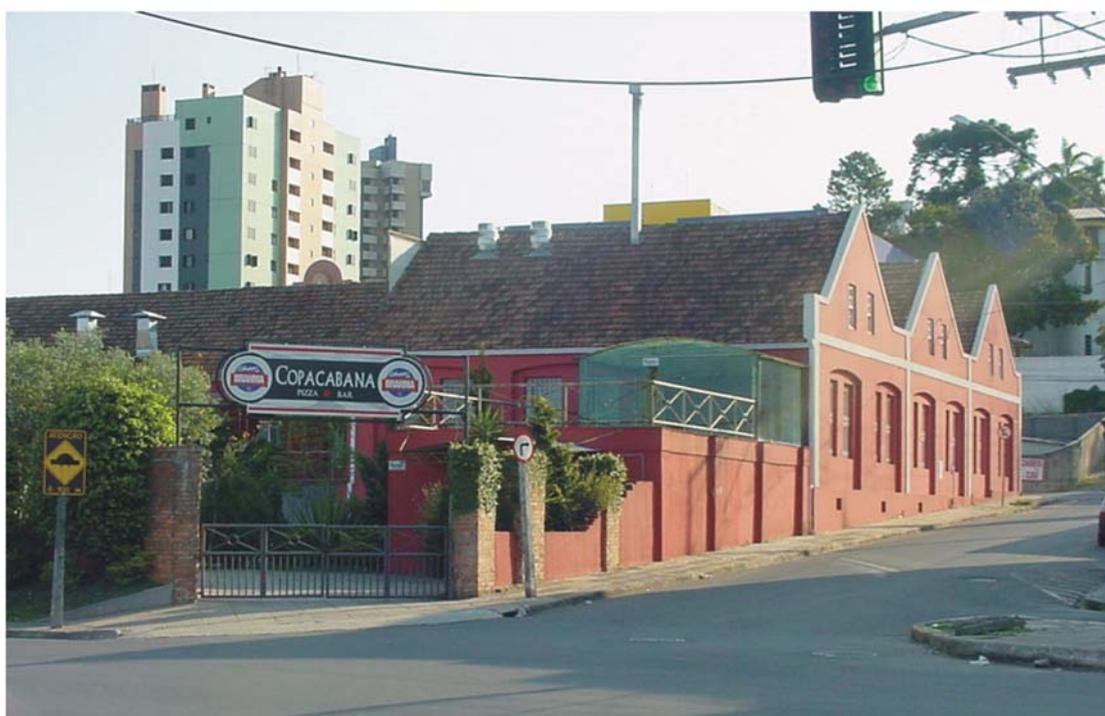
Grande parte desses equipamentos encontra-se atualmente na parte urbana central dessas cidades. Com a desativação e/ou transferência para a periferia, esses equipamentos não são entendidos pela população como acervo patrimonial.

Um exemplo para ilustrar esta afirmação é o caso da Escola Profissionalizante Tiburcio Cavalcanti (Ponta Grossa). Com parceria do Sindicato Unitivo Ferroviário e com apoio da Comissão Psicotécnica de Engenharia Ferroviária, esta escola foi instalada estrategicamente em Ponta Grossa para atender a demanda da região dos Campos Gerais (COMPAC, 2004). Com a desativação deste serviço por parte da rede ferroviária (especialmente com a privatização), o edifício da antiga escola é um dos poucos ainda existentes no Brasil. Porém o processo de reconhecimento, tombamento, preservação e uso deste patrimônio são questionados, em parte, pela falta de conhecimento – tanto da sociedade quanto por alguns agentes do poder público – do papel que a escola exerceu na estrutura ferroviária da região Sul (FOTOGRAFIA 2).

3.4 CONEXIDADE: CONSTITUIR-SE OU NÃO EM REDE FERROVIÁRIA

A rede ferroviária constituiu-se em rede técnica, configurando-se em rede de convergência e integração entre as regiões e entre os meios de transporte viário, fluvial e marítimo, e também se constituiu em rede social e cultural.

Fotografia 02
Escola Profissionalizante Ferroviária Cel. Tibúrcio Cavalcanti – Ponta Grossa (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

Fazer parte desta rede era imprescindível no início do século passado. Os nós da rede compuseram-se em locais de conexões, lugares de poder e de referência. Media-se a importância de uma cidade, no início do século XX, se ela estivesse ou não conectada à malha ferroviária (LOBO, *loc.cit.*).

Toda a região atendida pelo complexo ferroviário entre as regiões Sul e Sudeste estava interligada com os principais centros urbanos destas regiões. Cidades como São Paulo, Curitiba e Porto Alegre desempenharam influência econômica, social e cultural em toda a rede.

A implantação da ferrovia introduziu uma nova ordem econômico-social, alterando a ordem preexistente. E este contexto pode ser analisado se também forem consideradas as regiões excluídas, ou seja, aquelas que não participaram efetivamente da rede transformadora e que, portanto, não puderam acompanhar plenamente a nova ordem estabelecida.

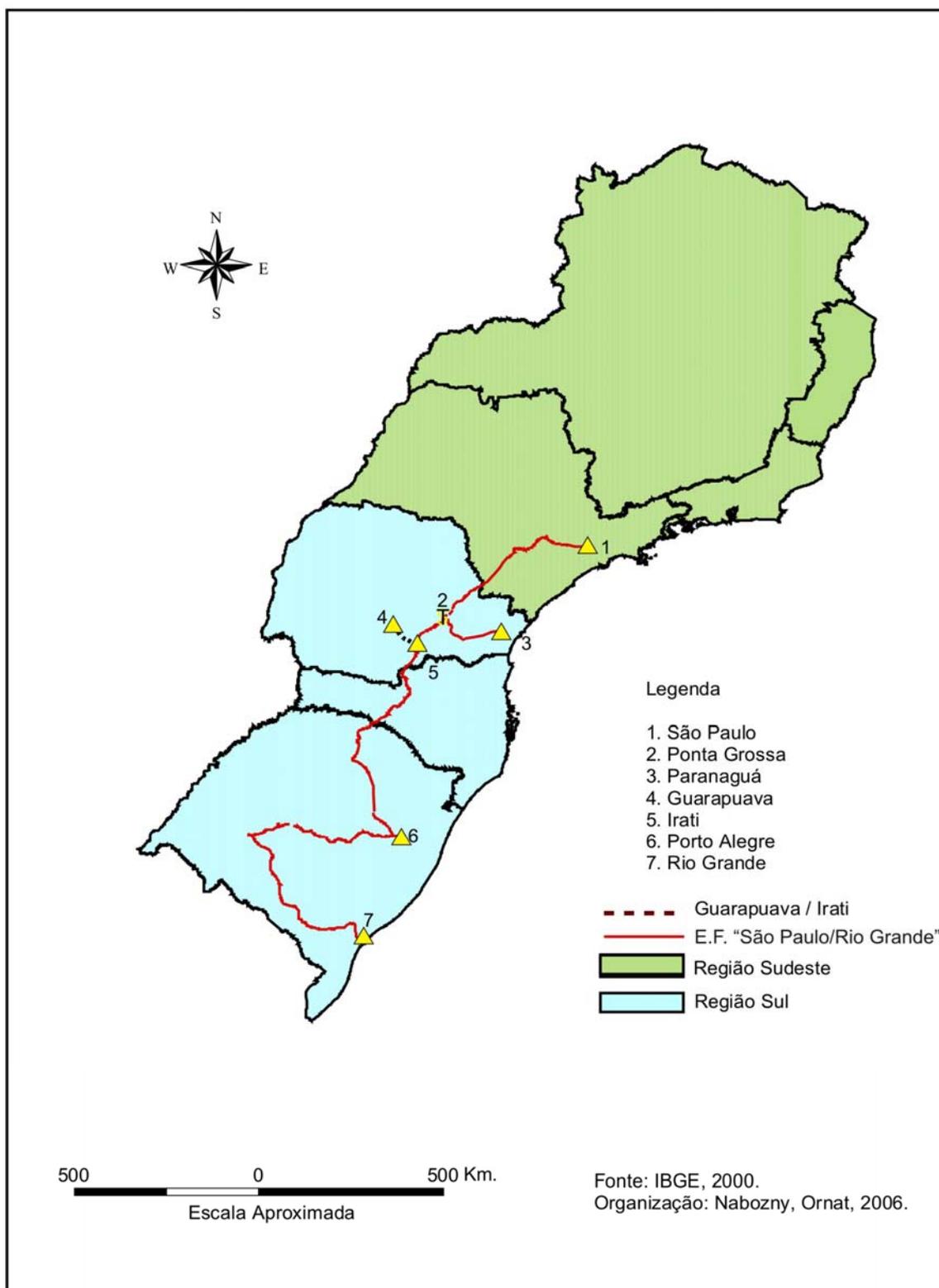
São áreas onde diversos aspectos da vida podem ser regidos pelos automatismos técnicos e sociais próprios à modernidade tecnicista e áreas onde esses nexos estão menos, ou quase nada, presentes (SANTOS, 2005).

Silvia Gomes Bento de Mello em “O gigante e a locomotiva: projetos de modernidade e estratégias de territorialização no Paraná (Guarapuava 1919 – 1954)”⁶⁴ apresenta uma discussão interessante sobre os anseios da região oeste do Paraná (focado na cidade de Guarapuava) de conectar-se com a malha ferroviária existente (FIGURA 5).

A autora apresenta o esforço e a expectativa da sociedade e das suas principais lideranças (comerciantes, fazendeiros, políticos, jornalistas e engenheiros) para a construção de uma estrada de ferro que ligasse esta parte do estado ao fluxo ferroviário. Centrado no desejo de tornar o município moderno e próspero, tirando-o

⁶⁴Dissertação do Mestrado em História Cultural (PGHST/CFH/UFSC), 2003.

Figura 05
Guarapuava e a “Estrada de Ferro São Paulo / Rio Grande”



do isolamento e inserindo-o no ritmo da parte oriental do estado, Guarapuava esperou décadas (1892 a 1954) ⁶⁵ para realizar este sonho.

Utilizando-se da metáfora organicista, em que a malha ferroviária é comparada às veias e artérias que suprem o corpo de energia e que sem a ferrovia era impossível o desenvolvimento, os jornais locais retrataram a necessidade e o desejo da sua construção.

A execução da construção [da estrada de ferro] abrirá brilhante e grandioso futuro ao município que, como gigante adormecido, espera somente que os estridentes silvos das locomotivas o despertem para a marcha em conquista dos grandes mercados.(O Pharol, Guarapuava, 29/02/1920. nº. 15, ano II, p.01, citado por MELLO, 2003, p.55).

Para Guarapuava è de incalculável beneficio a terminação da estrada de ferro, que vai garantir naturalmente, correntes imigratórias, gente nova, grandes capitaes e novas mentalidades (...). Novas fontes de rendas se abrirão para o Estado nas industrias que nascerão. Novos recursos para os que penam angustiados pela falta de trabalho surgirão, milagrosamente, em consequencia da estrada de ferro. O transporte rápido, seguro e barato, garantindo a fácil exportação dos produtos (...). Aguardemos pois, confiantes, os novos destinos que a estrada de ferro vem imprimir á nossa terra”. (Salve Guarapuava! Jornal A Cidade. Guarapuava, 29/04/1934. Ano II. Nº 16, p.16, citado por MELLO, 2003, p.95).

Estar fora da rede significava pertencer a um mundo inferior, e a aproximação com o leste paranaense era a aproximação com a parte civilizada do Paraná. “A estrada de ferro seria responsável por possibilitar que regiões que ainda não conheciam nenhum vestígio da tão sonhada civilização, pudessem experimentar um novo tipo de vida, com saúde, educação, segurança, religião, lazer e comércio: era o milagre dos trilhos” (MELLO, *ibid*, p.46).

O que a sociedade guarapuavana sentiu durante essas décadas de espera foi a angústia de não poder desenvolver-se simultaneamente a todas as demais cidades da rede. A noção de se estar conectado à malha ferroviária representava não somente experimentar os novos ventos do progresso, mas também não ficar atrás de outros municípios que, até a chegada da ferrovia, possuíam as mesmas condições de crescimento. Este sentimento de rivalidade Guarapuava nutriu por Ponta Grossa,

⁶⁵ Considera-se o ano de implantação da E.F. do Paraná em Ponta Grossa, pois havia a expectativa dessa ferrovia estender-se para o interior. A autora analisa a questão a partir de 1919, quando da implantação da SP/RS.

especialmente por esta última desempenhar a função de entroncamento ferroviário e desenvolver-se com o comércio regional e, conseqüentemente, tornar-se ponto central na hierarquia urbana regional.

Há esforços dos governos federal e estadual para estabelecer uma via de comunicação que pusesse fim ao isolamento [do sudoeste paranaense] [...]. Diante de tal isolamento, era de se prever que a produção desta região seria direcionada ao autoconsumo (sem possibilidade de vender o excedente da produção). Assim, isolada do mercado e marcada por um tipo de cultura, sem muitas possibilidades de se integrar socialmente no Paraná. [...] é óbvio que essa população tendeu a se enclausurar e manter forte as suas tradições ligadas ao Rio G. do Sul. (PADIS, 1981).

A autora ainda completa que, por fim, quando a ferrovia finalmente chegou à cidade (1954), a população local sentiu-se feliz com o sonho realizado – ainda que de forma tardia –, mas sentiu-se também decepcionada com as dimensões e estilo arquitetônico da sua estação ferroviária.

Consideradas mundo afora como as “catedrais do progresso” (catedrais do século XIX), as estações ferroviárias, com suas arquiteturas grandiosas, sintetizavam o ideal das cidades modernas (POSSAS, 2001, citada por MELLO, 2003. p.131)⁶⁶.

A insatisfação com a pequenez da estação ferroviária local demonstra que este e outros equipamentos ferroviários transformaram-se em símbolos da ferrovia, da cidade, da sociedade. Um símbolo que indica a presença da ferrovia na cidade e permite a sensação de pertencimento da sociedade a esta inovação tecnológica e ao sistema ferroviário integrado. Enfim, um símbolo que em função do seu aspecto arquitetônico e das suas dimensões demonstravam a participação da cidade ao mundo “civilizado e moderno” e que, por outra ótica, demonstravam também a importância da cidade para a ferrovia.

⁶⁶ POSSAS, Lidia M.V. **Mulheres, trens e trilhos**: modernidade no sertão paulista. Bauru: Edusc, 2001.

3.5 FORMAÇÃO DE NÚCLEOS URBANOS AO LONGO DA FERROVIA (NÚCLEOS POVOADORES E IMIGRANTES).

O Brasil colonial orientou-se a Portugal, e o sul da colônia foi o fim deste mundo do séc. XVIII. Em função do tropeirismo, até a metade do séc. XIX, o povoamento da região Sul abrangia, de modo geral, as áreas de campo, e estas regiões pastoris giravam em órbita de um litoral escassamente povoado, havendo ainda a obstrução de acesso ao planalto em função da Serra do Mar. (PRADO JÚNIOR, 1989).

A política de imigração no país, que já tinha iniciado a partir de 1808⁶⁷, é mais bem sucedida nos estados do Sul, São Paulo e Espírito Santo, em que houve maiores incentivos dos governos locais, que pretendiam povoar seus imensos territórios quase desertos [especialmente os três estados sulinos] e, a partir deste meio, incrementar as atividades econômicas e as rendas públicas (HORBATIUK, 1989).

Para estes estados polarizaram-se as correntes imigratórias e, ao contrário das grandes lavouras para o comércio exterior, estabeleceu-se nesta região o parcelamento da propriedade fundiária para atender à produção e ao abastecimento interno do país⁶⁸.

A iniciativa federal para a ocupação da região Sul deu-se através da colonização com pequenos proprietários livres, dispostos à prática da agricultura (PRADO JÚNIOR, 1989). Assim, dirigiram-se para esta região poloneses, ucranianos, alemães, italianos, franceses, austríacos, espanhóis, russos, ingleses, suíços etc., os chamados representantes da “Europa progressista”⁶⁹.

O período de 1890 até a 1ª Guerra Mundial é conhecido como “febre brasileira”, caracterizado com o maior fluxo de imigrantes para o Brasil. Esta fase divide-se em dois momentos: de 1890 até 1897, quando o governo brasileiro proporcionou

⁶⁷ A imigração no Brasil inicia-se a partir do decreto de 25 de novembro de 1808, com D. João VI.

⁶⁸ “A política imigratória brasileira tinha duas correntes: uma favorável à constituição de núcleos coloniais independentes, com colonos pequenos proprietários de terras doadas ou vendidas à preços módicos, e a outra, interessada em favorecer a entrada de mão-de-obra agrícola assalariada”. (BALHANA; MACHADO; WESTPHALEN, 1969, p 159).

⁶⁹ No afã de fazer do Paraná um estado moderno e civilizado, ao eleger-se o habitante legítimo para esta nova fase, excluíram-se os caboclos e os índios – que não carregavam os signos da laboriosidade e da civilidade (MELO, 2003). No entanto, não se estabeleceu uma civilização camponesa à maneira européia, pois por muito tempo as comunidades de imigrantes mantiveram uma economia de subsistência, e não só não alteraram os

transporte marítimo para os imigrantes; e o segundo momento iniciou-se por volta de 1906, quando o Brasil, necessitando de mão-de-obra barata e numerosa para a construção de estradas-de-ferro, notadamente a São Paulo/Rio Grande, voltou a sua antiga política de proporcionar passagem gratuita a quem desejasse imigrar (MARTINS, 1955, p.33)⁷⁰.

Alguns núcleos povoadores foram implantados próximos às cidades, preferencialmente àquelas mais bem equipadas e que tinham maior participação na economia da região. De outra forma, outros núcleos foram implantados ao longo das ferrovias, caracterizando-se os eixos de penetração para o povoamento do Paraná⁷¹.

A organização da imigração para o Sul do Brasil foi inicialmente realizada pelo Estado, porém, ao final do século XIX, a participação de entidades privadas de imigração (e também aquelas interessadas pela mão-de-obra dos imigrantes) já se tornava majoritária. Este período que registra as maiores quotas de imigração – mais de duzentos mil imigrantes por ano, somente no Paraná – tem na propaganda e no discurso progressista a sua principal ferramenta de convencimento – proclamação da República, abolição da escravatura etc. (NADALIN, 2001, p.78).

As companhias concessionárias para a construção das ferrovias foram empresas que conseguiram resultados favoráveis auxiliando no processo de organização da imigração e também no emprego da mão-de-obra imigrante que se encontrava ociosa⁷².

A relação entre a ferrovia e a ocupação territorial dos imigrantes foi determinante, a ponto de as ferrovias da região Sul estarem mais presentes nas áreas de pequena produção mercantil do que aquelas de origem fundiária. “As áreas de produção mercantil ascenderam e são as mais desenvolvidas economicamente, inclusive com

hábitos e costumes da sociedade tradicional, como se adaptaram a ela (DICIONÁRIO HISTÓRICO E BIOGRÁFICO DO PARANÁ, 1991, p. 207).

⁷⁰ A política imigratória paranaense adotou a formação de núcleos coloniais independentes. A contratação de mão-de-obra para a construção da estrada-de-ferro e telégrafos foi realizada para prover aos colonos estabelecidos algum recurso extra (BALHANA, 1969, p.178).

⁷¹ Características semelhantes à ocupação do oeste paulista (GHIRARDELLO, 2001).

⁷² Em anúncio no Jornal Diário dos Campos (Ponta Grossa), de 27 de julho de 1907, a Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande oferecia emprego a mil operários (com pagamento de 3\$000 a 4\$000 por dia) e aos agenciadores de empregos, 5\$000 por operário apresentado (LANGE, 1998, p. 183).

maior integração ferroviária, vigor industrial e comercial” (SILVEIRA, [?], pp. 131/132)⁷³.

A história da imigração paranaense (brasileira) associa-se com a história da ferrovia, especialmente no início do século XX. Durante os mais de cem anos de imigração no estado (1829/1934), 79,43 % do contingente de imigrantes vieram para o estado durante o período de implantação e ampliação da ferrovia (1890 a 1934). Vários núcleos povoadores foram estabelecidos ao longo das linhas por organização das companhias ferroviárias, atendendo as leis de concessões do Estado, e os imigrantes também exerceram atividade junto às madeireiras que se estabeleceram ao longo dos trilhos⁷⁴.

Em “À beira da linha: formações urbanas da Noroeste paulista”, GHINARDELLO (2001), descreve a metodologia de distribuição de terras realizada em decorrência das ferrovias de penetração. O texto refere-se ao estado de São Paulo, mas pode ser estendido ao estado do Paraná e muitas outras regiões brasileiras.

A construção da CEFNOB⁷⁵ incentiva e acelera a ocupação rural da região Noroeste. Seus moradores originais, os índios caingangues, serão praticamente exterminados por bugreiros contratados pela estrada de ferro e posseiros invasores das imensas glebas pertencentes ao Estado. Em 1912, quando se dá a ‘pacificação’ do gentio, a terra ocupada por posseiros e grileiros, agora livre de ataques indígenas, pode ser mais facilmente retalhada e vendida a imigrantes com alguns recursos, dispostos a comprar áreas férteis em região tão distante, conquanto servida pela ferrovia” (GHINARDELLO, 2001, p. 219).

Nos estados do Paraná e Santa Catarina, os conflitos pela posse das terras envolvendo os indígenas, posseiros, latifundiários e a ferrovia tiveram o seu ponto alto na Guerra do Contestado (1911 a 1915). O conflito envolveu questões políticas pela demarcação do território entre os dois estados, questões de posse de terras entre a Ferrovia e a sua subsidiária (a Cia. Lumber), posseiros e latifundiários e ainda

⁷³ MAGNANINI, R.C.; SOUTO MAYOR, A.S. In: **Geografia do Brasil: Região Sul**. Rio de Janeiro: IBGE, 1977.

⁷⁴ Entre 1896/1899, existiam no Paraná, ao longo da ferrovia São Paulo/Rio Grande, 64 serrarias em produção; em 1920 já eram 174 (BALHANA; MACHADO; WESTPHALEN, 1969, p.142).

⁷⁵ Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

questões religiosas⁷⁶. Em síntese a Guerra do Contestado aconteceu em função da conjuntura que favorecia as grandes concessões de terras às companhias estrangeiras (Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande) e à sua subsidiária Companhia Lumber (madeireira), em detrimento à falência de vários pequenos madeireiros (BALHANA, 1969).

A história da ferrovia em muito se relaciona com a etnologia da região Sul (e isto possivelmente acontece com as outras regiões). As histórias da chegada (expulsão), fixação e cotidianidade dos grupos indígenas, caboclos, migrantes e dos imigrantes da região misturam-se com a história da ferrovia. Em todos os museus municipais das cidades da região há uma associação entre a imigração e a ferrovia: a ocupação territorial e os núcleos povoadores, as frentes de trabalho na implantação dos trilhos e os imigrantes que se tornaram trabalhadores ferroviários.

⁷⁶ A exemplo do que ocorreu em Canudos, a organização dos miseráveis sem terra foi organizada por religiosos fanáticos (destaque para o monge José Maria) que, entre outros interesses, faziam oposição à República (DICIONÁRIO HISTÓRICO E BIOGRÁFICO DO ESTADO DO PARANÁ, 1991, pp 202/203).

4 A FERROVIA E O ESPAÇO URBANO (URBANIZAÇÃO, SOCIEDADE E CULTURA)

A urbanização brasileira apresentou transformações consideráveis durante a transição da dominação do Brasil com relação aos países centrais: da dominação colonial à dominação capitalista-comercial.

Este novo modelo proporcionou uma reformulação quanto à organização regional de produção, que apresentava, em função da dimensão territorial do Brasil, fracas relações de trocas entre as localidades e praticamente nulas entre as regiões,.

Em todo o Brasil, a região Centro-Sul foi a primeira a experimentar a expansão da agricultura comercial (também para o mercado interno), em que as trocas entre os lugares se tornaram mais intensas e propícias ao surgimento de novas cidades.

A integração regional, acompanhada pela ocupação imigrante, proporcionou transformações efetivas referentes à urbanização e ao estilo de vida urbana a esta região brasileira.

Por influência dos centros maiores houve a disseminação de referências entre as cidades. As cidades conectadas à ferrovia, e, neste caso, conectadas ao mercado interno do Sul/Sudeste do Brasil (Porto Alegre, Curitiba e, sobretudo, São Paulo) e ao mercado externo⁷⁷, tinham uma noção de tempo diferenciado das cidades marginalizadas. A qualidade de instantaneidade da rede proporcionava uma interação muito mais eficaz aos fluxos de pessoas, cargas, notícias (jornais, correios e telégrafo) e cultura (filmes, moda, grupos de teatro etc.). Havia, assim, nas cidades assistidas pela ferrovia, diversificação e efervescência econômica e cultural, que não se reproduzia da mesma forma além do alcance dos trilhos.

Esta conjuntura caracterizou a ferrovia como potencializadora das relações de produção, circulação e consumo urbanos. Caracterizou-a, também, como um elemento

⁷⁷ Tratando-se das ferrovias do Sul e Sudeste, havia conexão por terra com a Argentina e Uruguai, e através dos portos, com outros países.

modificador da estrutura urbana, e caracterizou-a, principalmente, como um devir e depois causa do progresso e desenvolvimento social, econômico e cultural.

4.1 A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA E A PARTICIPAÇÃO DA FERROVIA

Por volta de 1870, o mundo capitalista caracterizou-se pela divisão entre os países produtores e consumidores e pela articulação via troca entre produtores localizados em numerosos territórios. (HOBSBAWM, 1977).

Esta configuração fez aumentar nos países periféricos a rede interna de produção, tanto para as exportações quanto para o mercado interno. Além do aumento do número de centros urbanos, houve também o aumento demográfico, especialmente urbano, para esses países⁷⁸.

A urbanização da sociedade e do território brasileiro, que acompanhou a mecanização do território, teve início nas décadas finais do século XIX e tornou-se praticamente generalizada a partir do terceiro terço do século XX. O crescimento da população urbana passou de 10 % a 31,8 %, entre os anos de 1890 a 1940 (SANTOS, 2005), período que coincide com a implantação e ampliação da ferrovia.

Como a expansão da cafeicultura esteve condicionada ao capital estrangeiro, conseqüentemente a industrialização se processou no Brasil sob a égide do capital cafeeiro e do capital internacional. Uma das principais características disso foi o surgimento da indústria brasileira de bens de consumo, voltada para um mercado interno em acelerado crescimento (ARIAS NETO, 2003).

Ainda que a envergadura do mercado interno e da economia financeira fossem limitadas, as ferrovias asseguravam condições mínimas para o início da produção capitalista. Através do aumento das ramificações ferroviárias e outras vias, as cidades que compunham inicialmente um modelo regional de produção e transporte foram se integrando entre si a partir do aumento do mercado interno.

⁷⁸ Na primeira metade do século XX, a população mundial aumentou 61,1% e a latino-americana 158,7% (CEPAL, 1965).

Este panorama evidencia a divisão territorial do trabalho, que aparece condicionada à rede urbana. “Através dela as decisões, investimentos e inovações circulam descendentemente, criando e transformando constante e desigualmente, de acordo com uma dinâmica interna do capitalismo, atividades e cidades” (CORRÊA, 1989, p. 50).

A implantação das *estradas-de-ferro*, modernização dos portos e criação de meios de comunicação atribuiu nova fluidez potencial ao Brasil, especialmente à região centro-sul⁷⁹. É nesta parte do território onde se instalaram, sob os influxos do comércio internacional, formas capitalistas de produção, trabalho, intercâmbio, consumo, que tornaram efetiva aquela fluidez. A estruturação que se organizou dentro dessa área influenciou o crescimento de todos os seus subespaços envolvidos no processo e diferenciou esta área em relação ao resto do território brasileiro (SANTOS, 2005).

A mecanização da produção e do território deu novo impulso e nova lógica ao processo de urbanização. A conexão entre as principais cidades do sistema ferroviário apresentou ligações comerciais, sociais, funcionais e políticas. Neste momento histórico, que marcou também o início da industrialização brasileira, cresceu a produção e o consumo interno do país. A ferrovia foi o elo de ligação mais importante para efetivar este acontecimento.

A participação da ferrovia no processo de urbanização brasileiro está na formação de novas cidades provenientes das linhas de penetração para o interior, que surgiram em função das atividades econômicas pelas quais a ferrovia foi implantada e/ou por função logística do funcionamento da própria rede ferroviária. Também a ferrovia auxiliou na incrementação material e social de pequenas e médias cidades, que definitivamente substituíram o modelo rural ao urbanizarem-se.

⁷⁹ Hoje pode-se falar de uma região concentrada, que abrange os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, e parcelas consideráveis do Mato Grosso do Sul, Goiás e Espírito Santo. Trata-se de uma área contínua, onde uma divisão de trabalho mais intensa que no resto do país garante a presença conjunta das variáveis mais modernas – uma modernização generalizada -, ao passo que no resto do país a modernização é seletiva. (SANTOS, 2005, pp. 42/43).

4.2 A FERROVIA E A (RE)ORGANIZAÇÃO URBANA

Além da participação nas transformações estruturais do país, a ferrovia proporcionou às cidades ferroviárias modificações urbanas preponderantes. A contribuição da ferrovia na organização do espaço urbano está condicionada à implantação dos equipamentos ferroviários que orientaram a configuração espacial urbana inicial, à necessidade de transferência dos equipamentos ferroviários em cidades que se expandiram ao longo dos anos e na erradicação total da estrutura ferroviária em cidades que passaram a compor linhas antieconômicas. Estas condições estão associadas às funções que cada cidade desempenhou na estrutura do sistema ferroviário regional (funcional e econômico) e na importância que a própria rede tem/tinha no contexto nacional/regional.

4.2.1 A Implantação da Ferrovia e a Expansão Urbana

Com o advento da ferrovia, a ordem de expansão do espaço urbano das “cidades ferroviárias” passou a ser determinado através da distribuição e função dos equipamentos ferroviários implantados. Este processo se deu durante o período de hegemonia ferroviária (1890 a 1940, aproximadamente) tanto para as cidades que se formaram a partir da ferrovia, quanto àquelas já existentes.

Nas cidades existentes, a estrutura férrea foi instalada ao longo da periferia. Em várias delas os centros urbanos deslocaram-se do seu ponto original para o entorno das estações ferroviárias, que passaram a orientar a formação de um novo centro, com a concentração das atividades de produção, comércio e serviços ligados à rede.

A aglutinação em torno da estação principal apresentou uma organização destinada ao transporte de cargas, como galpões, depósitos de cargas e pequenas fábricas, e ao transporte de passageiros, com hotéis, pensões, bares, restaurantes, lojas de varejo, carros de aluguel etc. (além de atividades informais: prostituição e vendedores ambulantes).

Além da concentração circunvizinha à estação principal, houve também as ocupações habitacionais próximas aos demais equipamentos ferroviários. Geralmente de forma desordenada, muitas dessas ocupações acompanharam os trilhos e demais construções da ferrovia. Nas cidades maiores também eram frequentes a organização de vilas de trabalhadores ferroviários - núcleos com casas padronizadas que posteriormente transformaram-se em bairros maiores (FOTOGRAFIA 3).

Das cidades criadas a partir da ferrovia, a maioria teve o seu marco inicial através da instalação de uma estação de cargas que servia de convergência ao sistema viário das áreas produtoras e/ou alguma serraria ou engenho de erva-mate importante⁸⁰.

A implantação da estação, em razão dos seus serviços, era feita em terrenos planos e espaçosos para assentar o feixe de trilhos, linha tronco e desvios. Frequentemente eram escolhidos locais próximos a cursos d'água. A área em frente à estação deveria ser de amplo espaço livre para possibilitar, mesmo que futuramente, carga e descarga, ponto de parada de veículos, bebedouro para animais etc. (GHIRARDELLO, 2001, p. 170).

Outro fator importante apontado por GHIRARDELLO (2001) com relação à origem de cidades através da ferrovia é que, até a República, era comum que as cidades tivessem a sua origem marcada pela presença da Igreja. A capela era construída em lugar de destaque – no alto – e o desenho da cidade se orientava a partir desse núcleo original. Com as cidades ferroviárias, já num período laico da república brasileira, as cidades tinham a sua origem na estação, que era construída em terreno mais baixo, próximo aos cursos d'água, e o desenho urbano também seguia as diretrizes da ferrovia: circulação, comércio, depósitos de vagões e cargas, pátios de manobras etc.

⁸⁰ Tratando-se das ferrovias paranaenses.

Fotografia 03
Conjunto de casas de ferroviários no bairro de Oficinas – Ponta Grossa (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

4.2.2 A Transferência da Estrutura Ferroviária na Malha Urbana

Não foi somente na implantação e durante o seu pleno funcionamento que a ferrovia influenciou a organização urbana. Nas últimas décadas do séc. XX as cidades ferroviárias tiveram o complexo ferroviário absorvido pela malha urbana e, em muitas delas, houve a necessidade de transferência desta estrutura da área central para a periferia da cidade.

Esta mudança, no entanto, não é simples, pois devido à complexidade do sistema ferroviário, a transferência requer do planejamento urbano capacidade de vislumbrar as várias possibilidades de reaproveitamento das amplas áreas desocupadas, das edificações e do material ferroviário instalado, além da reimplantação da estrutura em novos espaços.

A dissertação “Cidade e ferrovia: a mitificação do pátio central da RFFSA, em Ponta Grossa” (MONASTIRSKY, 1997)⁸¹ discute este tema. O autor apresenta os conflitos gerados pela retirada da ferrovia da área central da cidade de Ponta Grossa/PR (década de 1980) e os principais projetos urbanísticos para o reaproveitamento do pátio central e as linhas de acesso.

Entre os projetos apresentados, três mereceram destaque: o projeto do Arq. Jaime Lerner que enaltece a importância histórica e memorial da ferrovia, a do Arq. Arlindo J. Kohlrausch que propôs a utilização das linhas existentes para a implantação de um metrô aberto – integrado ao transporte viário – e a proposta do Arq. Forte Netto (implantado)⁸², que criou um parque ambiental, sem contudo, preocupar-se com o contexto histórico-cultural que a ferrovia impregnou àquele local por mais de um século (FOTOGRAFIAS 4 e 5).

A diversidade de propostas apresentadas pelos projetos supracitados demonstram que, quando são associados critérios técnicos e culturais, a reocupação do espaço deixado pelos equipamentos ferroviários é intrincada. Os critérios técnicos avaliam o melhor aproveitamento das áreas livres dos pátios de manobras e das faixas de acessos

⁸¹ PPG/CFH/UFSC. Orientador: Luís Fugazzola Pimenta.

⁸² Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas.

Fotografias 04 e 05
Parque Ambiental Gov. Manoel Ribas – Ponta Grossa (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

ao pátio principal⁸³, orientados pelo desenho e fluxo viário da cidade, pelas normas do Plano Diretor e por interesses do capital e do poder público. Os critérios culturais consideram a preservação histórica, simbólica e mnemônica do local, a manutenção e o uso do patrimônio edificado, considerando-se também os equipamentos pesados como oficinas, depósitos de carga, caixas d'água etc., através da orientação e dos interesses de segmentos organizados da sociedade, das instituições ligadas ao patrimônio histórico-cultural e também dos interesses do capital e do poder público.

Há, portanto, um conflito de opiniões e de interesses a respeito do reaproveitamento dos espaços/patrimônio deixados pela ferrovia: preservação histórica, potencialidade e valorização do uso do solo urbano, os gastos públicos e os interesses políticos e capitalistas dos agentes envolvidos em tal intervenção.

No final do século XX, culmina na maioria das cidades ferroviárias brasileiras a necessidade de retirada dos equipamentos ferroviários dos centros urbanos (alguns erradicados). Associadas ao processo de privatização do setor, muitas cidades brasileiras intervieram nos seus espaços, sem, contudo, estabelecer um critério apropriado. Sem a participação do poder público federal e estaduais e das instituições ligadas ao tema (transporte ferroviário, transporte urbano, planejamento urbano, patrimônio cultural etc.), essas cidades realizaram as suas intervenções orientadas basicamente pelo poder público municipal vigente. Com a falta de orientação sobre as políticas públicas relacionadas à questão, muito do patrimônio secular ferroviário perdeu-se irreversivelmente, e o que restou e não entrou em algum processo de tombamento estadual e/ou municipal depende da vontade política de cada poder público que se renova.

4.2.3 A Erradicação da Ferrovia

Outra questão importante sobre o papel da ferrovia na (re)organização urbana é o seu desaparecimento – a erradicação da ferrovia. Ao contrário do que acontece com as cidades que transferem a estrutura férrea para outra parte da cidade, mas continuam

⁸³ Geralmente com 25 metros de largura para cada margem do leito dos trilhos.

com os serviços ferroviários nos trechos da malha em que há a erradicação da ferrovia, as cidades sofrem a dissolução das atividades ferroviárias.

Na região dos Campos Gerais, há um ramal (que ligava a cidade de Irati a União da Vitória), em que a ferrovia foi erradicada por ser considerada antieconômica (FIGURA 6).

Mesmo considerando que a ferrovia não possui influência determinista sobre a economia da região – em função de não ser mais o transporte ferroviário o único meio de transporte para cargas e passageiros, é inquestionável que perdas econômicas são sentidas. Atualmente estas cidades deixam de contar com uma estrutura já organizada para o escoamento da produção local, não têm mais uma relação direta do mercado local com as atividades da ferrovia e sofrem com a diminuição da oferta de empregos. Com relação ao futuro, caso se efetive a reestruturação do transporte ferroviário, como se delineia nas metas do Governo Federal (Estadual, talvez), estas cidades que desativaram a infra-estrutura para o funcionamento do sistema ferroviário, podem ficar definitivamente excluídas de qualquer reorganização neste setor.

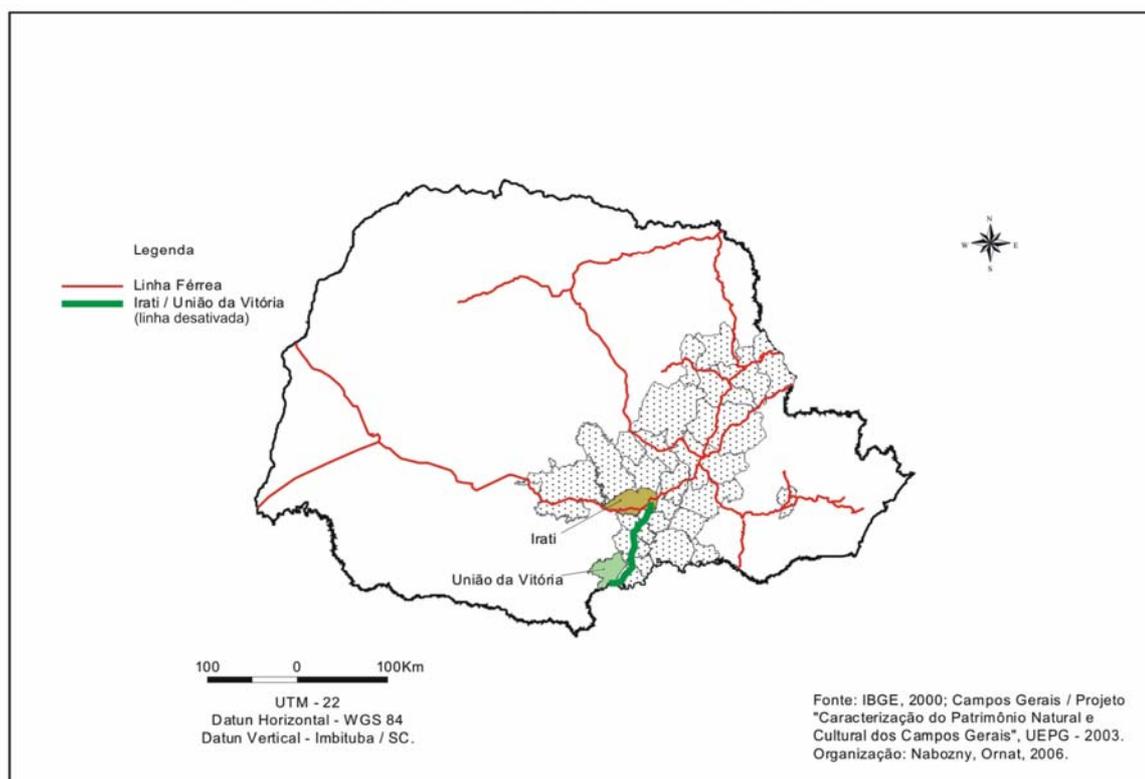
No entanto, é no plano cultural que estas cidades mais perdem com a erradicação. Nas cidades em que o Poder Público não está atento à importância cultural do patrimônio ferroviário, o desmantelamento da estrutura induz à dissolução total do patrimônio. São perdas irrecuperáveis para a sociedade da região.

4.3 A FERROVIA E AS TRANSFORMAÇÕES SOCIAIS E CULTURAIS DO ESPAÇO URBANO

O processo de urbanização passou a ter significado ao refletir e condicionar mudanças cruciais na sociedade, principalmente com o seu avanço, a partir do final do século XIX, quando a rede urbana passa a ser o meio através do qual produção, circulação e consumo se realizam efetivamente (CORRÊA, 1989).

Associada à rede urbana e tendo as cidades maiores como centros emissores, a rede ferroviária foi um dos canais de difusão de idéias e valores capitalistas. “A

Figura 06
Malha ferroviária paranaense – 2006



finalidade última desta difusão é a de criar condições de reprodução de todo o sistema social [...] por meio das quais difundem-se idéias e valores que são apresentados como modernos, urbanos, senão metropolitanos, e cosmopolitas (CORRÊA, 1989, p. 70).

Importantes como vetores iniciais de modernização, as ferrovias inscreveram-se num processo muito mais amplo de transformação da sociedade brasileira, um processo que visava remover os últimos obstáculos à consolidação do modo de produção capitalista no país[...]. Com efeito, a integração cada vez maior no país na divisão internacional do trabalho, impôs a necessidade da diminuição do tempo e custo da circulação de mercadorias (ABREU, 1996, p. 171).

A ferrovia passou a exercer a função normativa à organização e funcionalidade das cidades ferroviárias. Influenciou em transformações importantes relacionadas às mudanças no desenho do espaço urbano, assim como nas relações econômicas, com o aquecimento da economia, com os empregos gerados e a ampliação de consumo e, também, nas relações sócio-culturais, em que o efeito psicológico diante da presença dos equipamentos instalados proporcionou às pessoas o sentimento de pertencimento à inovação tecnológica e o acesso ao progresso social e cultural.

Assim, em todas as cidades ferroviárias, as características da sociedade rural foram substituídas por um novo modelo urbano⁸⁴. Entre os fatores supracitados que indicam a participação da ferrovia neste processo e que concorrem simultaneamente, dois complementam a análise da ferrovia e as transformações sociais e culturais do espaço urbano: a criação de novos empregos e novas categorias de trabalhadores e a sensação “cosmopolitista” que a ferrovia trouxe à sociedade.

4.3.1 Ferrovia, Geradora de Empregos e de Classes de Trabalhadores

A ferrovia é um grande agente urbano composta por classes de trabalhadores: os trabalhadores da ferrovia e os trabalhadores ligados à ferrovia.

O advento da ferrovia no Brasil contribui na formação e especialização de várias categorias de profissionais, entre os quais se destacam os empresários e investidores

⁸⁴ Evidentemente que esse poder de transformação estava relacionado com o contexto no qual se encontrava cada localidade: índices demográficos, grau de industrialização, participação no comércio etc.

do sistema ferroviário, os engenheiros civis, depois engenheiros ferroviários (ligados à implantação e manutenção da estrutura ferroviária), os trabalhadores indiretos que prestam serviços à rede e os trabalhadores ferroviários.

Os empresários e administradores

Ao longo da história da ferrovia nacional, marcada por períodos de privatização e estatização, muitos empresários e administradores se destacaram quanto à propriedade e à forma de exploração das ferrovias brasileiras. O Imperador D. Pedro II, governante que efetivou a implantação da ferrovia no Brasil, esteve presente na inauguração da primeira ferrovia⁸⁵, e a sua ação ininterrupta em prol das ferrovias fez com que o Império deixasse mais de 9,5 mil quilômetros de ferrovias. Irineu Evangelista de Souza (Barão e Visconde de Mauá) foi o primeiro empresário a construir uma ferrovia no Brasil. Depois vieram outros nomes: Gustavo Vouthier e Francisco V. Bock (*Cie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*); Carlos F. Westermann, João C. Gutierrez e Pedro A. Scherer (*Cie Générale des Chemins de Fer au Parana*); Antonio Mello Barreto (Cia. Estrada de Ferro Leopoldina); os fazendeiros empresários: Francisco A. de S. Queiroz, Bernardo G. Peixoto, Martinho da S. Prado e Falcão Filho e o Eng. Francisco de Monlevade (Cia. Paulista de Estrada de Ferro); os irmãos Antonio e André Rebouças, Pedro Nolasco, Jaime Uchôa Cintra, Luiz Maylasky, Cristiano Benedito Ottoni⁸⁶, entre outros (REVISTA FERROVIÁRIA, abril de 1977).

Destacando-se, entre esses escolhidos, aparece Percival Farquhar, denominado “o último Titã”, proprietário da *Brazil Railway Company*. Farquhar, ou Sindicato Farquhar, como ficaria mais conhecido o seu nome, chegou ao Brasil em 1906 e, com capital proveniente dos EUA e Canadá, arrendou 40% da malha brasileira, além de

⁸⁵ Em sua homenagem as locomotivas foram popularmente denominadas de “Maria Fumaça” (SCHOPPA, 2004, p. 39).

⁸⁶ Considerado o pai das estradas-de-ferro do Brasil, em 1859 traçou um plano da viação férrea em que aconselhou a atuação futura deste sistema sob todos os aspectos: nacional, social, político, econômico, técnico e financeiro. Foi o único presidente da Cia.E.F. D. Pedro II e autor do livro “O futuro das estradas de ferro no Brasil” (SCHOPPA, 2004, p. 39).

muitas outras concessões de serviços públicos (sobre Percival Farquhar, ver ANEXO 2).

Passada a fase dos grandes investidores, com o enfraquecimento do liberalismo e com a crise de 1929, há uma centralização política e fortalecimento do Estado. 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 Kubitchek, 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). A volta dos empresários aconteceu com participação dos grandes grupos de investimentos aos leilões das malhas mais importantes (as mais lucrativas), no momento em que a RFFSA foi seccionada regionalmente (ver em ANEXO 3 a relação das malhas e dos acionistas).

Os engenheiros (ferroviários)

A ferrovia era assunto desconhecido para a engenharia nacional e a sua implantação foi um grande desafio. Com experiências anteriores que se limitavam às fortificações militares e às demarcações de fronteiras, suplantar o relevo brasileiro com estradas-de-ferro, principalmente a Serra do Mar, foi certamente o maior desses desafios.

Inicialmente as obras foram realizadas por engenheiros estrangeiros com a participação de engenheiros civis. Muitos brasileiros foram estudar Engenharia Civil e Engenharia Ferroviária em escolas estrangeiras, principalmente nos EUA, Inglaterra e França. No Brasil, os engenheiros civis estudavam na Escola Central – Rio de Janeiro (criada para a Engenharia Militar), transformada em Escola Politécnica (também em

São Paulo), onde também se formaram Engenheiros Ferroviários⁸⁷ (REVISTA FERROVIÁRIA, abril de 1997).

Entre os principais engenheiros (ferroviários) e suas obras destacam-se: Paulo de Frontim, presidente da Escola Politécnica e do Clube de Engenharia, considerado o Patrono dos Engenheiros Ferroviários da Central do Brasil (setembro/1960) e da Engenharia Brasileira (agosto/1972); Francisco Pereira Passos, construtor da Estrada de Ferro do Corcovado, foi Eng. Residente da E.F. D. Pedro II (Central do Brasil), empreiteiro da E.F. São Paulo, E.F. Bagé/Uruguaiana, Eng.-chefe da E.F. Mauá (de cujo traçado foi autor), diretor da E.F. Central do Brasil e participou da urbanização e saneamento do Rio de Janeiro; João Teixeira Soares trabalhou na E.F. Central do Brasil e na construção da ferrovia Paranaguá/Curitiba⁸⁸; Sampaio Corrêa, Eng.-chefe da E.F. Noroeste do Brasil e E.F. Leopoldina, Eng.-presidente da Rede Sul-Mineira, redigiu o trabalho “A tração elétrica da E. F. Central do Brasil e adquiriu a concessão da E.F. de Maricá, reorganizando-a; Daniel Makison Fox estabeleceu a ligação férrea entre o litoral e o planalto bandeirante, fez os levantamentos para a implantação da “*The São Paulo Railway Company*”, esboçando o projeto pioneiro da ligação através da Serra de Paranapiacaba⁸⁹ e foi responsável pela duplicação da *São Paulo Railway*; Francisco Paes Leme de Monlevade foi mestre das Oficinas da E.F. Central do Brasil, representou o Brasil no Congresso Ferroviário Internacional (Washington/1892), foi diretor da Cia. Paulista de Estrada de Ferro; Chrokatt de Sá trabalhou na E.F. D. Pedro II, fez o traçado inicial para a E.F. Bahia/Minas, diretor da E.F. Central do Brasil e preparou material para a organização do Código de Viação, reunindo todas as leis, decretos, atos, disposições e regulamentos da Viação Férrea do Brasil; Osório de

⁸⁷ As ferrovias tiveram um papel fundamental no desenvolvimento da engenharia nacional. Buscando se livrar da dependência dos profissionais e das escolas estrangeiras, mudanças imediatas aconteceram, como a separação entre o ensino militar e civil e a valorização das profissões técnicas.

⁸⁸ Nesta obra o eng. Teixeira Soares passou a orientar os trabalhos do empreendimento, substituindo os técnicos italianos contratados, mas que haviam desistido da empreitada em função das dificuldades de transpor a Serra do Mar. O brasileiro passou a coordenar os trabalhos, vencendo abismos de até 900 metros de altura, abrindo viadutos com leitos de pedra, construindo pontes aéreas e perfurando 14 túneis em pedra (TOMÉ, 1983, p. 35).

⁸⁹ Fox indicou o melhor sistema para que as composições ultrapassassem os obstáculos da Serra, imaginando um mecanismo de “cabos de aço” que, após cem anos de contínuo e perfeito trabalho, permaneceu em uso e despertou o interesse de técnicos ferroviários do mundo inteiro (SCHOPPA, 2004, p. 45).

Almeida, Eng.-ajudante da E.F. de Porto Alegre – Uruguaiana, diretor da E.F. Central do Brasil e presidente do Clube de Engenharia (1902), fez estudos sobre a utilização do carvão nacional aplicado às estradas-de-ferro (SCHOPPA, 2004).

Algumas cidades e localidades que tiveram a sua origem através da atividade ferroviária possuem os seus nomes relacionados aos funcionários ferroviários. Alguns exemplos da região dos Campos Gerais: Paulo Frontim (Eng. André Gustavo Paulo de Frontim), Teixeira Soares (Eng. João Teixeira Soares), Rebouças (homenagem aos irmãos Antônio e André Rebouças) e Gutierrez⁹⁰ (Eng. João Carlos Gutierrez).

Trabalhadores indiretos

A implantação e o funcionamento da infra-estrutura da rede ferroviária trouxeram às cidades ferroviárias e adjacentes um aumento da capacidade de trabalho. Além dos empregos diretos, nos quadros das companhias ferroviárias, muitas atividades econômicas foram criadas e fortalecidas, o que gerou um aumento considerável da oferta de mão-de-obra. Esta ampliação refere-se ao número de empregos necessários à produção e ao comércio de produtos transportados, na prestação de serviços urbanos em torno das estações ferroviárias, das demandas técnicas da ferrovia e das demandas técnicas e sociais dos ferroviários⁹¹.

Muitas empresas surgiram ou modificaram-se para atender a ferrovia, também com o aprimoramento da mão-de-obra especializada. A partir da segunda década do século XX (ainda importando locomotivas e trilhos), o Brasil passou a produzir componentes, inclusive vagões inteiros⁹², para a movimentação da ferrovia. Durante a década de 1920, a produção de ferro-guza passou de 21 para 37 mil toneladas, usadas basicamente para o atendimento da ferrovia, da agricultura e dos militares (ALVES, 1994, p. 261).

⁹⁰ Outra forma comum de homenagem aos funcionários ferroviários é a nomeação de estações ferroviárias.

⁹¹ É o exemplo do Sr. Leopoldo Vendrami – alfaiate autônomo em Ponta Grossa. A dedicação na confecção de uniformes para os ferroviários exigiu a sua especialização para este tipo de vestuário. A sua inserção ao meio ferroviário foi tamanha, que lhe foi conferida em sua certidão de óbito a denominação “ferroviário”, embora nunca tenha pertencido aos quadros da ferrovia. (Laoci Vendrami, entrevista - set/2004)

⁹² Em 1943 foi fundada a primeira fábrica de vagões (SANTOS, 1993, p. 189).

A indústria fornecedora da ferrovia experimentou um surto de crescimento – no II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND - 1974/79) – quando as suas necessidades de circulação de produtos agrícolas, matérias-primas e produtos industrializados, junto com as crises de petróleo, exigiram maior oferta de transporte ferroviário. No início da vigência deste protocolo, todos os fabricantes de vagões ampliaram sua capacidade de produção e se modernizaram, expandindo também a capacidade de produção de locomotivas. Porém, sem uma política clara de fomento para o setor, os produtores de material ferroviário passaram cada vez mais a operarem com capacidade ociosa, que, no final dos anos 1980, chegou aos 90%. (SANTOS, 1993, p. 189).

Trabalhadores ferroviários

A história da ferrovia também é a história dos ferroviários. O surgimento desta classe de trabalhadores foi tão impactante para a sociedade e economia do Brasil, quanto foi o surgimento da própria ferrovia.

Em 1894, a Central do Brasil empregava mais de 14 mil pessoas, dois terços do exército nacional. Em 1930 seriam mais de 26 mil e, em 1957, no ano de criação da RFFSA, 51 mil ferroviários. “Esta poderosa corporação, advertiu o ministro da agricultura (Pandirá Calógeras, 1928), poderia “[...] decretar a greve geral e ‘levar o risco da revolução’”. “A capital federal, populosa e politizada, ficaria isolada das suas fontes de alimentos e o transporte suburbano ficaria totalmente desorganizado” (REVISTA FERROVIÁRIA, abril de 1997, p. 9).

No entanto, não foi apenas numericamente que os ferroviários ocuparam lugar na sociedade brasileira. A atividade ferroviária criou empregos nas cidades e constituiu uma inovação técnica na organização da produção urbana e regional. Com a ferrovia houve a expansão da divisão de trabalho intra-urbana, em que a cidade ferroviária exerceu a função específica de uma área em torno (zona rural e outras cidades desconectadas) (SINGER, 1980).

Além da especificidade técnica, até aproximadamente a década de 1940, os ferroviários ocuparam lugares distintos na sociedade⁹³ e na política. Muitos foram os ferroviários que ocuparam cargos públicos, como deputados, prefeitos e vereadores⁹⁴.

A classe contava com alguns privilégios, especialmente nas ferrovias estatais, como descanso semanal remunerado, férias e aposentadoria, assistência médica, viagens barateadas⁹⁵ e crédito no comércio - vantagens que pouquíssimas empresas privadas podiam oferecer, além naturalmente da garantia de emprego.

Em entrevista realizada com trinta ferroviários aposentados desde o mais simples ‘guarda-freios’, até os que desempenharam cargos de chefia, a maioria (80%) disse estar satisfeita em ter trabalhado na Rede Ferroviária. A estabilidade de emprego, a política de ascensão de níveis, a moradia de boa qualidade, organizada em vilas de operários, a regularidade do pagamento mensal e um poder de compra acima da média da classe assalariada determinou a boa relação do ferroviário com a empresa e com a comunidade (MONASTIRSKY, 1997).

O trabalhador ferroviário destacou-se no meio social, principalmente durante a primeira metade do século XX, com as suas vantagens trabalhistas, mas, essencialmente, por representar e participar de uma organização mitificada desde a sua implantação. Com os ferroviários há toda uma gama de bens e manifestações culturais significativos como referências de grupos sociais “formadores da sociedade brasileira” (FONSECA, 2003, p.61).

Esses trabalhadores se sentiam orgulhosos de trabalhar na ferrovia. Além de sentirem os mesmos ares de progresso e bem-estar que toda a sociedade sentia com a ferrovia, ensoberbeciam-se ao serem identificados como os agentes desta inovação.

“Voltar o transporte ferroviário? Desde que a importância da ferrovia voltasse junto com ela. E não só a importância, tinha que voltar também o respeito que a ferrovia passava para toda a

⁹³ Havia o reconhecimento da importância do ferroviário na sociedade. Até aproximadamente os anos cinquenta, existiam quatro autoridades reconhecidas nas pequenas cidades ferroviárias: o prefeito, o padre, o delegado e o chefe de estação (entrevista – set/2004).

⁹⁴ Em 1935, foi eleito prefeito de P.Grossa, Albary Guimarães – chefe do tráfego ferroviário.

⁹⁵ “Antigamente (sic), as viagens pelos trens eram barateadas para os ferroviários e a sua família. Era comum que a Ferrovia desse de presente de casamento a viagem de ‘Lua de Mel’” (Sebastião Alves, entrevista -out/2004).

sociedade. Trabalhar na ferrovia era motivo de orgulho para todos nós que lá estavam” (Horácio Cruz, trabalhador ferroviário aposentado, fev.2003).

4.3.2 A ferrovia e o “Cosmopolitismo Urbano”

A conexão entre centros urbanos e a rede formada entre cidades de tamanhos e influências variados permitiram, a partir da implantação da ferrovia, o aparecimento de elementos de uma nova ordem, de uma perspectiva social e cultural nunca provados pela maioria das sociedades envolvidas. Entretanto, ainda que haja uma troca de objetos, serviços e valores culturais em toda a rede, são os centros maiores que exercem influência administrativa, política, econômica, social e cultural sobre os demais. Assim o foi com a presença da ferrovia.

A sociedade brasileira experimentou a efervescência cultural por ter se integrado parcialmente aos valores culturais dos países centrais⁹⁶ – a *belle époque* brasileira –, e a ferrovia constitui-se num fator importante no processo de urbanização e integração das cidades menores aos grandes centros.

Com o dinamismo do comércio e do confortável transporte de passageiros, e absolutamente envolvidas com a chegada de uma tecnologia moderna, as pessoas confirmaram as suas expectativas com relação aos benefícios da ferrovia quando se perceberam pertencentes e participantes de um circuito que trouxe a informação “instantânea”. Também, e associado a isso, novidades, com relação aos modismos, à cultura e ao lazer.

Foi em torno das estações principais de passageiros que se organizou a infraestrutura para atender aos viajantes e comerciantes. As cidades que eram paradas obrigatórias dos trens tinham próximos às estações de passageiros, hotéis, pensões, bares, restaurantes, lojas de varejo etc., que, até aproximadamente a década de 1970, foram locais de intensa convivência urbana.

Os trens, especialmente os que vinham de São Paulo, traziam além de passageiros ilustres (políticos, empresários e autoridades), companhias de teatro, bandas de música, cantores do rádio etc., que faziam turnês pelas cidades atendidas pela ferrovia

(MONASTIRSKY, 1997). (ver sobre o “Trem Internacional”, no ANEXO 4). “Os cines-teatros [...] apresentavam filmes, teatro de revista, operetas, concertos de música, dança, mágica, *shows* com cantores do rádio, apresentação de astros do cinema nacional e internacional, além de festivais da cidade e reuniões acadêmicas” (FALCÃO, 1997, p.12).

Muitos desses espetáculos de renome nacional e internacional aconteciam somente nas cidades localizadas no caminho ferroviário, entre os grandes centros – a região dos Campos Gerais fazia parte do roteiro artístico do eixo ferroviário entre São Paulo, Curitiba, Porto Alegre e Montevideú (URU). Esta mesma situação favorecia a programação dos cinemas⁹⁷, que apresentavam filmes do circuito nacional, mostrados sequencialmente após os grandes centros. Com a ferrovia as regiões Sul/Sudeste do Brasil estavam integradas econômica e culturalmente.

A condição da sociedade das cidades ferroviárias, neste contexto, pode ser analisada pela relação conceitual entre *tecnoesfera e psicoesfera* de Milton Santos (2005). A implantação da tecnoesfera (ferrovia) é a instalação de um meio técnico-científico, criado em função dos interesses da produção e do intercâmbio. Associado à tecnoesfera há a criação de uma psicoesfera, fortemente dominada pelo discurso dos objetos, das relações que os movem e das motivações que os presidem, e que fornece regras objetivas de racionalidade ou do imaginário. “Essa psicoesfera consolida a base social da técnica e a adequação comportamental à interação moderna entre a tecnologia e valores sociais. Assim a psicoesfera apóia, acompanha e, por vezes, antecede a expansão do meio técnico-científico” (RIBEIRO, 1991, p. 48, citado por SANTOS, 2005, p. 51).

Houve, portanto, nas sociedades das cidades ferroviárias, a injunção de um modelo cultural através da propaganda desenvolvimentista da República, que se materializou com as mudanças sociais e culturais que se estabeleceram com o funcionamento pleno desta inovação tecnológica. O indivíduo foi envolvido pela

⁹⁶ Preferencialmente com a França.

⁹⁷ Uma das maiores atrações do entretenimento do século XX.

anunciada cultura progressista e exuberante da chamada *belle époque*. Viveu-se uma ordem cultural⁹⁸, feitas de representações, de ideais, de valores e de sentimentos que se tornaram comuns a todos os indivíduos. Uma ordem cultural que continha o apelo infalível da modernidade, do progresso, do “cosmopolitismo urbano”.

⁹⁸ “As transformações do território não apenas resultam de uma pressão imperiosa do sistema socioeconômico, mas também são fruto de modelos ideológicos sobre o ‘desenvolvimento’ e a ‘modernidade’ que se impõem aos detentores do poder” (ROUX, 1980, p.123, citado por SANTOS, 2005, p. 119).

5. FERROVIA: “LUGAR DE MEMÓRIA”

O (re)conhecimento da ferrovia, como patrimônio cultural, sustenta-se principalmente através da memória. É a memória coletiva, com as individuais associadas a ela, que distingue os espaços ocupados pela ferrovia como “lugares de memória”.

As significações e as funções sociais dos espaços se modificam com o passar do tempo. Os espaços que não condensam mais as expressões passadas devem ser reinterpretados como elementos de um novo modelo de signos, sem, contudo, perder a continuidade histórica, sobretudo, com relação à memória coletiva.

Para as pessoas que vivenciaram os “bons tempos da ferrovia”, os funcionários ferroviários que participaram deste processo de forma mais intensa e mesmo aqueles mais jovens que tiveram a possibilidade de saber a importância e a representatividade da ferrovia através das histórias contadas por seus pais/avós, a associação da memória individual com a memória da cidade (sociedade), na qual se está inserido, possibilita ao indivíduo o reconhecimento da própria identidade, a sensação de aceitação e de participação social.

Além disso, as memórias individuais suprem a memória coletiva. Há uma convergência e aglutinação das memórias individuais para com a memória coletiva, que se fortalece, tanto na própria expressão da memória social, como também no interesse coletivo de mantê-la viva.

Os espaços e equipamentos ferroviários são, portanto, lugares de memória e contêm, além da sua essência mnemônica, o resultado do embate entre o saber institucional, o poder público e os vários segmentos da sociedade – especialmente aqueles que tiveram a sua história conjugada à da ferrovia.

5.1 MEMÓRIA FERROVIÁRIA

A apreensão subjetiva dos significados da ferrovia, via memória, pode ser conseguida através da pesquisa qualitativa – uma prática metodológica que se aplica e se autentica com a história oral.

Para a história oral, a memória individual só tem sentido em função da sua inscrição no conjunto social das demais memórias (MEIHY, 1996). Desta forma, os índices sociais que justificam a memória individual são os que guiaram as duas entrevistas realizadas com a população e com os ferroviários de algumas cidades dos Campos Gerais. As pesquisas foram direcionadas para buscar a impressão dos entrevistados sobre eventos do passado e não propriamente de informação, ou seja, o objetivo central da coleta de depoimentos não se esgota na busca da verdade e sim na experiência, pressuposto determinante quando se trabalha com memória.

As pesquisas sobre a ferrovia (constatação feita após a aplicação das entrevistas) apresentaram essencialmente caráter de celebração e homenagem, muito mais do que de esclarecimento, explicação, confissão e/ou de acusação – as possibilidades de narrativas da história oral (MEIHY, 1996).

Mesmo havendo a amnésia estrutural diagnosticada em sociedades contemporâneas, as memórias coletivas ao se associarem aos objetos materiais e aos espaços urbanos carregados de significação, são capazes de refletir atos de reconstrução do passado e de orientar e constituir novas subjetividades que se formam (SENNET, 1988).

A pesquisa (qualitativa) focou a experiência social do entrevistado e os significados das suas vivências. Quando foi apresentado o tema “ferrovia” na pré-entrevista e, depois, trabalhou-se com as recordações e com a materialidade da ferrovia para orientar os diálogos, fechou-se, como indica MARTINELLI (1999), em uma busca de significados e de opção ideológicos explicitamente definidos e plenos de intencionalidades.

Mesmo assim, neste exercício de lembrar, o entrevistado pôde vislumbrar inúmeras possibilidades de novas descobertas, tanto por realizar um movimento de ida

e volta entre o momento presente com o passado vivido, sentido e imaginado, como pelo fato de ser esta uma oportunidade do entrevistado materializar as suas memórias, em expor (e talvez melhor conceber) os seus significados. Nada do que se pensa existe realmente, a não ser quando é exposto, quando é verbalizado a alguém (ARENDRT, *ad tempora*).

Mesmo que, em algum momento, esta memória esteja desvirtuada da história oficial, ou seja, confusa e exagerada (até mentirosa), ainda assim, será legítima neste processo, pois a realidade do sujeito é conhecida a partir dos significados que por ele são atribuídos.

No entanto, existe a variabilidade da forma como a sociedade (e os indivíduos) percebe, sente, se envolve com a ferrovia. E o que torna esta análise ainda mais complexa é que esses processos variam conforme o contexto. Tomando a época e o lugar, por exemplo, são diferentes as representatividades da ferrovia para as pessoas que viveram os anos trinta (considerado o auge do sistema ferroviário), com aquelas dos anos setenta (confirmação do seu sucateamento). São diferentes também as experiências de alguém que tenha feito uma viagem de trem entre Ponta Grossa e União da Vitória, com outra, que tenha ido de Ponta Grossa a São Paulo e descido na Estação da Luz.

Desta forma, a pesquisa permitiu que as pessoas entrevistadas expusessem suas memórias individuais, e a saturação desses depoimentos auxiliaram na formação e no entendimento sobre a significação da ferrovia na memória coletiva.

5.1.1 Memória da Sociedade

Nas considerações finais da dissertação de mestrado, MONASTIRSKY (1997, p. 166), indica o resultado de uma pesquisa realizada com a população de Ponta Grossa em que associa a lembrança individual com a história da cidade. A pergunta, que permitiu respostas livres e abertas, indagou sobre o fato histórico mais importante e representativo da cidade e que deveria ser enaltecido e preservado. O resultado

apontou para a “época da ferrovia”, com 31,8 % (deixando a origem da cidade – o Tropeirismo – em segundo lugar, com 23,8 % das indicações).

Esta “época da ferrovia” compreende o período entre as primeiras décadas do século XX até meados da década de 1970, quando toda a estrutura da ferrovia ainda compunha a paisagem urbana da cidade e, funcionando plenamente⁹⁹, coexistia com a maioria da população pesquisada.

A recente pesquisa junto à população (ANEXO 5), que se apresenta mais completa do ponto de vista metodológico, endossa o período ferroviário como uma vivência histórica importante. No entanto, é pertinente considerar que a entrevista foi realizada num período em que a ferrovia não mais oferecia as viagens de passageiros e o seu funcionamento não era mais notado na paisagem dos centros das cidades.

Desta forma, os entrevistados das cidades paranaenses de Ponta Grossa, Castro, Teixeira Soares e Carambeí responderam às perguntas baseados nas suas lembranças e, possivelmente, também, influenciados pela presença do patrimônio preservado das suas cidades.

Contidos nos discursos individuais, a pesquisa identificou os principais conteúdos simbólicos da ferrovia e apresentou, além da caracterização da memória coletiva, uma consciência coletiva. Esta consciência tanto se refere à importância histórica da ferrovia para a sociedade e para si mesmo, como também revela a necessidade e o desejo de que essas memórias devam ser preservadas – para o próprio deleite e interesse do entrevistado e das futuras gerações.

Entrevista

Na primeira sugestão do tópico guia, em que é dada a oportunidade livre e aberta para falar sobre a ferrovia – “*Qual a primeira coisa que se pensa quando se fala em ferrovia*”, nota-se que as respostas são associadas aos equipamentos ferroviários e ao passado. As respostas relacionadas aos equipamentos se referem aos trilhos, vagões

⁹⁹ Depois dos anos setenta, as viagens de trens de passageiros foram canceladas na maioria das linhas brasileiras, exceção aos “trens turísticos”, que percorrem pequenos trechos de algumas linhas. Alguns exemplos: Curitiba/Paranaguá (PR); São João del Rei/Tiradentes (MG) e Piratuba (SC)/ Marcelino Ramos (RS).

e locomotivas, já alguns se referem às estações de passageiros, aos ferroviários e aos apitos das máquinas. Quando se cogitou o passado, via de regra as respostas foram associadas às viagens de trens, especialmente nos tempos de infância e, também, à presença de algum parente próximo ligado à ferrovia.

Associando-se esta questão à outra, sobre as viagens de trens propriamente dita, percebe-se que este tema é o que mais empolga o entrevistado. As respostas, longas, são dadas com emoção. A ida à estação ferroviária, a espera na gare, os sons dos apitos das locomotivas, os uniformes dos ferroviários são lembranças pontuais. Poder circular pelos vagões, apreciar a paisagem através das janelas e as paradas em outras localidades tornavam essas viagens, que eram consideradas baratas e seguras, divertidas e interessantes.

Algumas pessoas lembraram das viagens em trens que utilizavam o vagão-restaurante¹⁰⁰. O uso do bar era livre, com exceção das principais refeições que eram feitas com hora e tempo de uso marcados com antecedência¹⁰¹. Os serviços desse vagão tornavam a viagem mais confortável e romântica.

Muito comum, também, era o hábito e o prazer que as pessoas tinham de acompanhar os trens que chegavam à cidade. Quando só existia o transporte ferroviário, era comum as pessoas se reunirem próximas à estação para apreciar o movimento de passageiros. Mas mesmo depois, quando esta prática deixou de existir, alguns dos entrevistados disseram que eles (e também pessoas conhecidas) ficavam esperando próximas aos trilhos a chegadas dos trens mistos na cidade – trens com vagões de carga e de passageiros – os chamados “mistinhos”.

Das noventa e duas pessoas entrevistadas, dezenove (20,6 %) afirmaram não ter algum parente ferroviário e apenas onze (11,9 %) disseram não ter algum amigo neste setor. Entre aqueles que apontaram para parentes mais próximos (avôs, pai e tios),

¹⁰⁰Os vagões-restaurante geralmente eram terceirizados e cada proprietário arrendava o vagão da ferrovia e tornava-se dono de um trecho entre duas cidades. Assim, o vagão era conectado no final do comboio para facilitar a troca nas cidades-limite (Entrevistas, 2004).

¹⁰¹A maioria dos passageiros, especialmente aqueles da 2ª e 3ª classes, alimentavam-se com a comida levada por eles mesmos, ou compradas de vendedores ambulantes nas estações. (Entrevistas. 2004).

alguns afirmaram que mesmo não tendo a oportunidade de usufruir dos serviços da ferrovia, a presença desses trabalhadores na família garantiu-lhes informações sobre a ferrovia. Eram as histórias repetidas várias vezes pelos velhos ferroviários nos encontros familiares.

Em vários depoimentos falou-se da proximidade desses parentes ferroviários, que proporcionavam alguns “privilégios”, como poder circular pelo pátio de manobras, viajar nas plataformas de embarque, conhecer alguma dependência da Estrada-de-Ferro e, evidentemente, conhecer melhor o funcionamento da estrutura ferroviária e alguns dos seus principais equipamentos – amiúde, as locomotivas.

Os entrevistados com idade superior aos quarenta anos foram os que lembraram das viagens de trens (extintas no final da década de 1970). Todavia, os moradores de Ponta Grossa lembraram das viagens turísticas que o Sindicato dos Trabalhadores Ferroviários (ainda incorporados à RFFSA) proporcionou nos anos 90, num pequeno trecho entre o novo pátio de manobras¹⁰² até uma estação próxima. Foi freqüente nos depoimentos o desejo de que esse tipo de passeio pudesse ser feito novamente, pois, assim, seria possível que as pessoas pudessem experimentar o “andar de trem”. Nas entrevistas com os ferroviários, esse desejo é ainda maior.

Sobre a importância da ferrovia para a sociedade e para as localidades servidas pelos trilhos, os depoimentos apontam com mais freqüência para o desenvolvimento econômico. O barateamento do transporte ferroviário, em comparação ao rodoviário (principalmente para um estado agrícola e exportador como é o caso do Paraná) e a geração de empregos são as causas mais citadas. Alguns ainda comparam as cidades ferroviárias com outras da região e afirmam ser a ferrovia a causa de alguma diferença econômica favorável.

Por outro lado, afirmações sobre a questão cultural são abordadas, como considerar as cidades mais alegres e interessantes por causa da presença da ferrovia.

¹⁰² Em função da transferência dos equipamentos ferroviários para a periferia e da exclusividade dos serviços de transportes de cargas, não existe mais a estação de passageiros em Ponta Grossa.

“Existe emoção e charme em viajar de trem, na Europa, nos EUA e aqui” (Sonia Siqueira. Entrevista, out. de 2004). Nas entrevistas realizadas em Ponta Grossa, declarações sobre a saída dos trilhos do centro da cidade demonstram insatisfação a respeito do distanciamento causado entre as pessoas e as “coisas” da ferrovia.

As pessoas que apresentaram este tipo de visão cultural são as que naturalmente mostram-se preocupadas com o futuro da memória e das edificações ferroviárias. No entanto, quando a questão é provocada, “*sobre a importância da preservação do patrimônio ferroviário na cidade*”, apenas dois entrevistados afirmaram categoricamente que não é importante preservar a história da ferrovia.

Entre a maioria, a idéia de preservar o patrimônio ferroviário é unânime, variando, no entanto, os motivos desta preservação e os usos para este patrimônio. Neste sentido, quatro idéias básicas orientaram o resultado da pesquisa: i) primeiro e mais citado, a história e a importância da ferrovia deveria ser mostrada aos mais jovens. As gerações mais novas devem conhecer a participação da ferrovia na história econômica e social do país/região/cidade e reconhecer a participação de seus antepassados neste contexto. Esses “mais jovens”, em primeiro instante, são os seus próprios filhos e netos, mas é nítida a intenção desta disseminação por todo o segmento da sociedade que ficou alheia à ferrovia; ii) em segundo plano, aparece a preocupação com a história da cidade, da ferrovia e da sociedade que vivenciou a ferrovia (principalmente os trabalhadores ferroviários)¹⁰³. “Não deixar desaparecer o nosso passado”, “preservar a nossa cultura” e “a história da cidade é a história da ferrovia” são algumas declarações que ilustram esta idéia; iii) a terceira questão aponta a preservação do patrimônio, associada ao turismo, como uma alternativa econômica; iv) a preservação do patrimônio deve ser mantida para embelezar a cidade. Edifícios preservados e bem cuidados seriam ornamentos que deixariam a cidade mais bonita e mais agradável ao próprio morador, mais principalmente, ao visitante.

Dando continuidade a este tema, foi perguntado sobre a possibilidade da existência de um *museu ferroviário* (inexistente nas cidades dos Campos Gerais). O

¹⁰³ Esta preocupação é mais evidente em filhos e netos de ferroviários.

que causou surpresa nesta parte da pesquisa foi o fato de a maioria das pessoas não terem pensado sobre esta idéia antes. É como se fosse apresentada a eles, pela primeira vez, a possibilidade de reunir num lugar específico um acervo que mostrasse e contasse a história que eles estavam comentando (e lamentando por estar se perdendo). A idéia do museu – tal qual o brilho dos olhos dos entrevistados – apareceu como uma luz que pode iluminar um passado considerado perdido. A partir da idéia do museu, há uma retomada de entusiasmo (também na entrevista) sobre a possibilidade de se concretizar a preservação da história que acabara de ter sido comentada¹⁰⁴.

O último tema do tópico guia – *a privatização* – foi a que apresentou maior antagonismo das idéias. Para os que defendem a privatização da ferrovia, o abandono causado pelo Governo Federal é a melhor justificativa. Há um consenso entre os que defendem esta idéia de que a empresa ferroviária privada enxuga os gastos excessivos deixados pela RFFSA e melhor organiza o seu funcionamento.

Por outro lado, os que criticam a privatização alegam que as empresas só buscam o lucro e acabam com características importantes da ferrovia, como o transporte de passageiros. Além disso, as críticas recaem sobre a preservação do patrimônio (tanto histórico, quanto atual), sobre a erradicação de terminais antieconômicos, sobre a deficiência dos cuidados com as linhas e com material rodante, que causaram o aumento dos acidentes, além da preocupação com o fim de algumas vantagens trabalhistas conquistadas por décadas e com os cuidados com o meio ambiente.

5.1.2 Memória do Trabalhador Ferroviário

As entrevistas realizadas com os trabalhadores ferroviários (ANEXO 6) apresentam a mesma metodologia daquelas realizadas anteriormente. No entanto, o tópico guia é mais diversificado e o tempo das entrevistas é mais longo. Optou-se por

¹⁰⁴ Entre as cidades pesquisadas, Ponta Grossa, Carambeí e Castro possuem museu municipal, que apresentam acervo do cotidiano popular e temática referente à imigração e ao Tropeirismo.

essa diferenciação enfática por ser o ferroviário o agente principal da construção social da memória ferroviária.

Os trabalhadores ferroviários apresentam esquemas coerentes de narração e de interpretação dos fatos sobre a ferrovia. Eles apresentam “universos de discursos” e “universos de significação” que dão ao objeto de estudo uma forma histórica própria, uma versão consagrada dos acontecimentos – momento áureo da ideologia com todos os seus estereótipos e mitos (BOSI, 2003).

Considerando que o linha principal deste estudo seja o (re)conhecimento do patrimônio através da memória, a pesquisa foi realizada na direção do trabalhador ferroviário aposentado (com a preocupação de alcançar uma amostra representativa dos mais idosos). São eles idosos e conhecedores sobre a ferrovia, “... que estão se ocupando consciente e atentamente ao próprio passado, da substância mesma da sua vida”. (BOSI, 2003, p. 63).

Desta forma, as entrevistas foram realizadas com 56 trabalhadores ferroviários (sendo 46 senhores aposentados e 8 ferroviários da ativa). A opinião dos mais jovens (pertencentes à América Latina Logística) foi importante para se discutirem temas como a privatização, o atual estado da ferrovia e para relacionar comparação entre os momentos distintos de administração da Rede Ferroviária.

As entrevistas com os trabalhadores ferroviários foram realizadas nas cidades de Ponta Grossa, União da Vitória e Porto União (SC)¹⁰⁵.

Entrevista

As entrevistas com os ferroviários, sobretudo os aposentados, foram marcadas pela emoção. Na primeira participação, quando se propõe “*a primeira coisa que pensa quando se fala em ferrovia..*”, muitos se emocionaram ao falar dos colegas (que eram considerados como uma família), da saudade que sentem dos bons tempos, da importância inegável da ferrovia em suas vidas e sobre o desastre (sic) da privatização.

¹⁰⁵ Cidades escolhidas por possuir entidades organizadas para ferroviários aposentados: Sindicato dos Ferroviários (Sindifer Ponta Grossa e Sindifer Porto União) e Associação dos Ferroviários (Asfer Ponta Grossa). Estas associações contam também com ferroviários advindos de outras cidades.

Ao lembrar sobre o seu trabalho na ferrovia, houve consenso de que mesmo sendo um trabalho pesado, masculino, com exposição às intempéries e aos perigos, era uma atividade de que todos gostavam. Reforçam que as condições trabalhistas foram melhorando com o tempo e as de trabalho sempre foram melhores que a iniciativa privada. Havia ainda alguns benefícios dados pela ferrovia, como o direito de algumas viagens gratuitas, assistência médico/hospitalar e as compras de alimentos subsidiados na Cooperativa dos ferroviários. Todavia, a estabilidade de emprego e a camaradagem entre os colegas foram as vantagens mais enfatizadas.

Uma característica importante para este profissional era o reconhecimento que a sociedade tinha dele. Segundo os próprios ferroviários, esse respeito e admiração existiam por vários motivos: por ser a ferrovia uma empresa do governo de que todos queriam fazer parte, pela grandiosidade da ferrovia, máquinas, trens etc., pelos serviços oferecidos, pelo próprio orgulho que os ferroviários tinham de fazer parte dela, orgulho que se estendia à família e à comunidade em geral.

Além das vantagens no emprego, os ferroviários eram bem vistos no comércio local. Em função da garantia de emprego, tinham crédito imediato, e as lojas facilitavam-lhes qualquer compra. No sistema bancário, os ferroviários eram clientes *vips*, com facilidades para o crédito pessoal e aquisição de talões de cheques (difíceis de serem conseguidos até os anos 70).

Todos os ferroviários, nas mais diferentes funções, usavam uniforme de trabalho, que tinha o caráter simbólico de prosperidade e destaque diante de outras pessoas. “Os que trabalhavam na estação de embarque usavam trajes alinhados, e as moças solteiras gostavam daquele uniforme” (*ad tempora*)¹⁰⁶.

Muitos ferroviários moravam próximos do trabalho. Em vilas de funcionários¹⁰⁷ – organizados pela Rede – ou em casa própria, que o salário permitia adquirir. Muitos daqueles que moravam longe, tinham a possibilidade de transitar gratuitamente num pequeno comboio que conduzia os funcionários nos trechos urbanos. A proximidade

¹⁰⁶ Conversa informal com os funcionários ferroviários entrevistados.

¹⁰⁷ Em algumas dessas vilas, a energia elétrica e a água eram gratuitas.

da moradia com as linhas proporcionava um convívio intenso com os trens. Toda a família transitava pelos pátios e “carreiros” que se seguem junto aos trilhos (as crianças habitualmente brincavam nesses espaços, entre os equipamentos). Uma das maiores saudades expostas pelos entrevistados é a respeito dos sons dos comboios em movimento (apitos e motores).

A saudade é, sem dúvida, o sentimento mais visível nas declarações dos velhos ferroviários. Sentem falta dos amigos, do uniforme, do trabalho e, principalmente, das viagens.

Como estavam sempre circulando entre as cidades da região, as viagens a trabalho eram interessantes. Com os colegas, gostavam quando os comboios paravam nas estações movimentadas – havia sempre um clima de festa. Quando o time de futebol de Ponta Grossa, que era organizado pelos ferroviários (Operário Ferroviário Esporte Clube), jogava em Curitiba ou outra cidade da região, os ferroviários lotavam um trem para prestigiar a equipe.

As viagens com a família também eram importantes e lembradas com carinho. Viagens de férias e de “lua de mel”, que eram subsidiadas pela Ferrovia, são inesquecíveis. Havia o vagão-restaurante que as esposas e filhos adoravam.

“Sinto muita saudade, mas não da ferrovia em si, é de tudo que girava em torno dela. A saudade vem das pessoas que enchiam a estação, do apito do trem que chegava, do vendedor de pipoca da estação, da garçonete do trem e, principalmente, dos amigos feitos na ferrovia” (Manoel Oliveira Pinto. Entrevista, out.2004)

“As viagens de trem eram poéticas. Para mim parecia poesia, desde o barulho do apito até o chapéu do maquinista, e as pessoas olhando pela janela e comentando a paisagem que viam...” (Horácio Cruz. Entrevista, nov.2004)

“O trem era lindo. Era antigo, simples, mas era lindo. Quando estava cheio de gente ficava mais lindo ainda” (Manoel Oliveira Pinto. Entrevista, out.2004)

Sobre a preservação do patrimônio ferroviário, a exemplo do comportamento e das declarações das pessoas na entrevista anterior, os ferroviários também reconhecem a

importância e a necessidade de preservar a história da ferrovia. E também foram pegos de surpresa (a maioria)¹⁰⁸ quando o assunto foi a criação de um museu ferroviário.

Depois de apresentada e assimilada a idéia do museu, a importância da sua existência foi justificada com resposta complementares a questão da preservação. Além de servir para levar os filhos e netos, para lembrar o passado e para o turismo, mais algumas idéias pontuais merecem ser descritas: a visitação (obrigatória) do museu por todos os escolares da cidade, um local especial no museu para encontro de aposentados ferroviários e da ativa, que dariam orientação sobre a história da ferrovia e sobre as diferenças entre a ferrovia do passado com a atual.

“Museu ferroviário? Eu levaria até a minha mulher!” (João M.P. Diogo. Entrevista, nov. 2004).

“Hoje as lembranças da ferrovia acontecem mais com os sonhos do que com as coisas relacionada à ela”. (Martinho Stremel. Entrevista, out. 2004)

Uma das questões que mais interessou aos ferroviários entrevistados foi a privatização. Percebe-se nas entrevistas que a contrariedade sobre a mudança não se limita a questões técnicas, mas, principalmente, em função do desmonte de um padrão de funcionamento da ferrovia do qual, eles, ferroviários, fizeram parte. É como se todo aquele modelo, que durou décadas, fosse considerado ultrapassado, antieconômico, deficiente. Na verdade ele o é, mas para o velho ferroviário admitir isto seria negar a glória do seu passado na ferrovia¹⁰⁹.

De qualquer maneira, algumas questões pontuais foram repetidamente citadas. Com a empresa privada (que só visa ao lucro), houve o desemprego e a diminuição dos salários e vantagens (Cooperativa, por exemplo). Os trechos privatizados, como a “Paraná/Santa Catarina” ainda dava lucros, e o próprio governo poderiam continuar administrando.

Entre as reclamações, a que mais incomoda os entrevistados refere-se à manutenção dos equipamentos. Eles consideram que o modelo empresarial (que

¹⁰⁸ Alguns declararam conhecer o museu ferroviário de Curitiba.

¹⁰⁹ Foi freqüente o reconhecimento de que a ferrovia se encontrava em sérias dificuldades nos últimos anos antes da privatização; no entanto, os entrevistados afirmam que esta situação só começou a partir dos de 1970.

terceiriza várias atividades) está deixando de lado a manutenção das linhas permanentes, que ainda pertencem ao governo. Eles acreditam que as empresas só se preocupam em manter funcionando o material rodante (que atualmente é adquirido por essas empresas). Com isto, a estrutura permanente, que antes era mantida pelos próprios ferroviários e era feita regularmente, está agora se deteriorando e será devolvida ao governo em péssimas condições – “aí teremos que começar do zero”.

Alguns ferroviários afirmaram que as ferrovias não existem para dar lucro – “elas devem apenas se manter, as ferrovias existem para servir o país”.

Os antigos ferroviários, mais do que os atuais, sentem-se proprietários do patrimônio ferroviário. Não no sentido de que são cidadãos e por isso “donos” das coisas do Estado, mas do ponto de vista de serem verdadeiramente responsáveis por toda a grandiosidade material e histórica da rede ferroviária, ou seja, agentes diretos da sua funcionabilidade.

Mesmo fora de ação, esses aposentados “fiscalizam” as atividades atuais da ferrovia. São críticos severos de algumas falhas apresentadas pelas empresas privadas, especialmente com relação aos acidentes – muito mais frequentes do que antes, segundo eles.

São donos, sim, da ferrovia esses homens, ao menos daquela pretérita que lhes é amada. Sentem saudade de tudo, até do duro trabalho, estrada-de-ferro. Emocionam-se a cada lembrança, respiram fundo, lágrimas nos olhos. Lamentam a má sorte da sua derrocada, dor profunda.

Por esses motivos, esta classe de trabalhadores deve ser reconhecida como um patrimônio vivo do país. A sua existência está presente na cotidianidade brasileira há mais de um século, através da simbologia dos seus uniformes e das e suas emocionantes e saudosas narrativas.

É necessário pensar na produção de patrimônios culturais não apenas como a seleção de edificações, sítios e obras de arte que passam a ter proteção especial do Estado, mas, como narrativas, ou como sugere Maria Veloso Motta Santos (1992), usando Foucault, como uma “formação discursiva”, que permite “mapear” conteúdos simbólicos, visando descrever a “formação da nação” – e constituir uma “identidade cultural brasileira” (Fonseca, 2003, p.64)

... as testemunhas das culturas populares e operárias do início do século têm idade avançada. Sua morte iminente demanda de uma “etnologia de urgência”, para salvação dos seus arquivos ou relatos orais. (JEUDY, 1990, p.16).

6. PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO

A noção de patrimônio cultural é geralmente associada ao patrimônio arquitetônico. Esta associação se estabelece desde o século XV, na Itália, com a preocupação em recuperar os monumentos da Antigüidade. Além das edificações, também é considerado patrimônio cultural, por excelência, qualquer forma material que constitua um suporte físico de expressão cultural.

Atualmente, no sentido de incorporar as produções sócio-culturais, os bens intangíveis, as memórias sensoriais, os modos de vida, os estilos e formas de comportamento que integram as memórias coletivas, a definição de patrimônio cultural é muito mais abrangente e incorpora também os valores imateriais, transmitidos por herança de geração a geração, os quais são assimilados por uma coletividade como forma de identificação que afirma o pertencimento a um determinado grupo e gera um sentimento de solidariedade e valorização da própria história e cultura (MACHISKI, 2002).

O patrimônio cultural ferroviário se insere nas duas categorias. Apresenta um patrimônio material relevante, identificado principalmente nas edificações das estações de passageiros e nas locomotivas antigas, as “Maria Fumaças”, e possui um patrimônio intangível extraordinário, mas que não tem junto à sociedade a mesma perceptibilidade do acervo material.

Todavia, a separação entre o patrimônio material e intangível, apresentada a seguir em tópicos distintos, não significa que foram estudados isoladamente. A análise sobre a ferrovia alicerça-se na subjetividade formada por um contexto ideológico, simbólico e mnemônico que dá aos “patrimônios ferroviários”, sob o ponto de vista social e cultural, um caráter concomitante. “[...] para que haja um entendimento do patrimônio imaterial é imprescindível um suporte físico” (SAUSSURE¹¹⁰, citado por FONSECA, 2003, p. 65).

¹¹⁰ SAUSSURE, F. (1969). *Cours de linguistique générale*. Paris.

6.1 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO MATERIAL

A implantação da ferrovia, com as obras de engenharia (acomodação dos trilhos e construções de viadutos, túneis e edificações), causou um sentimento de orgulho, de pertencimento à modernidade. Presenciar o engenho e a técnica superarem obstáculos naturais, historicamente reconhecidos como difíceis de serem suplantados, colaborou para a mitificação da ferrovia. Esse deslumbramento aconteceu já na implantação das primeiras ferrovias, com a transposição da Serra do Mar - um dos maiores obstáculos naturais do Brasil.¹¹¹

Além disso, a grandiosidade dos equipamentos ferroviários causa um efeito psicocultural relevante¹¹². São amplos os pátios de manobras e depósitos de vagões, são monumentais os túneis e viadutos, são imensos os comboios de vagões, são imponentes as estações de passageiros, são possantes as locomotivas. A ferrovia passa a idéia de ser ampla, vigorosa, inquebrantável, sólida.

No sistema ferroviário da região dos Campos Gerais, a estrutura da linha permanente continua basicamente a mesma desde a implantação¹¹³. A exceção está no trecho entre as cidades de Irati e União da Vitória, em que a linha foi erradicada nos anos de 1980. Na paisagem urbana das cidades ferroviárias dos Campos Gerais, parte do patrimônio material está preservada, parte está se deteriorando e outra parte já se encontra erradicada.

Nas cidades de Ponta Grossa, Castro e União da Vitória, as estações de cargas e passageiros foram tombadas pela Divisão do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Paraná (Secretaria de Estado da Cultura do Paraná). As cidades de Palmeira, Teixeira Soares, Irati, Fernandes Pinheiro e Rio Azul são exemplos de preservação realizada pelo poder público local, sem, contudo, haver uma lei municipal que registre e oficialize o tombamento e regulamente a sua reconstituição, preservação e uso. A única cidade da região que dispõe de legislação própria é Ponta Grossa, que possui

¹¹¹ No estado do Paraná, esta ferrovia foi considerada um desafio à tecnologia e até hoje é motivo de orgulho da engenharia ferroviária nacional.

¹¹² Este efeito certamente foi maior quando ocorreu a implantação desses equipamentos.

¹¹³ Evidentemente que dormentes e trilhos são periodicamente substituídos.

outros dois edifícios ferroviários tombados pelo município, através do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural (COMPAC)¹¹⁴. (FOTOGRAFIAS 6, 7, 8, 9, 10 e 11).

Em algumas cidades houve a demolição das edificações ferroviárias, enquanto que em outras não. daquelas que mantiveram as edificações, algumas estão abandonadas ao desgaste natural e à ação de vândalos, enquanto outras estão sob a interferência do poder público. Como estas interferências são realizadas isoladamente, conforme o senso de cada governo, muitas intervenções são desastrosas.

A prefeitura de Rio Azul manteve as duas principais estações do município. A estação “Cachoeira” foi transformada em uma lanchonete, onde apenas a plataforma de embarque e algumas paredes externas indicam tratar-se de uma estação ferroviária construída no início do século XX (FOTOGRAFIA 12), já a estação central da cidade foi adaptada em rodoviária, onde algumas modificações comprometem a sua originalidade (FOTOGRAFIA 13).

As principais estações (e suas cidades respectivas) que foram demolidas ou se encontram em estado de abandono são: i) demolidas – Estação de Oficinas (FOTOGRAFIA 14), Roxo Ruiz e Guaragi (Ponta Grossa) (FOTOGRAFIA 15), Engenheiro Gutierrez (Irati), Rebouças, Mallet e Paula Freitas; ii) abandonadas – Cará-Cará (Ponta Grossa), Vera Cruz (Paulo Frontim), Paulo Frontim (FOTOGRAFIA 16), Minduí (Mallet) (FOTOGRAFIA 17) e Dorizon.

Além das estações de passageiros, algumas outras construções são preservadas. São exemplos a Escola Profissionalizante Ferroviária Tiburcio Cavalcanti e o antigo Hospital Ferroviário da Cooperativa 26 de outubro (ambas em Ponta Grossa, tombadas pelo COMPAC) (FOTOGRAFIAS 18 e 19), o viaduto férreo sobre o rio Iguaçu (em União da Vitória/Porto União – SC, tombada pela Secretaria do Estado do Paraná) É comum nas cidades ferroviárias a preservação de locomotivas e vagões que indiquem a presença da ferrovia. São os casos de Ponta Grossa, que possui uma locomotiva a carvão do início do século (FOTOGRAFIA 20), e União da Vitória que

¹¹⁴ Criado sob a Lei Municipal nº 6.183

Fotografia 06
Estação Paraná – Ponta Grossa (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

Fotografia 07
Estação Ponta Grossa – Ponta Grossa (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

Fotografia 08
Armazém de Carga – Ponta Grossa (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

Fotografia 09
Estação de Porto União (SC) e União da Vitória (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

Fotografia 10
Estação Ferroviária de Irati (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

Fotografia 11
Estação Fernandes Pinheiro (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

Fotografia 12
Estação Ferroviária “Cachoeira”- Rio Azul (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

Fotografia 13
Estação Ferroviária de Rio Azul (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

Fotografia 14
Pátio das Oficinas – Ponta Grossa (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

Fotografia 15
Estação de Guaragi – Ponta Grossa (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

Fotografia 16
Estação de Paulo Frontim (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

Fotografia 17
Estação Ferroviária de Minduí – Mallet (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

Fotografia 18
Escola Profissionalizante Ferroviária Tibúrcio Cavalcanti – Ponta Grossa (PR))



Autor: Luz, C. (2006)

Fotografia 19
Hospital Ferroviário da Cooperativa 26 de outubro- Ponta Grossa (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

Fotografia 20
Estação Paraná – Ponta Grossa (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

está ativando a sua locomotiva, de 1936, para realizar passeios turísticos nas proximidades da cidade de Porto União¹¹⁵ (FOTOGRAFIA 21).

Outros bens materiais, acervo de alguns ferroviários, esperam a criação de um museu específico para a ferrovia (inexistente nos Campos Gerais). Durante as pesquisas, alguns ferroviários – motivados com a possibilidade do museu – ofereceram alguns objetos para a sua composição: fotografias, documentos, *ticks* de passagens, horários, uniformes, sinalizadores, apitos, ferramentas, peças de locomotivas e vagões etc.¹¹⁶

No ANEXO 7, seguem algumas fotografias que complementam as apresentadas e auxiliam na apreensão da importância histórico-cultural da ferrovia para a região (FOTOGRAFIAS 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 e 30).

6.2 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO IMATERIAL (INTANGÍVEL)

Ao contrário do acervo material, especialmente o edificado, que se insere em lugar imutável e definitivo e na maioria das vezes é reconhecido e fixado por notório saber, a identificação do acervo imaterial é intrincada, e o seu significado é suscetível à manipulação e ao esquecimento – o significado do acervo imaterial muitas vezes transcende à materialidade e pode ser manipulado pela interpretação.

A percepção do intangível é mais criteriosa e realiza-se de forma diversificada e em contextos variados. Assim, é possível considerar o patrimônio imaterial ferroviário submetendo-o aos conceitos de alguns autores sobre a questão: o patrimônio contém expressões de conhecimento, práticas e processos culturais (SANT'ANA, 2000); o patrimônio cultural é uma formação discursiva – narrativa – (SANTOS, 2001); compõem o acervo imaterial as manifestações culturais significativas advindas dos trabalhadores que fazem parte da história do patrimônio (FONSECA, 2003); todo o

¹¹⁵ O projeto prevê inicialmente um passeio de trem nas proximidades de Porto União (SC), com a intenção futura para um viagem até a cidade de Caçador (SC).

¹¹⁶ Destaque para o Sr. José F. Pavelec, um apaixonado pela ferrovia, que possui o maior acervo particular sobre ela, e que busca junto ao Poder Público de Ponta Grossa colaborar para a criação do museu ferroviário.

Fotografia 21
Estação de União da Vitória (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

patrimônio apresenta um discurso expográfico¹¹⁷ (CHAGAS, 2003); é o conjunto de conquistas artísticas, intelectuais e morais que constituem cada patrimônio (CUCHE, 2002); há um vínculo do patrimônio com o ambiente¹¹⁸ e com o território em que estão imersos (SANCHES, 2002); as tradições culturais que cada patrimônio elabora em seu território (JEUDY, 1990); o patrimônio apresenta um resultado ideológico de organização de espaço (LEPETIT, 2001); o patrimônio cultural como gênero de discurso (GONÇALVES, 2002); tradição, memória e história são posições diferentes com que o presente vê o passado do patrimônio (HALBWACHS, 1990).

Mesmo com tantas possibilidades de identificação e interpretação sobre o patrimônio imaterial ferroviário, três idéias principais conduziram esta análise: a mitificação da ferrovia, o trabalhador ferroviário e a memória. Contudo, como elas não são idéias isoladas, incorporam-se entre si, e, a elas incorporam-se outras interpretações.

A mitificação da ferrovia surge antes da sua implantação no Brasil. Já vem dos países mais desenvolvidos – Europa principalmente – com uma carga simbólica associada à impactante inovação tecnológica, ao discurso progressista que defendia o modelo de produção capitalista vigente (e o papel do Brasil neste contexto).

A partir desta mitificação, agregou-se aquela vivenciada pela sociedade brasileira, quando a ferrovia foi implantada: obras de engenharia nunca imaginadas, desenvolvimento econômico, integração regional, circulação de cargas, passageiros e informações. A mitificação da ferrovia se sustenta e se amplia com a disseminação de um discurso positivo e edificante por parte da imprensa e dos escritores¹¹⁹.

Este mito constituído incorpora-se ao sentimento de orgulho, progresso e bem-estar que as pessoas sentem com a ferrovia. A ferrovia mitificada vem do passado com uma força simbólica que, dependendo dos cuidados locais com o patrimônio material e com a memória coletiva, se mantém ou se perde.

¹¹⁷ Imagens, sons, odores, cores etc.

¹¹⁸ Paisagem, arquitetura, urbanismo, arqueologia.

¹¹⁹ O mito não é objeto, nem imagem, nem conceito ou idéia; o mito é uma forma de significação, um sistema de comunicação, uma mensagem. O processo de mitificação está, portanto, no relato (narrativa). (BARTHES, 1993).

A ferrovia é uma instituição e ao mesmo tempo um acontecimento, provida de significação, capaz de relacionar o visível e o invisível, seja no espaço, seja no tempo. É exposta à visibilidade, pois é nessa exposição que realiza a sua significação e sua existência.¹²⁰

Ao se deparar diante de uma estação ferroviária, por exemplo, um indivíduo pode ter uma percepção denotativa, em que a sensação percebida existe sem haver uma explicação aparente, muitas vezes provocada pela beleza, pelo tamanho ou pela monumentalidade da edificação. Por outro lado, a percepção é conotativa quando o observador possui, a priori, informações sobre a edificação (conhecimento e/ou memória) e ocorre uma inteiração entre si e o patrimônio (PENN, 2002). Havendo o patrimônio material condições para o seu reconhecimento, a carga simbólica mitificada se mantém. No entanto, ambas as percepções são consideradas situações importantes da semiologia e da composição do patrimônio imaterial.

Do mesmo modo que a ferrovia é tanto instituição como acontecimento, o trabalhador ferroviário é um símbolo da ferrovia, mas é também a “memória individual especial” que interage com a memória ferroviária.

Além de serem considerados “patrimônios vivos da sociedade”, estimam-se como patrimônio imaterial as histórias contadas por esses trabalhadores, o “saber-fazer” de várias atividades profissionais, a memória específica sobre a estrutura e o funcionamento da ferrovia, a herança cultural dos clubes esportivos e sociais fundados por eles e qualquer realização que indique o trabalho do ferroviário.

Muito deste acervo imaterial pode ser percebido nas atividades que atualmente esses trabalhadores aposentados (também os ativos) realizam nas associações e nos sindicatos ferroviários.

Durante as pesquisas, houve a oportunidade de presenciar um grupo de ferroviários aposentados do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias

¹²⁰ Texto adaptado ao conceito de semióforo de Marilena Chauí (CHAUI, 2000, p. 12).

nos Estados do Paraná e Santa Catarina (SINDIFER – Porto União), na revitalização de uma locomotiva a carvão (1932) – para ser usada em passeios turísticos futuros.

O entusiasmo com o desafio de fazê-la funcionar, quando conhecimentos adquiridos na profissão estavam sendo reavivados, proporcionou a esses ferroviários uma volta ao passado. Durante dias, esses homens ficaram trabalhando na Estação Ferroviária de Porto União e União da Vitória¹²¹ na tentativa de acionar a caldeira para depois fazê-la tracionar a locomotiva.

Ora como simples observador, ora dialogando com os velhos ferroviários – em companhia do Sr. Antonio Xavier Paes (presidente do Sindicato) –, foi possível perceber elementos intangíveis da ferrovia na ação e no conhecimento dos mecânicos e maquinistas, na linguagem específica de trabalho (técnica e usual) e, principalmente, na satisfação de estarem novamente trabalhando (e relembrando) as coisas da ferrovia (especialmente com uma locomotiva tão antiga – tombada).

Fica nítida a necessidade de se aproveitar a experiência desses trabalhadores para reunir elementos sobre a ferrovia. A criação de museus ferroviários é uma ótima alternativa para este fim, pois, além de contar com a boa vontade e expectativa do trabalhador ferroviário em participar da sua organização, possibilita às pessoas um local específico para atividades educacionais e turísticas.

A preservação da memória da produção dos ferroviários, além de cumprir com o direito constitucional de “direito à memória”, contido no “direito à cultura”¹²², contribui com a inserção deste “patrimônio” no processo educacional da sociedade e enaltece a importância desses trabalhadores para a própria classe e para toda a sociedade.

Alguns elementos simbólicos que compõem o patrimônio intangível da ferrovia foram identificados nas entrevistas realizadas com a população e ferroviários. A

¹²¹ Em função de o limite entre os estados do Paraná e Santa Catarina ser a linha férrea nesta região, a estação ferroviária (uma cópia reduzida da Estação da Luz – São Paulo) contém, de um lado, a estação de União da Vitória e, de outro, a de Porto União.

¹²² É direito do cidadão o acesso à cultura. Da mesma forma que todos os grupos sociais são portadores de cultura e que podem e devem manifestar-se por meio dos bens patrimoniais (CAMARGO, 2002, p.77)

relação de símbolos materiais e situações sugerem elementos do patrimônio intangível, como os grandes relógios das estações e o horário dos trens, o uniforme e os funcionários da ferrovia, viagem nas plataformas dos vagões e a proibição de fazê-lo, o vagão-restaurante relacionado ao conforto e ao romantismo, a divisão de classes entre os vagões, a presença de vagão forte para o transporte de valores, o grito do chefe de estação anunciando a partida dos trens, a confusão das estações movimentadas etc.

Associados à memória individual e lembrados com ênfase e emoção, alguns desses elementos tornaram-se símbolos marcantes da ferrovia – “lembranças especiais”, como os descritos a seguir.

Sons: o barulho dos motores das locomotivas a carvão é lembrado pelos mais velhos, enquanto o dos motores elétrico-diesel está presente até os dias atuais – especialmente nos pátios de manobras, onde as locomotivas trabalham continuamente.

O som das rodas de ferro dos vagões batendo nas emendas dos trilhos é uma das mais citadas. Esse som contínuo, repetido durante toda a viagem, é uma das marcas registradas das viagens de trem.

O som dos apitos das máquinas que avisam sobre a passagem dos comboios nos cruzamentos e nas saídas e chegadas nas estações, também é um dos mais lembrados. Para os moradores próximos dos pátios de manobras é inesquecível o som de apitos e buzinas de todas as locomotivas, acionadas ao mesmo tempo, para comemorar a meia noite da passagem de ano e o meio dia de 12 de outubro (dia da Padroeira do Brasil).

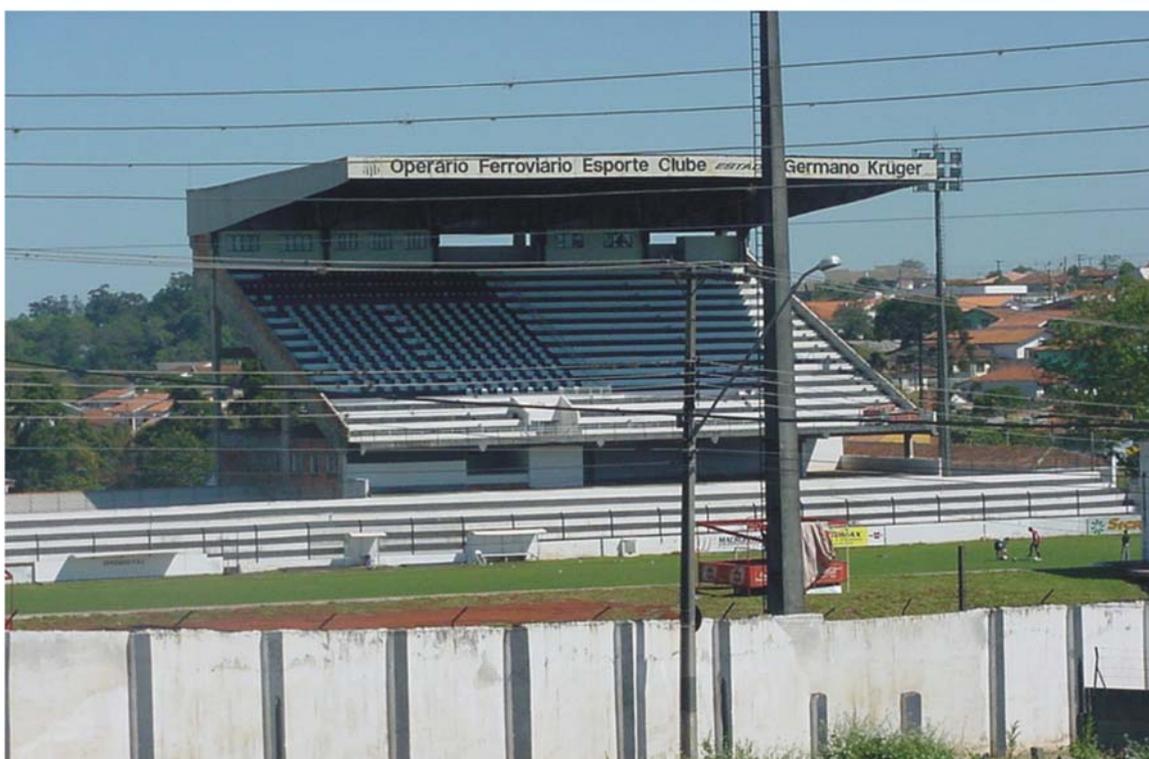
Ainda foram lembrados os ruídos dos impactos dos engates entre os vagões, o rangido dos freios e o chiado das caldeiras das locomotivas à carvão.

Odores: os odores predominantes dos comboios férreos estão relacionados ao óleo diesel das locomotivas, graxas que lubrificam as peças das máquinas e vagões e o cheiro dos dormentes que são tratados com creosoto (para aumentar a sua vida útil). Também foram indicados os cheiros dos vagões de cargas de madeira, erva-mate, gado, combustíveis etc. Em algumas entrevistas foram sugeridos o cheiro da comida vendida nas estações e o cheiro de madeira encerada dos vagões de passageiros.

Entre os principais patrimônios culturais provenientes da presença da ferrovia está a formação de equipes de futebol. Muitos desses times foram organizados no início do século XX por associações de ferroviários. Em todo o Brasil aparecem times com esta origem: Ferroviária (Fortaleza, CE e SP), Noroeste (Bauru, SP), Ferroviário (Curitiba, PR), são alguns exemplos. Em Ponta Grossa (PR) aparece o Operário Ferroviário Esporte Clube, fundado em 1912. Inicialmente organizado pela Associação dos funcionários ferroviários da Rede Viação Paraná - Santa Catarina, esta equipe possui um estádio nas proximidades das oficinas de vagões da Rede Ferroviária (Estádio Germano Kruger – “O Gigante de Vila Oficinas”)¹²³ (FOTOGRAFIA 22).

¹²³ Até os dias de hoje, os torcedores do Operário Ferroviário Esporte Clube são conhecidos como “graxeiros”, alusão feita aos funcionários das oficinas da Rede.

Fotografia 22
Estádio de Futebol Germano Kruger, do Operário Ferroviário Esporte Clube
Ponta Grossa (PR)



Autor: Luz, C. (2006)

FERROVIA: PATRIMÔNIO CULTURAL (CONSIDERAÇÕES FINAIS)

A ferrovia constitui-se em patrimônio cultural, pois assim é a ferrovia no contexto universal e universalista. Sobre a ferrovia brasileira, esta constatação se dá através dos impactos econômicos, sociais e culturais causados à sociedade, desde a sua implantação, durante o período de franco desenvolvimento e, também, na fase de estagnação (erradicação em alguns casos) por várias razões: por ter sido uma inovação tecnológica usada nos discursos ideológicos pró-capitalismo, pró-República (e Paranismo) e pró-governos locais; por sua participação nos processos de integração regional, ocupação populacional e expansão das fronteiras agrícolas; por sua participação no crescimento persistente da econômica brasileira ao longo do século XX; por sua contribuição nos processos de urbanização e industrialização do país; pela amplitude, imponência e monumentalidade dos seus espaços, equipamentos e edifícios; pela sua marcante presença na configuração urbana das cidades ferroviárias e no cotidiano das pessoas; pela imaterialidade da sua solidez ferruginosa, dos seus sons, dos seus odores, das suas cores, dos seus horários, das suas histórias; por seus trabalhadores ferroviários; pelo charme e romantismo das suas gares e das viagens de trens e, sobretudo, e associado a tudo isto, pela memória daqueles que vivenciaram a ferrovia.

O estudo sobre a ferrovia brasileira, que objetivou o (re)conhecimento do patrimônio cultural da ferrovia e da ferrovia como patrimônio cultural, fundamentou-se em duas metodologias de análise que se complementam, mas que também se contrapõem.

Uma delas considera a história da ferrovia brasileira contextualizada na história do capitalismo mundial, quando se avalia a importância da implantação da ferrovia e a sua participação na ampliação da economia brasileira no comércio internacional (depois, também, no mercado interno). Esta visão permite quantificar os resultados econômicos, estruturais e sociais deste meio de transporte ao longo da sua existência.

É possível, portanto, mensurar a relação custo/benefício de carga/passageiros transportados, o desenvolvimento econômico e social que a ferrovia proporcionou às cidades e regiões conectadas à rede, a geração de empregos diretos e indiretos, a contribuição da ferrovia para o avanço da industrialização nacional, a participação da ferrovia na ampliação da produção interna do Brasil e na formação de novas cidades etc. São inúmeras as possibilidades de investigações.

A outra forma de análise é aquela que considera a representatividade que a ferrovia tem diante da sociedade. Esta representatividade, nem sempre compatível com as informações adquiridas anteriormente, se apresenta através da impressão que a população tem com a ferrovia e com a sua história.

Quando a ferrovia foi implantada, na segunda metade do século XIX, criou-se a expectativa de que ela provocaria uma revolução na economia, na sociedade e na cultura do país. A inovação tecnológica que ela representou no final daquele século foi considerada como fator importante para o desenvolvimento do capitalismo mundial e brasileiro. A expectativa sobre as possíveis modificações que o país passaria a experimentar influenciou sobremaneira o entendimento do que esta inovação tecnológica pudesse representar junto à população e à comunidade científica.

Neste sentido, considerando as duas metodologias de pesquisas apresentadas, é importante observar a advertência de OFFNER (1993) sobre o efeito estruturante dos transportes, quando se busca avaliar a relação entre a implantação de uma nova proposta de transporte e as modificações que esta inovação possa ter com o espaço. O autor considera que a metodologia de análise apoiada na causalidade linear, em que a relação de causa e efeito explica todas as transformações, contém problemas de comprovação científica e, portanto, pode apresentar resultados distorcidos.

Offner comenta que a metodologia “causa/efeito” aponta para um determinismo tecnológico, em detrimento da possibilidade de considerar a potencialidade dos desdobramentos que essa inovação possa ter com as várias formas de relações com a sociedade. A inovação tecnológica não pode ser considerada e analisada por ela mesma, isolada de um contexto.

Há, portanto, uma via de duas mãos entre a técnica e a sociedade. Um processo de transferências que conduzem às transformações sociais, econômicas e tecnológicas, ou seja, é necessário considerar o transporte – e, neste caso, a ferrovia - como um suporte de ações, que não deve ser descontextualizado das condições políticas, sociais e econômicas. Como indica Claude Harmelle, citado por Offner (1993), a estrada e os meios de transporte não estão no fundamento da mudança e da riqueza de um dado espaço, mas eles aparecem como inovações e/ou adaptações, quando preexistem os motivos de mudanças.

Quando a ferrovia foi implantada no Brasil, havia uma organização sócio-econômica e, por conseguinte, uma demanda inicial que foi dinamizada por esta inovação tecnológica. Desta forma, um novo arranjo espacial se configurou e novas exigências apareceram, num processo simultâneo e combinado, isto é, o papel da ferrovia passa a ser analisado pela sua interação com outros fatores.

O método “relacional”, que permite contextualizar o que “realmente” foi a implantação da ferrovia na região sul do Paraná, no final do século XIX, possibilita uma base consistente para uma análise posterior da sua participação na integração regional e na organização do espaço urbano.

Todavia, ainda que a advertência de Offner seja procedente, e ela foi importante para a melhor compreensão sobre a implantação da rede ferroviária na região dos Campos Gerais, é necessário considerar que o entendimento por parte da maioria dos pesquisadores, da população e da mídia – mediadora desta compreensão - foi construído, por toda a primeira metade do século XX¹²⁴, através do raciocínio “causa/efeito”. Esta concepção legitima a tecnologia como a principal responsável pelas transformações do espaço: modificações do espaço urbano com a implantação dos equipamentos ferroviários, concentração financeira das atividades econômicas voltadas ao transporte, desenvolvimento econômico, surgimento de uma classe trabalhadora privilegiada, efervescência cultural etc. contribuíram para o processo de mitificação da ferrovia e, portanto, da construção da memória coletiva.

¹²⁴ Período de ascensão da ferrovia, no Paraná.

A idéia que a sociedade tem sobre a ferrovia é estabelecida a partir desta memória que extrapola e amplia o significado simbólico que a ferrovia passou a representar ao longo da sua história. Uma idéia favorável, romantizada e desenvolvimentista, especialmente porque o entrevistado vê (lembra) a ferrovia através da sua própria interação com ela.

Evidentemente que a ferrovia não representa somente o desenvolvimento econômico e o saudosismo das viagens de trens. A história do transporte ferroviário nacional também contém reveses, adversidades e desventuras.

A sua implantação pode ser considerada como uma ação externa de avigorar e manter a função de fornecedor de matéria-prima para o efervescente capitalismo industrial central do final do século XIX, em detrimento do próprio desenvolvimento industrial nacional.

Com o modelo de linhas isoladas entre os centros produtores e os portos exportadores, não houve por parte dos idealizadores e construtores das primeiras ferrovias a intenção de integração territorial. A falta de organização e de planejamento a longo prazo, não somente as regiões brasileiras não foram integradas pela ferrovia, como também a eficiência da ferrovia no transporte de cargas e passageiros esteve progressivamente comprometida diante da renúncia do sistema ferroviário com o advento do transporte rodoviário e diante das novas exigências de mercado e da modernização do transporte férreo.

A ferrovia, na sua implantação, utilizou mão-de-obra desqualificada e barata – com freqüente participação de trabalhadores imigrantes -, que foram explorados ao extremo e trabalharam em condições precárias. Muitos trabalhadores morreram na construção das linhas férreas vítima de doenças tropicais, desnutrição, acidentes e exaustão.

Mesmo que os trabalhadores aposentados enalteçam nas entrevistas as boas lembranças da labuta ferroviária, é sabido que nem sempre as condições de trabalho eram as melhores e nem todos tinham salários dignos. O trabalho duro, os freqüentes

acidentes de trabalho e a exposição às intempéries fizeram parte do cotidiano desses ferroviários.

No entanto, mesmo considerando que existe uma parte desfavorável da história da ferrovia, é possível ponderar que a idéia que as pessoas têm sobre ela tende a ser alterada e/ou exagerada, pois apresenta dois fatores importantes que justificam estas distorções. Primeiro porque a ferrovia foi implantada com uma carga simbólica significativa – um símbolo de propaganda pró-capitalista – que foi incorporada à sua história e que se ampliou e se legitimou ao longo do século XX, e, segundo, que as lembranças sobre a ferrovia são majoritariamente positivas – conforme o resultado das pesquisas apresentadas. Considerando que a memória é o resultado da eliminação daquilo que se quer esquecer, todas as lembranças, com o tempo, se transformam em boas lembranças.

Assim, para que a sociedade possa (re)conhecer, se envolver e absorver a culturalidade do patrimônio ferroviário da sua localidade e entendê-lo num contexto maior é necessário que este patrimônio seja conservado e nele se apresente, sem restrições e continuamente, todas as possibilidades de interpretações que este patrimônio possa ter.

A potencialidade do patrimônio cultural-histórico, em sentido amplo, faz parte de um processo mais complexo do que a simples conservação e a recuperação deste patrimônio. “Com o neoliberalismo, há o desaparecimento progressivo dos universos autônomos de produção cultural [...] O Patrimônio cultural, já posto, é um resgate, confirmação de uma cultura local” (BOURDIEU, 2001, p.144).

Neste sentido, é importante que o direito à memória seja preservado e o arranjo da cidade, através das políticas públicas, contemple este direito. E este direito não é dado, este direito necessita ser construído, pois se a memória articulada à identidade é, antes de mais nada um instrumento de poder, ela será um elemento importante nas constantes disputas que determinam os destinos das cidades (SANTANA, 2000).

“Em 1998, Icomos (Conselho internacional de monumentos e sítios), da UNESCO, reafirma o direito do patrimônio cultural. “Todo o homem tem o direito ao respeito aos testemunhos

autênticos que expressam a sua identidade cultural no conjunto da grande família humana; tem o direito a conhecer o seu patrimônio e o dos outros; tem direito a uma boa utilização do patrimônio; tem o direito de participar das decisões que afetam o patrimônio e os valores culturais nele representados; e tem o direito de se associar para a defesa e pela valorização do patrimônio.” (GONDAR, 2000).

A legitimação do patrimônio cultural ferroviário somente acontecerá se o reconhecimento deste patrimônio pressupuser integrar um projeto de construção do presente; se este patrimônio puder contribuir na organização espacial, com o seu amplo significado cultural.

Por outro lado, a idéia de que a recuperação da memória, articulada para reproduzir a cultura local e atender aos interesses da atividade turística, para posteriormente efetivar-se como um instrumento de reconhecimento identitário e educacional para o cidadão, é a saída encontrada para a salvaguarda da maioria do patrimônio mundial. São indagações realizadas por BARRETO (2000): Há alguma manifestação humana atualmente que não se transforme num bem de consumo? E esta transformação não é preferível ao lento processo de destruição dos bens: ora diante da especulação imobiliária, modernização da indústria cultural, pela globalização da economia ou incompetência do poder público?

Não se tratam de mudanças essenciais que ignorem constatações decisivas com relação à memória, a representatividade e a história do patrimônio, mas de evitar que apenas uma parte do patrimônio seja projetada em nome de interesses pontuais.

Na região dos Campos Gerais, em que a história da sua ocupação data o século XVII, o cuidado com o patrimônio cultural surge a partir da possibilidade de transformá-lo em produto turístico. Este processo tem início com a proposta regional de turismo cultural com o Tropeirismo – “A Rota dos Tropeiros” – e tem no Governo Estadual e na Associação dos Municípios dos Campos Gerais respaldo institucional.

O conflito sobre a utilização do bem cultural, como produto turístico, afeta diretamente a população local. Embora não se deva desprezar ou ignorar o turismo, o patrimônio cultural como instrumento de educação social e político são mais representativos ou imediatos ao indivíduo pertencente àquela determinada

localidade/região/nação. No entanto, em muitos casos (especialmente em países periféricos), é a população local que nega a importância do seu próprio patrimônio, quer seja para transformá-lo exclusivamente numa fonte de renda, quer seja para substituí-lo pela modernidade. “Na relação entre o novo e o antigo: há o perigo do patrimônio, em sociedades em declínio econômico, tenha uma conotação negativa e provoque um desejo de livrar-se dele, ou se instale um completo descaso. Essa discussão merece cuidado, pois ela tende a ser autoritária e repressiva.” (CHOAY, 2001, p. 61).

O pior que pode acontecer ao patrimônio histórico é a sua destruição total, a sua substituição por coisas novas. No entanto, mesmo com a preservação do acervo, é necessário que a intenção de uso seja monitorada por todos os agentes, especialmente por aqueles que possuem melhor esclarecimento sobre as possíveis funções do patrimônio na sociedade.

Esta discussão reforça a idéia do uso do patrimônio cultural tão somente para atender aos interesses econômicos (facilidade, rapidez e objetividade da contemplação de um bem cultural), por uma sociedade pouco exigente a respeito dos desdobramentos intelectíveis que este patrimônio possa proporcionar.

Se a participação do patrimônio cultural nas políticas de desenvolvimento e de gestão do espaço urbano está condicionada à função ideológica que este patrimônio possa exercer, a tentativa de revitalizar o patrimônio cultural-histórico através da ótica do turismo pode recair em algumas questões emblemáticas: i) apoderar-se do enaltecimento do orgulho coletivo – associado à manutenção de uma imagem ou representação exclusivamente positiva da sua história e/ou do papel do patrimônio cultural na história da cidade - para apresentar uma visão única para o patrimônio cultural, que “agrada” a população local, enquanto a transforma em atrativo turístico lucrativo; ii) considerar uma visão unilateral sobre a representatividade do patrimônio, resultado do embate entre lembrança e esquecimento, geralmente vencidos pelas classes dominantes (que podem ser os agentes principais do turismo), e propor a reutilização do patrimônio cultural, segundo os interesses exclusivos do capital; iii) ser

o embate entre lembrança e esquecimento, o resultado de interesses políticos e de poder do estado local, em que todo o processo de preservação, revitalização/reutilização do patrimônio passa por uma ordem institucional, que permite atender aos interesses políticos e econômicos, associados.

No entanto, se a atividade turística é um meio de sobrevivência para o patrimônio – exclusivo, em muitos casos -, a museificação passa a ser uma alternativa interessante. A presença do turista no museu, além de contribuir com a sua manutenção, confirma e consagra a estrutura museográfica, tal como se apresenta. “Os movimentos associativos que se forma em nome de um patrimônio, não demanda outra solução que não a de passar pela realização museográfica” (JEUDY, 1990, p. 62).

A alternativa de transformar o patrimônio histórico em museu, como uma forma de promovê-lo e defendê-lo, faz com que o turismo, neste contexto, torne-se fiador da monumentalidade conservada. Trata-se de uma legitimação a posteriori. No entanto, o museu não deve deixar de ser um laboratório de pesquisa, que ao demonstrar-se, proponha um devir de constante reinterpretação e crítica.

BIBLIOGRAFIA E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS (REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS)

ABREU, M.de A. Pensando a cidade no Brasil do passado. In: CASTRO, I.E.de; GOMES, P.C.C.; CORRÊA, R.L. **Brasil: questões atuais da reorganização do território**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

ABREU R. “Tesouros humanos vivos” ou quando as pessoas transformam-se em patrimônio cultural – notas sobre a experiência francesa de distinção do “Mestre da Arte”. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (org.). **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

ADAMS, B. **Preservação urbana: gestão e resgate de uma história**. Florianópolis: Edufsc, 2002.

ALVES, J.J.A. Projetos dominantes de siderurgia e mineração, símbolos e pilares de modernização e progresso, Brasil (1889 – 1945). In: VARGAS, M. (org.). **História da técnica e da tecnologia no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1994.

ARANTES, A.A. (org.). **Produzindo o passado: estratégias de construção do patrimônio cultural**. São Paulo: Brasiliense, 1984.

ARENDT, H. **Entre o passado e o futuro**. 5ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2002.

ARIAS NETO, J. M. Primeira República: economia cafeeira, urbanização e industrialização. In: FERREIRA, J.; NEVES, L.A. (org.). **O tempo do liberalismo excludente: da Proclamação da República à Revolução de 1930**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

AZEVEDO, F. de. **Um trem corre para o oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional**. São Paulo: Edições Melhoramentos [s.d.].

BALHANA, A.P.; MACHADO, B.P.; WESTPHALEN, C.M. **História do Paraná**. v 01. Curitiba: Grafipar, 1969.

BARRETO, M; BANDUCCI JÚNIOR, A.. **Turismo e identidade local: uma visão antropológica**. Campinas: Papius, 2001.

BARRETO, M. **Turismo e legado cultural**. Campinas: Papius, 2000.

BARTHES, R. **Mitologias**. 9ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993.

BAUER, M. W.; GASKELL, G. (ed.). **Pesquisa qualitativa com texto: imagem e som: um manual prático**. Petrópolis: Vozes, 2002.

BERMAN, M. A fundação e os fundamentos das novas cidades. In: **Revista Tântalo**, nov/dez 1993; jan/1994.

BORUSZENKO, O. Política imigratória. In: GOVERNO DO PARANÁ. **Idéias em debate** n.º 05. História do Paraná. Curitiba: SECE/Biblioteca Pública do Paraná, 1986.

BOSI, E. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo: Cia. das Letras, 1994.

BOULLÓN, R. C. **Planejamento do espaço turístico**. São Paulo: Edusc, 2002.

BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

BOURDIEU, P. **Contrafogos 2: por um movimento social europeu**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

BOYCE, R.W.D. Falácias na interpretação de dados históricos e sociais. In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (ed.). **Pesquisa qualitativa com texto: imagem e som: um manual prático**. Petrópolis: Vozes, 2002.

BRESCIANI, M. S. Cidade e história. In: OLIVEIRA, L. L. (org). **Cidade: história e desafios** . Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

BUARQUE, C. **A desordem do progresso**. 2ªed. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1990

BUESCO, M.; TAPAJÓS, V. **História do desenvolvimento econômico do Brasil**. 2ª ed. Rio de Janeiro: A Casa do Livro, 1969.

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

CAPELATO, M. H. R. **Imprensa e história do Brasil**. São Paulo: Contexto/Edusp, 1988.

CARLOS, A.F.A.; LEMOS, A.I.G. (org). **“Dilemas urbanos”** novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003.

CARVALHO, J. M. **A formação das almas: o imaginário da república no Brasil**. São Paulo: Cia. das Letras, 1990.

CASTRO, S. R. de. **O Estado na preservação de bens culturais**. Rio de Janeiro: Renovar, 1991, 161 p.

CASTROGIOVANNI, A. C. (org.). **Turismo urbano**. São Paulo: Contexto, 2001.

CEPAL. Industrialização na América Latina. In: PEREIRA, L. (org). **Urbanização e subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1969.

CERTEAU, M. de. **A invenção do cotidiano**. São Paulo: Vozes, ?.

CHAGAS, M. Memória política e política da memória. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

CHAUI, M. **Brasil: mito fundador e sociedade autoritária**. São Paulo: Ed. Fund. Persu Abramo, 2000.

CHAVES, N.B. **A cidade civilizada: discursos e representações sociais no jornal Diário dos Campos, na década de 1930**. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 2001.

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

CLAVAL, P. **A Geografia cultural**. Florianópolis: Ed. UFSC, 2002.

CONSELHO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO ARTÍSTICO E CULTURAL. **Processo de tombamento das antigas instalações da Escola Ferroviária Tibúrcio Cavalcanti**. Ponta Grossa, 2004.

CORRÊA, R.L.; ROSENDAHL, Z. **Geografia cultural: um século (1)**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2000.

CORRÊA, R.L. **A rede urbana**. Série Princípios. São Paulo: Editora Ática, 1989.

COSGROVE, D. A geografia está em toda a parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CORRÊA, R.L.; ROSENDAHL, Z. **Paisagem, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.

COSTA, I.T.M; ORRICO, E.G.D. **Memória, cultura e sociedade**. Rio de Janeiro: 7 letras, 2002.

COSTA, O.R.G. Estruturas agrárias de Curitiba (PR) 1850/1900. In: GOVERNO DO PARANÁ. **Idéias em debate**. História do Paraná (nº5). Curitiba: SECE/Biblioteca Pública do Paraná, 1986.

COSTA, E.V. Introdução ao estudo da emancipação política. In: **Brasil e perspectiva**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1966.

CUCHE, D. **A noção de cultura nas ciências sociais**. 2ª ed. Bauru: Edusc, 2002.

CUNHA, L.A.G. O complexo agro-industrial e o *cluster* madeireiro de Ponta Grossa. In: DITZEL, C.; LOWEN, C. (org). **Espaço e cultura**: Ponta Grossa e os Campos Gerais. Ponta Grossa, Ed. da UEPG, 2001.

CUNHA, E. **Os sertões**. 15ª ed. São Paulo: oficina gráfica das Livrarias Francisco Alves, 1940.

CURY, I. **Cartas patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2000.

DAMIANI, A.L. Turismo e lazer em espaços urbanos In: RODRIGUES, A. B. (org.): **Turismo, modernidade, globalização**. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

DODEBEI, V.L.D. Espaços mítico e imagético da memória social. In: COSTA, I.T.M; GONDAR, J. **Memória e espaço**. Rio de Janeiro: 7 letras, 2000.

DUARTE, L.F.D. Memória e reflexividade na cultura ocidental. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e patrimônio**: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

DURHAM, E.R. In: ARANTES, Antônio A (org.). **Produzindo o passado**: estratégias de construção do patrimônio cultural. São Paulo: Brasiliense, 1984

ELIADE, M. **O sagrado e o profano**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

ELIAS, N. **Sobre o tempo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

FALCÃO, C.C.S.; SILVA, J.R. **Na tela do Renascença**: memória do cinema na década de 40. Monografia de Especialização. Ponta Grossa: DHIS/UEPG, 1997.

FERRARA, L.D. **Os significados urbanos**. São Paulo: Edusp/Fapesp, 2000.

FREIRE, D.; PEREIRA, L.L. História oral, memória e turismo cultural. In: MURTA, S.M.; ALBANO, C. **Interpretar o patrimônio**: um exercício do olhar. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2002.

FELIX, L.O. **História e memória**: a problemática da pesquisa. Passo Fundo: Ediupf, 1998.

FREITAG, B. **Cidade dos homens**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2002.

FONSECA, M.C.L. Para além da pedra e do cal: por uma concepção ampla de patrimônio cultural. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

FONSECA, M.C.L. **O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: UFRJ/IPHAN, 1997.

FURET, F. O historiador e a história – um relato de Françoise Furet. In: **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, n 01, 1988.

FURTADO, C. **Teoria e política do desenvolvimento econômico**. 10ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

FURTADO, C. **Formação Econômica do Brasil**. 17ª edição. São Paulo: Ed. Nacional. 1980.

GALACHE, G.; ANDRÉ M. **Brasil: Processo e Integração**. 7ª edição. São Paulo: Loyola. 1975.

GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. **Caminhos do Brasil**. Brasília: EBPT, 2001.

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

GONÇALVES, J.R.S. Os museus e as cidades. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

GONÇALVES, J.R.S. O patrimônio como categoria de pensamento. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

GONÇALVES, J.R.S. Monumentalidade e cotidiano: os patrimônios culturais como gênero de discurso. In: OLIVEIRA, L. L. (org). **Cidade: história e desafios** . Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

GONDAR, J. Lembrar e esquecer: desejo de memória. In: GONDAR, J; COSTA, I.T.M. **Memória e espaço**. Rio de Janeiro: 7 letras, 2000.

GOTTDIENNER, M. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1993.

GUIDUCCI, R. **A cidade dos cidadãos: um urbanismo para todos.** São Paulo: brasiliense, 1980.

HAESBAERT, R. **Territórios alternativos.** São Paulo: Contexto, 2002.

HARDMAN, F.F. **Trem fantasma: a modernidade na selva.** São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna.** São Paulo: Edições Loyola, 1989.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva.** São Paulo: ed. Vértice, 1990.

HOBBSAWM, E. **A era das revoluções (1790/1848).** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

HOBBSAWM, E. **A invenção das tradições.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

HOBBSAWM, E. **A era dos extremos: o breve século XX (1914-1991).** São Paulo: Cia. das Letras, 1995.

HOBBSAWM, E. **La era del capitalismo.** Vol 1. Barcelona: Punto Omega, 1977.

HORBATIUK, P. **Imigração ucraniana no Paraná.** Porto União: Uniporto, 1989.

INSTITUTO AÇORIANO DE CULTURA. **Patrimônio edificado: novas tecnologias e inventários (XII semana de estudos).** Lisboa: SerSilito, 2002.

JEUDY, H.P. **Memórias do social.** Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1990.

JOLY, M. **Introdução à análise da imagem.** Campinas: Papyrus, 1996.

KNEBEL, R.L. *Belle époque* pontagrossense: imigração, ferrovia, sétima arte e música. In: In: DITZEL, C.;LOWEN, C. (org). **Espaço e cultura: Ponta Grossa e os Campos Gerais.** Ponta Grossa, Ed. da UEPG, 2001.

KRIPPENDORF, J. **Sociologia do turismo.** São Paulo: Aleph, 2000.

KERSTEN, M.S. de A. **Os rituais do tombamento e a escrita da História– Bens Tombados no Paraná entre 1938 – 1990.** Curitiba: Editora da UFPR, 2000.

LACERDA, A.C. et al. **Economia brasileira.** São Paulo: Ed. Saraiva, 2002.

LANDGRAF, F.J.G.;TSHIPTSCHIN, A.P.; GOLDENSTEIN, H. Notas sobre a história da metalurgia no Brasil (1500-1850). In: VARGAS. M. (org.). **História da técnica e da tecnologia no Brasil**. São Paulo: Ed. da Universidade Estadual Paulista, 1994.

LANGE, F.L.P. **Os Campos Gerais e sua princesa**. Curitiba: COPEL, 1998.

LAVALLE, A.M. **Germânia-Guaíra: um século de sociedade na memória de Ponta Grossa**. Ponta Grossa: Centro de publicações, 1996.

LAVINAS, L.; CARLEIAL, L. M. F.; NABUCO, M. R. (org). **Reestruturação do espaço urbano e regional no Brasil**. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1993.

LEDRUT, R. **Sociologia urbana**. São Paulo: Forense, 1971.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Editora Moraes, 1991.

LEITE, M.A.F.P. **Destruição ou desconstrução?** São Paulo: Hucitec, 1994.

LEPETIT, B. **Por uma nova história urbana**. São Paulo: Edusp, 2001.

LIMA, L. C. (org.). **Teoria da cultura de massa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.

LINHARES, T. **Paraná vivo: um retrato sem retoques**. Rio de Janeiro: José Olímpio editora, 1953.

LOBO, R. H. **Geografia Humana do Brasil**. São Paulo: Atlas, 1973.

LOIZOS, P. Vídeo, filme e fotografias como documento de pesquisa. In: BAUER, M.; GASKELL, G. (org.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagens e som: um manual prático**. Petrópolis: Vozes, 2002.

LUCENA, L.M.F. **Laguna – de ontem a hoje: espaços públicos e vida urbana**. Dissertação de Mestrado. Florianópolis: UFSC, 1998.

LUZ, C.E. **Ferrovias e turismo: o caso da linha Ponta Grossa – União da Vitória**. Monografia de Graduação. Ponta Grossa: DEGEO/SEXATAS/UEPG, 2002.

MACHINKI, F. **Preservação e conservação do patrimônio arquitetônico da área central de Ponta Grossa (PR): um estudo do planejamento e gestão urbanos entre 1967 e 2005**. Dissertação de mestrado. Ponta Grossa: Programa de Pós Graduação em Ciências Sociais Aplicadas/UEPG, 2005.

MACHINSKI, F. **Preservação e conservação do patrimônio cultural no Brasil:** reflexões teóricas e aspectos legais. Monografia de Graduação. Ponta Grossa DEGEO/SEXATAS/UEPG, 2002.

MACIEL, A. Nomadização dos espaços urbanos. In: COSTA, I.T.M; GONDAR, J. **Memória e espaço.** Rio de Janeiro: 7 letras, 2000.

MALAGODI, M.E.; CESNIK, F. de S. **Projetos culturais.** São Paulo: Escrituras editora, 2001.

MALHANO, C.E.S.M.B. **Da materialização à legitimação do passado:** a monumentalidade como metáfora do Estado – 1920/1945. Rio de Janeiro: Lucerna: FAPERJ, 2002.

MARCONI, M.A.; LAKATOS, E.M. **Técnicas de pesquisa:** planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração, análise e interpretação de dados. 4ª ed. São Paulo: Atlas, 1999.

MARTINELLI, M.L. (org). **Pesquisa qualitativa:** um desafio instigante. São Paulo: Veras Editora, 1999.

MARTINS, W. **Um Brasil diferente.** São Paulo: Anhembi, 1955.

MATOS, O.N.de. **Café e ferrovias:** a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo, Alfa-Omega. Sociologia e Política, 1974.

MEIHY, J.C.S.B. **Manual de história oral.** 4ª ed. São Paulo: Edições Loyola. 2002.

MELLO, S.G.B. de. **O gigante e a locomotiva:** projetos de modernidade e estratégias de territorialização no Paraná (Guarapuava 1919-1954). Dissertação de Mestrado. Florianópolis: UFSC/CFH/PPGHis, 2003.

MELLO, J.M.C. **O capitalismo tardio:** contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1984.

MIT (**Mobilidade, Itinerários e Territórios**) KNOUF, R. et alli (Universidade de Paris 7, 1996).

MONASTISKY, L.B. **Cidade e ferrovia:** a mitificação do pátio central da RFFSA, em Ponta Grossa (PR). Dissertação de Mestrado. Florianópolis: UFSC/CFH/PPGGeo, 1997.

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

MUMFORD, L. **A cidade na História**: suas origens, transformações e perspectivas. 4ª Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

MURTA, S.M; ALBANO, C. (org.). **Interpretar o patrimônio**: um exercício do olhar. Belo Horizonte: Ed. UFMG; Território Brasilis, 2002.

MYSZCZUK, A.P.; GROENWOLD, C.M.; RUDEK, C.M. **Ponta Grossa na trilha do progresso (1890 – 1915)**. Monografia de graduação. Ponta Grossa: UEPG/História, 1993.

NADALIN, S.O. **Paraná**: ocupação do território, população e migrações. Curitiba: SEED, 2001.

NAGAMINI, M. Engenharia e técnicas de construções ferroviárias e portuárias no Império. In: VARGAS, M (org.). **História da técnica e da tecnologia no Brasil**. São Paulo: Ed. da Universidade Estadual Paulista, 1994.

NEVES, M.S. Os cenários da República. O Brasil na virada do século XIX para o século XX. In: FERREIRA, J.; NEVES, L.A. (org.). **O tempo do liberalismo excludente**: da Proclamação da República à Revolução de 1930. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

NICOLAS, D. H. Tempo, espaço e apropriação social do território: rumo à fragmentação na mundialização? In: SANTOS, M.;SOUZA, M.A.A.;SILVEIRA, M.L. **Território, globalização e fragmentação**. 5ª ed. São Paulo: Hucitec – ANPUR, 2002.

NORA, P. **Entre memória e história**: a problemática dos lugares. *Les lieux de mémoire*, (pp.28 – 42), 1984. Tradução de: Yara Aun Khoury, 1993.

OFFNER, J.M. **Os “efeitos estruturantes” do transporte**: mito político mistificação científica. *L’espace géographique*, n 3, (pp.233-242), 1993. Tradução de: Neli E.C. Pereira e Leila C. Dias. [S.I.:s.n.], 2002

OLIVEIRA, L. L. (org.). **Cidade**: história e desafios. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

OLIVEN, R.G. Patrimônio intangível: considerações iniciais. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e patrimônio**: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

ORTIZ, R. **Mundialização e cultura**. São Paulo: Brasiliense, 1998.

PADIS, P.C. **Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná.** São Paulo: EdHucitec, 1981.

PAULA, D. A. de. O futuro traído pelo passado: a produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras. In: FENELON, D.R. et alli (org). **Muitas memórias, outras histórias.** São Paulo, Ed. Olho d'água, 2004.

PECHMAN, R.M. **Olhares sobre a cidade.** Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1994.

PELLEGRINI A.F. **Ecologia, cultura e turismo.** 5ª ed. Campinas, SP: Papirus, 2000.

PENN, G. Análise semiótica de imagens paradas. In BAUER, M. W.; GASKELL, G. (ed.). **Pesquisa qualitativa com texto: imagem e som: um manual prático.** Petrópolis: Vozes, 2002.

PEREIRA, L.F.L. Paranismo: cultura e imaginário no Paraná dos anos 20. In: PORTELA, J.R.B. (coord). **História, cultura e poder.** ANPUH (?).

PINHEIRO, A. I. F. Aprendendo com o patrimônio. In: OLIVEIRA, L. L. (org). **Cidade: história e desafios** . Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

PIRES, M.J. **Lazer e turismo cultural.** 1 ed. Barueri, SP: Manole, 2001.

PIRES, M.C.S. **Da proteção ao patrimônio cultural: O Tombamento como principal instituto.** Belo Horizonte: Del Rey, 1994.

PLATAFORMA E EMBARQUE. Órgão de divulgação da Associação de defesa, preservação e valorização da ferrovia no Brasil. Curitiba, março de 2004, ano 12, nº. 07, 2004.

PLATAFORMA E EMBARQUE. **O Trem Internacional.** Órgão de divulgação da Associação de defesa, preservação e valorização da ferrovia no Brasil. (fotocópia) Curitiba, dezembro de 2003).

POULANTZAS, N. **O estado, o poder, o socialismo.** 3ª ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1985.

PRADO JÚNIOR, C. **História econômica do Brasil.** 14ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1971.

PRADO JÚNIOR, C. **Formação do Brasil contemporâneo.** 21ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1989.

REGINA, A.L. **Preservação e revitalização do patrimônio cultural na Itália**. São Paulo: FAUUSP, 1982.

REIS, M. Integração do patrimônio edificado no sistema de informação municipal de Loures. In: INSTITUTO PORTUGUÊS DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO. **Patrimônio edificado: novas tecnologias e inventários**, XII semana de estudos. Lisboa: SerSilito, 2002

REUTER, Y. **A análise da narrativa: o texto, a ficção e a narração**. Rio de Janeiro: DIFEL, 2002.

RIBEIRO, L.C. História e memória das elites no Paraná (1940/50); In PORTELA, J. R. B.(coord). **História, cultura e poder**. ANPUH (?).

RIBEIRO JÚNIOR, J.C. **Futebol ponta-grossense: recortes da história**. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2004.

RODRIGUES, A.A.B. **Turismo e Geografia: Reflexões teóricas e enfoques regionais**. São Paulo: Hucitec, 2001.

RODRIGUES, M. Preservar e consumir: o patrimônio histórico e o turismo. In: FUNARI, P.P.; PINSKY, J. (org.). **Turismo e patrimônio cultural**. São Paulo: Contexto, 2002.

ROJAS, J.E.A. O indizível e o dizível na história oral. In: MARTINELLI, M.L. (org). **Pesquisa qualitativa: um desafio instigante**. São Paulo: Veras Editora, 1999.

SAHAR, W.D.; SAHAR, C.L.L. A imagem turística cultural do planalto dos Campos Gerais. In: DITZEL, C.de H.M; SAHR, C.L.L. **Espaço e cultura; Ponta Grossa e os Campos Gerais**. Ponta Grossa: Editora da UEPG, 2001.

SANT'ANA, M.A face imaterial do patrimônio cultural: os novos instrumentos de reconhecimento e valorização. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

SANT'ANA, M.A. Memória, cidade e cidadania. In: COSTA, I.T.M; GONDAR, J. **Memória e espaço**. Rio de Janeiro: 7 letras, 2000.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5ª Ed. São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo. Razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2002.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo:** globalização e meio técnico-científico informacional. 3ª ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, M. **O meio técnico-científico e a urbanização no Brasil.** Espaço e Debate, nº. 25 São Paulo: Editora Parma, 1988.

SANTOS, M.; SILVEIRA M.L. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. 5ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SANTOS, R. S. **A Ferrovia no Brasil.** Monografia de Graduação. Ponta Grossa: UEPG/Economia, 1993.

SEBBEN, U.A. **Um estudo da história de União da Vitória.** União da Vitória: UNIPORTO, 1992.

SENNET, R. **O declínio do homem público:** as tiranias da intimidade. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

SEVCENKO, N. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: FERREIRA, J.; NEVES, L.A. (org). **O tempo do liberalismo excludente:** da Proclamação da República à Revolução de 1930. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

SILVA, F.F.da. **As cidades brasileiras e o patrimônio cultural da humanidade.** São Paulo: Petrópolis: Univ. de São Paulo, 2003.

SILVEIRA, M. R. A importância econômica das Estradas de Ferro: Sul do Brasil. In (?) **Geografia Econômica do Brasil:** Temas regionais. (?), (?).

SIMÃO, M.C.R. **Preservação do patrimônio cultural em cidades.** Belo Horizonte: Autêntica, 2001.

SINGER, P. **Economia política e urbanização.** 7ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1980.

SOJA, E. **Geografias pós-modernas:** a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar ed., 1997.

SIQUEIRA, V.B. Espelhos urbanos: ordenação temporal na coleção de Castro Maya. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e patrimônio:** ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

SZESZ, C. M. **O conceito de região:** discursos e representações do Paraná. In ANPUH, (?).

SZESZ, C.M. **A invenção do Paraná:** o discurso regional e a definição das fronteiras cartográficas (1889 – 1920). Dissertação de mestrado. Curitiba: UFPR, 1997.

THOMÉ, N. **Trem de Ferro: História da Ferrovia no Contestado.** 2ª ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

VAINER, C.B. **As escalas do poder e o poder das escalas:** o que pode o poder local. Anais – volume 1 Anpur (IX Encontro Nacional da ANPUR), 2001.

VARGAS, M. Engenharia civil na República Velha. In: VARGAS, M (org.). **História da técnica e da tecnologia no Brasil.** São Paulo: Ed. da Universidade Estadual Paulista, 1994.

VIVIESCAS, F. Espaço e Debates nº. 24. **Identidade municipal e cultura urbana** (poder local). São Paulo: Brasiliense, 1988.

WACHOWICZ, R.C. **História do Paraná.** Curitiba: Vicentina, 1977.

WONS, I. **Geografia do Paraná.** Curitiba: Ed Ensino Renovado, 1982.

YAZIGI, E.; CARLOS, A.F.A.; DA CRUZ, R. de C.A. **Turismo, espaço, paisagem e cultura.** 3ª ed. São Paulo: Hucitec: 2002.

YURGEL, M. **Urbanismo e lazer.** São Paulo: Nobel, 1983.

ZEVI, B. **Saber ver a arquitetura.** São Paulo: Martins Fontes, 1996.

JORNAIS

O PROGRESSO. Ponta Grossa: Typografia Pontagrossense, 1907 – 1912.

REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS

GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ. [http:// www.pr.gov.br/turismo/](http://www.pr.gov.br/turismo/) o caminho das tropas (Consultado em maio de 2003).

GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ. [http:// www.paranacidade.org.br/base/associacoes/assc.1 a 18 shtml](http://www.paranacidade.org.br/base/associacoes/assc.1%20a%2018.shtml) (Consultado em junho de 2003).

GOVERNO FEDERAL. [http:// www.cultura.pe.gov.br/ legislação – federal.doc](http://www.cultura.pe.gov.br/legislacao-federal.doc) (Consultado em abril 2003).

IPHAN. [http://www.iphan.gov.br /sobre_legislacao.htm](http://www.iphan.gov.br/sobre_legislacao.htm) (Consultado em fevereiro de 2003).

IPHAN. [http://www.iphan.gov.br. /bancodados.index.htm](http://www.iphan.gov.br/bancodados.index.htm) (Consultado em fevereiro de 2003).

IPHAN. <http://www.iphan.gov.br/bens/bens.htm> (Consultado em março de 2003) .

IPHAN. [http://www.iphan.gov.br /iphan/ end- crs. htm](http://www.iphan.gov.br/iphan/end-crs.htm) (Consultado em março de 2003).

IPHAN. [http://www.iphan.gov.br /iphan/ iphan.htm](http://www.iphan.gov.br/iphan/iphan.htm) (Consultado em março de 2003).

IPHAN. [http://www.iphan.gov.br. / relatório/ reliphan. htm.](http://www.iphan.gov.br/relatorio/reliphan.htm) (Consultado em março de 2003).

PETUBA, R. Ser trabalhador ferroviário na cidade de Ponta Grossa: escutando outras falas, desvendando outras memórias (1940 – 2000). Revista de História e Estudos Culturais – [www.revistafenix@pro.br](http://www.revistafenix.pro.br) . Abril/Maio/Junho de 2005. (Consultado em

ANEXOS

ANEXO 1 – JORNAIS E BIBLIOGRAFIA

A ferrovia foi comentada e comemorada com entusiasmo em jornais, livros (acadêmicos e romances) e crônicas do mundo todo. Este anexo apresenta uma amostra de textos pesquisados em jornais locais que demonstram a relação mediática entre a imprensa regional, a ferrovia e a expectativa desta inovação vir a ser um fator de inserção ao mundo progressista (nacional, paranaense e local). Também são apresentados uma amostra de textos de autores nacionais que retratam sobre este período e que corroboram na manutenção da simbologia ferroviária.

1.1 JORNAIS

Os principais jornais que ilustram a participação da imprensa na formação de um discurso progressista são: “O Progresso” e “Diário dos Campos” – Ponta Grossa/PR. Além dos dois principais jornais dos Campos Gerais (área delimitada para a pesquisa), há também textos do “A República” e “Jornal do Comércio” do Rio de Janeiro.

O Jornal “Diário dos Campos”, uma continuação do “O Progresso” mantém, durante o início do século XX, a postura de apoiar os interesses republicanos e tradicionais da sociedade. “Nota-se também o esforço do Diário dos Campos no que diz respeito à aproximação do seu público leitor a determinadas idéias, instituições ou acontecimentos, como por exemplo, a Igreja católica, a ordem republicana, a obediência civil, a civilidade e o progresso, etc.” (CHAVES, 2001, p. 44).

Em 1894, completava-se a via - férrea Curitiba - Ponta Grossa, e, como seria de esperar, houve grande impulso de progresso em todo o município. A esses novos tempos vieram acrescentar, em 1896, a construção da E.F. São Paulo – Rio Grande, com seus trilhos a demandarem o sul. (Valfrido Pilotto - Gazeta dos Campos, 1894, citado por CHAVES, 2001, 33).

Esteve em nossa cidade de passagem o Sr. Conde Gaston de Cerjat, illustre industrial, representante do sindicato de capitalistas franceses junto a Estrada de Ferro S. Paulo – Rio Grande. Como sempre contamos S.S^a para benefício da nossa cidade, que muito tem a esperar da sua influência e prestígio pessoal em relação aos assuntos que se prendem a viação férrea do nosso estado. (O PROGRESSO, 27 de ago. de 1910).

Echos de fora”: O ministro da indústria mandou proceder aos estudos necessários para que se efetue o entroncamento da Estrada de Ferro Central com a Sorocabana. Uma vez feito o tráfego mútuo projetado entre estas duas estradas, ficará o Paraná ligado comercialmente com a praça do Rio de Janeiro, que é uma medida de relevante alcance para a nossa economia interna. (O PROGRESSO, 30 de ago. de 1910, p.01).

Sobre Castro (PR): ...Esta terra de tão gloriosas tradições desde a inauguração do entroncamento das Estradas de Ferro São Paulo – Rio Grande e Sorocabana, tomou novo e poderoso impulso, livrando-se do entorpecimento em que muito jazia, e prosseguirá em nova fase de prosperidade, por quanto já é bem notável a exportação de madeira deste

município para São Paulo, Santos e Rio de Janeiro...(José Bailly Ribas, O PROGRESSO, 30 de ago. de 1910, p.1).

Viação Férrea Paranaense: “Telegramas do Rio de Janeiro anunciam que a 30 de outubro próximo, o Sr. Vice-presidente da República virá inaugurar os trechos que ligarão todos os estados do Sul à capital do país e aos estados do norte. A estrada de ferro entre nós não atrai a povoação, é atraída por ela, exceto no atual ressurgimento nacional em que as vias férreas Noroeste e de Goiás, entram francamente pelas regiões sertanejas com o pleno carácter de desbravadoras de sertões. É pois um acontecimento natural, aplausível e até irremediável, que a estrada de ferro seguisse pra seu progresso, a mesma evolução que seguiu a população que a antecedeu, extendendo-se com ela pela borda do planalto[...] Realçar o valor civilizador por excelência da estrada que se vai inaugurar, quer sob o ponto de vista econômico, comercial, ou estratégico, é coisa excusada, pela evidência relevante com que a todos os espíritos se apresenta a ligação rápida de tantos estados do país. Porém, o melhor resultado que esse impecilho vem trazer é a fusão da vida nacional dispersa, desconexa e por vezes adversa, a unificação do país para uma agitação política ou para uma expansão política externa, pela coesão de seus órgãos vitais pelo sistema oneroso de aço das estradas de ferro, que enquanto o telegrafo produziu com a notícia ação mental, faz a ação material, transportando os indivíduos [...] precisou agrupar um determinado ponto do território da pátria. Na opinião de inúmeros estadistas é a estrada de ferro o único meio de evitar o desmembramento de países vastos com diferentes centros de atividades civilisadoras...(O PROGRESSO, 01 de set. de 1910, p.01).

União da Vitória: “...União da Vitória está predestinada a ser uma cidade importantíssima. A bifurcação e o cruzamento das estradas de ferro, vieram enriquecer esta localidade...(O PROGRESSO, 01 de set. de 1910, p.01)

...de Ponta Grossa deverá partir imediatamente o prolongamento da Estrada de Ferro do Paraná até Salto de Sete Quedas. [...] É uma estrada de penetração. É o eixo comercial do Paraná. É o centro das atividades. É tudo que há de mais imprescindível, arrastando a vida dos sertões, para o centro comercial que é Ponta Grossa, e para a capital Curitiba, e para o porto de Paranaguá. (O PROGRESSO, 5 de jan. 1911, p. 01).

A algumas horas de São Paulo, natural fornecedora de toda rica e enorme zona central paranaense, não há ponto mais propício, para o florescimento das indústrias. [...] Um bom serviço de luz, água e esgotos, o zelo é paulista, nas causas respeitantes, à administração do município, grandemente, concorrem para lhe dar, fóros de cidade moderna, capaz de atrair de toda a parte, o braço e o capital – esses fatores maravilhosos e necessários ao rápido impulsionamento de um centro industrial, como o nosso em pouco vae ser. (Miguel Quadros - O PROGRESSO, 30 de set. 1911, p.1).

Para Ponta Grossa, como para um coração humano, convergem 2 sistemas mais ou menos complexos de viação, os quais, em breve, se notabilizarão pela execussão de um plano formidável de desenvolvimento ferroviário. Dessas circunstâncias especiais, decorre movimento extraordinário que se observa na cidade...(Raul Gomes - O PROGRESSO, 20 jul. 1912, p.01).

Ponta Grossa igualmente deve à estrada de ferro o tornar-se uma cidade importante, o entre posto comercial que atende a zona oeste e sudeste do interior do Estado. [...]. Ponta Grossa, é senhora, pela situação privilegiada, de um grande futuro; é ponto terminal da Estrada de Ferro do Paraná e o ponto central da Cia. São Paulo/Rio Grande, que ali estabeleceu os

seus escritórios de construção e concertos. (Paul Walle, conselheiro da câmara de comércio de Paris - O PROGRESSO, 30 de nov. 1912).

É sempre com maior entusiasmo que notificamos a aquisição pelo nosso estado de mais uma via férrea. Principalmente as estradas de penetração são justamente as mais devem nos merecer, por isso que maior soma de benefícios trazem nossa coletividade. São intuitivos que estas estradas são, sem nenhuma, o primordial elemento de progresso da zona por onde passa, valorizando-a levando para lá o povoamento e fomentando a agricultura e a criação de mais variadas indústrias, e finalmente abrindo o território rasgado pelas vias de comunicação a todas as conquistas da civilização. Assim consideramos a Estrada de Ferro de Ponta Grossa a Sete Quedas. (O PROGRESSO, 27 de jan. 1912).

A nova fase do progresso, que não cessou até hoje e mostra prosseguir cada vez com maior vigor, data do anno de 1894, quando a 2 de março foi inaugurada a Estrada de Ferro do Paraná... Este acontecimento influiu grandemente na vida da cidade que se tornou o centro de atracção de novos e uteis elementos, accentuou-se ainda mais, quando em 1896 se iniciou a construcção da importante via férrea S. Paulo/Rio Grande, que ali concentrou todos os seus trabalhos... (Manoel Cyrillo - A REPUBLICA, 1922, p. 122/125).

No dia da inauguração (Estação Ponta Grossa), vieram à Ponta Grossa, engenheiros da ferrovia, prefeitos das cidades pelos quais a linha passava e jornalistas, dentre os quais achava-se Ernesto Senna do “Jornal do Commercio: “A estação é um bello edificio novo e estava todo embandeirado. A cidade era festa. Na avenida Fernandes Pinheiro, cheia de arcos e arbustos altos, foi levantado um bello coreto onde tocava a banda de música da Sociedade Pontagrossense. De momento a momento subia ao ar grande número de foguetes. Em bellos mastros fluctuavam bandeiras de diversas nações. Era grande a aglomeração do povo por toda a parte, principalmente juto à estação, onde foi levantao um barracão, feitio de bosque, e ali servido um lauto almoço a 108 pessoas. [...] Em frente à estação todas as ruas estão illuminadas a giorno. Na officina da companhia a illuminação é deslumbrante” (Senna – Jornal do Comércio, 1900, p. 69/70).

Ernesto Senna. “O Paraná em estrada de ferro” Notícia de uma excursão ao Paraná por ocasião da inauguração do tráfego da Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande. Rio de Janeiro, Jornal do Comercio, 1900, p.41/43.

No fundo, há uma secreta paixão pela ferrovia, símbolo do aumento da produção, de poesia e musicalidade. Os trilhos são enormes cordas. É o trem, uma canção. Um apito no sertão, que virou cidade. (José Fiori e Sueli Gomes de Oliveria – Gazeta do Povo, 25/04/1986, *apud* LUZ, 2002, p.iii)

A importância dos equipamentos ferroviários pode também ser percebida nos anúncios de vendas e locações de imóveis, em que os jornais enfatizam a sua proximidade aos equipamentos ferroviários. Além da valorização imobiliária, os jornais também realçaram a importância dos trabalhadores ferroviários na sociedade local:

Seguiu para Curitiba com Exma família o nosso amigo Armando Braga, digno empregado no escritório da Brasil Railway. (O PROGRESSO, 09 de ago. 1910, p. 02)

Seguiu para o Rio de Janeiro o Sr. Guilherme Greenhalg, engenheiro da RFSPRG. (O PROGRESSO, 09 de ago. 1910, p. 08).

1.2 AUTORES

...em pouco tempo a estação ultrapassou seu papel estritamente utilitário, ligado ao transporte, e tornou-se espaço social de poderoso poder de atração por significar o novo ligado ao sentido de desenvolvimento e porque as pessoas aí encontravam um local adequado às aspirações mundanas, ou de lazer, além de uma visualidade nova. (HARDMANN, F.F. Trem fantasma. A modernidade na selva, São Paulo, Cia. das Letras, 1988, p.39, citado por PAULA, 2002, 46).

...dois Brasis: dos grandes centros e do interior alienado. A ferrovia, um dos principais elos de ligação entre os centros urbanos. (Euclides da Cunha, citado por NEVES 2003, p.15/18)

...Ponta Grossa vai constituir-se o ponto de convergência de numerosas vias férreas, como se dá em Curitiba, o que significa que cada vez mais razão há de haver para que seja ella definitivamente a capital, no que respeita ao commercio e à indústria, de todo o centro do Estado” (VICTOR, 1913, pp. 335/336, citado por MYSZCZUK, et al, 1993, p.04).

Ponta Grossa é uma cidade nascida e criada à beira da estrada.[...]. Entroncamento rodoviário e ferroviário do Estado do Paraná, cumpre um destino de encruzilhada, de entreposto comercial, de foco de irradiação industrial e cultural. (WANKE, 1964, p. 69).

Foram grandes os eventos condizentes com a importância da linha férrea. (CANTO JR, 1985, p. 49).

A configuração urbanística é ampliada por um novo fator que acelerará sua estrutura socioeconômica: a extensão da Estrada de Ferro do Paraná em 1894-1896, o início da construção da Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande, [...]. A estrada de ferro tira da estagnação ou acelera o desenvolvimento de uma região. (GONÇALVES, 1983, p.52).

Nas obras do período não são negadas as carências básicas da cidade, como o saneamento, calçamento, hospitais, moradia, entre outros, “imprescindíveis” melhoramentos que levariam a cidade “rumo ao progresso”. Porém, a ínfima estrutura urbana que Ponta Grossa possuía era maximizada. Pelos “trilhos da ferrovia” e pela “vontade do povo” seriam trazidos o progresso e fatalmente o que mais faltasse à cidade. (MYSZCZUK, et al, 1993, p.10).

... torna-se evidente que o Paraná só será verdadeiramente grande e notável no dia em que tiver lançado pelo seu solo uberrimo os trilhos de aço para que a gênese e circulação do imenso progresso que ainda dorme embryonariamente nas suas mil incomparáveis energias. (BRANCO, 1919, p. 120/121).

Consolidando a ideologia capitalista e reafirmando sua identidade com esta, a cidade tem como seus mais elevados valores: a obtenção do progresso, da civilização e do desenvolvimento econômico. Tendo como referencial este tripé burguês, elaboraram-se discursos míticos nos quais formou-se a concepção de Ponta Grossa como cidade ideal, centro do Paraná e predestinada a um progresso constante e ilimitado. Neste contexto, a ferrovia mostrou-se como elemento palpável da aceleração da urbanização; condição indispensável para obter expressão econômica, social e política. Esta expressão se deteve mais no imaginário do que no real, porém sua validade era incontestável na busca de uma identidade própria. [...] O mito de Ponta Grossa como cidade-progresso não se esgota. Este adquiriu foros de realidade na população da cidade. Na medida em que o século XX

avança, o suporte mítico deixa de ser algo concreto (a ferrovia) e passa a ser introjetado, incorpora-se ao inconsciente coletivo, não precisa obrigatoriamente de comprovação histórica, passa a ser uma constatação dogmática inerente à população MYSZCZUK, et al., 1993, pp.36/37).

A organização ferroviária é um sistema constituído de um complexo coerente e específico de estruturas e de comportamentos, cuja compreensão, exige dissociação prévia desses elementos.[...] A modalidade dos transportes é essencialmente econômica e social, porque produz fatos econômicos e sociais. Neste caso, o sistema ferroviário no princípio envolveu estruturas e comportamentos ligados a determinados objetivos, que se impuseram simultaneamente.(VALLE, 1974, **apud** KROETZ, 1985, p.50).

Visando facilitar exportações paranaenses, surgiu o transporte ferroviário. O projeto de construção original, em 1871, da Estrada de Ferro do Paraná configurou um empreendimento vultoso. Como justificativa apresentada pelos poderes constituídos, a nível provincial, a via férrea passou a ser denominada de estrada econômica. (KROETZ, 1985, p.171).

A ferrovia chegou como agente modernizador de Ponta Grossa. Essa modernidade começou com a localização das estações de embarque num espaço alternativo que ampliou a cidade e lhe deu feição renovada, trazendo, como elemento novo num centro urbano de ruas estreitas e acidentadas, os espaços amplos em que se situavam. (LAVALLE, 1996, p.81).

Do pé ao avião, a estrada de ferro foi o marco mais importante da história dos transportes. (SCHOPPA, 2004, p. 11).

O avanço da economia brasileira (café), mesmo sem a industrialização capitalista e a organização da economia cafeeira com trabalho assalariado, aconteceu com a introdução da estrada de ferro – comandada pelo capital mercantil nacional e apoiada pelo capital financeiro inglês.[...] “A ferrovia e a maquinização do beneficiamento não somente reforçam a economia mercantil–escravista cafeeira nacional. Ao mesmo tempo, se opõem a ela, criando condições para a emergência do trabalho assalariado. (MELLO, 1998, p.86)

ANEXO 2 – PERCIVAL FARQHUAR

Estimulado pelos “Barões Ladrões” (*Robber Barons*), empreendedores que fizeram fortuna no avanço das ferrovias ao oeste norte-americano, Percival Farquhar foi uma personalidade que se tornou quase lenda no Brasil no início do século XX.

Filho de industrial e amigo de baqueiros, presidentes e grandes empresários norte-americanos Farquhar segue os passos dos “Barões” e investe em infra-estrutura e transportes fora dos EUA. Inicialmente em Cuba e Guatemala (XIX) e depois Brasil (XX).

Em 1904 participou da organização da *Tramway, Light & Power Company*, construtora da “*Madeira – Mamoré Railway Co*” em plena selva amazônica. Entretanto foi no Sul do Brasil que Farquhar vislumbrou criar um gigantesco complexo de transportes e colonização, inspirado pelo clima ameno e terras semelhantes às que atrairam milhares de imigrantes para a América do Norte. Em 12 de novembro de 1906 ele fundou nos EUA a *Brazil Railway Company (BRC)*, destinada a se transformar em apenas seis anos a maior empresa ferroviária privada que o Brasil já conheceu.

No auge da *BRC*, Percival Farquhar era considerado o maior símbolo do poder econômico dos EUA no Brasil. O conglomerado envolvia 38 empresas e parecia grande demais aos olhos do Governo, da concorrência e da opinião pública.

Por volta de 1912, explodiu uma campanha nacionalista e Farquhar e suas empresas sofreram uma campanha de difamação sem tréguas pela imprensa nacional, em que ele era invariavelmente retratado como representante dos “tentáculos do imperialismo ianque”. Ao mesmo tempo acabava a *belle époque* do mercado financeiro internacional. Os registros econômicos apontam que o empreendimento da *Brazil Railway Company* só foi possível pela abundante oferta de capital estrangeiro que se verificou no mundo até por volta de 1912. Os capitais se retraem com o advento da I Guerra Mundial. A *BRC* entra em colapso e os governos federal e dos estados de São Paulo e Rio Grande do Sul intervieram nas principais ferrovias da companhia (que estavam em boas condições de uso).

Após os processos se avolumarem pelos tribunais por 20 anos, o Governo de Getúlio Vargas decreta a incorporação de todos os bens da falida *Brazil Railway Company* ao patrimônio da União, em julho de 1940.

Em setembro de 1957, o complexo ferroviário do Sul do Brasil passa para a RFFSA (REVISTA FERROVIÁRIA, 1997).

ANEXO 3 – AS MALHAS FERROVIÁRIAS BRASILEIRAS E SEUS
ACIONISTAS, PÓS PRIVATIZAÇÃO DE 1995.

Constituição da Malha Oeste – Ferrovia Novoeste S.A.

Noel Goup, Inc.
Brazil Rail Partners, Inc.
Western Rail Investors, LLC.
Bankamerica Intern. Invest. Corp.
DK Partners
Chemical Latin America Equity Assoc.

Constituição da Malha Centro Leste – Ferrovia Centro Atlântica S.A.

Mineração Tucumã Ltda.
Interférrea S.A. Serviços Intermodais
Companhia Siderúrgica Nacional
Tupinambara S.A.
Railtex International Holdings. Inc.
Verbra S.A.
Ralph Partners, Inc.
Judori Adm, Empr. E Part., Ltda.
Fund. Vale do rio Doce de Seguridade Social
Banco de Boston S.A.

Constituição da Malha Tereza Cristina – Ferrovia Tereza Cristina S.A.

Sana Lúcia Agro-Indústria e Comércio Ltda.
Banco Interfinance S.A.
Gemon Geral de Engenharia e Montagem S.A.

Constituição da Malha Sul – Ferrovia Sul Atlântico S.A.

Verbra S.A.
Judori Adm, Empr. E Part., Ltda.
Interférrea S.A. Serviços Intermodais
Ralph Partners I
Railtex International Holdings. Inc.
Brasil Private Equity
Brazilian Equity Invest. III Ltda
Brazilian Equities Ltda.

ANEXO 4 – O “TREM INTERNACIONAL”

Durante a II Guerra Mundial (1937/1945), devido aos ataques de submarinos alemães a navios civis no Atlântico sul, a navegação de navios de passageiros na costa sul americana tornou-se incontinuo. Passageiros brasileiros, uruguaios, argentinos, paraguaios e chilenos, entre outros, que circulavam entre o eixo Rio/São Paulo e a região Platina, necessitavam de uma forma alternativa para a locomoção.

Neste panorama, através de um convênio firmado entre a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, a Rede de Viação Paraná/Santa Catarina e a Estrada de Ferro Sorocabana, em conexão com a Cia. Ferrocarril do Uruguai, foi criado o Trem Internacional - trem de luxo, destinado ao transporte de passageiros entre Montevideu e São Paulo.

Os passageiros, especialmente em viagem turística, viajavam entre Montevideu e a fronteira com o Brasil pela Ferrocarril uruguia e no trecho brasileiro por trens nacionais. Eram duas viagens por semana, ida e volta e direto, com paradas previstas para troca de máquinas e pessoal em algumas cidades: Montevideu (URU), Rivera (URU), Santana do Livramento (RS), Santa Maria (RS), Marcelino Ramos (RS), Porto União (SC), Ponta Grossa (PR), Jaguariaiva (PR), Itararé (SP) e São Paulo (SP).

A composição, que levava apenas 42 passageiros, era formada por seis vagões, sendo três dormitórios, um de bagagem, um de suprimentos e um de lazer – onde funcionava o bar/restaurante e onde eram apresentados *shows* artísticos. O Trem Internacional funcionou até o ano de 1954 e foi um dos principais atrativos para o turismo/transporte internacional desta parte da América do Sul e para as cidades brasileiras conectadas à ferrovia São Paulo/Rio Grande.

(FRANCISCO, J. Corrêa. O Trem Internacional, PLATAFORMA E EMBARQUE, dez/2003).

ANEXO 5 – ENTREVISTA COM A POPULAÇÃO DE PONTA GROSSA, CASTRO, TEIXEIRA SOARES E CARAMBEÍ (PR).

A entrevista realizada com a população das cidades indicadas aconteceu entre os meses de setembro a dezembro de 2004. Foi aplicada por uma equipe de cinco pessoas, o autor e quatro acadêmicos do curso de Geografia da Universidade Estadual de Ponta Grossa. Para a realização das entrevistas, os acadêmicos participaram de um mini curso de 16 horas sobre pesquisa qualitativa e história oral como instrumentos de análise sobre a memória (mini curso ministrado na XI Semana de Estudos em Geografia da UEPG, setembro de 2004)¹²⁵.

Foi realizada uma pré-entrevista para verificar a disposição do entrevistado em falar sobre o tema (sem considerar se ele tinha ou não um conhecimento prévio sobre o assunto), e a sua disposição em conversar por um tempo determinado de uma hora, em média, com o auxílio de gravador. A pré-entrevista também serviu para agendar a entrevista, para escolher o local (geralmente na residência do entrevistado) e, também, para apresentar o tema a ser discutido.

A pré-entrevista considerou pessoas dos vários segmentos da sociedade, e, assim, as categorias subdividiram-se em: gênero (homem e mulher), idade (velhos, adultos e jovens), escolaridade (nenhuma, básica, fundamental e superior), renda (alta, média e baixa). Por se tratar de pesquisa qualitativa, foi considerado o ponto de saturação para todas as questões da entrevista (BAUER; GASKELL, 2002).

ENTREVISTA

Número de pessoas entrevistadas: 92.

Equipamento: caderno de campo com o tópico guia e anotações complementares, gravador e fitas numeradas (com referência aos dados do entrevistado, da entrevista e do entrevistador).

Locais: cidades paranaenses de Ponta Grossa, Teixeira Soares, Castro e Carambeí.

A entrevista foi organizada atendendo as seguintes exigências:

1. Ser focalizada na relação: ferrovia e memória.
2. Considerar as reações sentimentais e emocionais dos entrevistados.
3. Certificar-se de que os entrevistados são capazes de compreender as questões e as informações pertinentes à pesquisa.
4. Considerar a opinião dos entrevistados sobre o que eles pensam ou acreditam sobre os fatos apresentados.
5. Indicar os temas das questões das mais fáceis às mais difíceis, e das mais simples às mais complexas.
6. Evitar o contágio e a influência sobre o entrevistado, emitindo-se opinião de aprovação ou negação às declarações apresentadas.

¹²⁵ Ministrado pelo Prof. Leonel B. Monastirsky

FORMULÁRIO

Questões abertas (tópico guia)

Questões de identificação

Informação contextual sobre entrevista e entrevistado:

- Data da entrevista
- Lugar da entrevista
- Duração da entrevista
- Entrevistador
- Indicadores para identificar o entrevistado
- Gênero do entrevistado
- Idade do entrevistado
- Profissão do entrevistado
- Classe social
- Tempo de trabalho
- Onde nasceu e viveu
- Número de filhos
- Peculiaridade da entrevista/entrevistado.

TÓPICO GUIA

1. Qual a primeira coisa que se pensa quando se fala em ferrovia.
2. Conhece algum ferroviário: alguém da família, amigo, vizinho etc.
3. Sobre a utilização do transporte ferroviário
 - 3.1 como era (utilizava ou não o transporte ferroviário).
 - 3.2 tem saudade
 - 3.3 gostaria que voltasse
4. As viagens de trem: para quem se utilizou (ou ouviu falar)
 - 4.1 qual o itinerário, a frequência, a sensação de viajar.
 - 4.2 descrição do trem, estações, comida, conforto, equipamentos, tratamento, etc.
5. A relação da ferrovia com a cidade
 - 5.1 houve ligação da ferrovia com o desenvolvimento da cidade
 - 5.2 percebe(u) a diferença entre uma cidade atendida pelos trilhos, com alguma outra que não está(va) na rede.
 - 5.3 a importância da ferrovia com a região dos Campos Gerais

6. Sobre a importância da preservação do patrimônio ferroviário na cidade.
 - 6.1 por que deve ser preservado
 - 6.2 as estações, depósitos, máquinas, equipamentos
 - 6.2 eles trazem alguma recordação
 - 6.3 como acontece. E quando se passa por esses locais e equipamentos.
7. Acha importante um museu ferroviário.
 - 7.1 acha importante a existência de um museu ferroviário
 - 7.2 vai ao museu. Levaria ou indicaria a alguém.
8. Conta para seu filhos e pessoas mais jovens sobre o “tempo da ferrovia”.
 - 8.1 eles demonstram algum interesse pela ferrovia.
9. Privatização
 - 9.1 o que acha da atual situação da ferrovia
 - 9.2 o que acha sobre a privatização
 - 9.3 como a atual companhia está conduzindo a malha ferroviária e equipamentos

Síntese das respostas transcritas

(*) citadas com alguma frequência e/ou com alguma ênfase,

(**) citadas com muita frequência e/ou com muita ênfase.

1. *Qual a primeira coisa que se pensa quando se fala em ferrovia*
 - Trens **
 - Trilhos**
 - Locomotivas vagões, oficinas, pontes, “residências”*
 - Estações*
 - Linhas desativadas
 - Viagens**
 - Lembranças da infância**
 - Transporte de carga**
 - Transporte de gado, grãos, combustíveis
 - Transporte de passageiros**
 - Passado**
 - Saudade (lembra dos sons)*
 - Lembra da sua vida
 - Pai/avô, que era ferroviário*
 - Passeios divertidos
 - Importância da ferrovia para qualquer cidade
 - Importância da ferrovia para o país
 - Desenvolvimento

- Logística para o escoamento do comércio exterior.
- Maquinista (uniforme), que acenava para as crianças
- Alternativa de transporte para as grandes cidades
- Algo antigo, ultrapassado
- Histórias contadas sobre a ferrovia

2. *Conhece algum ferroviário: alguém da família, amigo, vizinho etc.*

- Cunhado*
- Desconhece**
- Avô*
- Tios**
- Amigos**
- Sobrinho*
- Bisavô
- Pai*
- Vizinhos**
- Irmão
- Primos
- Quase toda a família*

3. *Sobre a utilização do transporte ferroviário e as viagens de trem*

- Passeio turístico recente (P. Grossa Maracanã/festa do colono em Guaragi)^{126**}
- Gostaria que tivesse novamente**
- Viagens**
- Comércio de produtos para o interior*
- Transporte barato, mesmo demorado
- Transporte com algum conforto (restaurante/dormitório)*
- Transporte mais seguro
- Sente saudade das viagens**
- Viagens divertidas, agradáveis**
- Romântico*
- Ver a saída e chegada dos trens na estação
- Paisagem mais bonita, interessante, era algo muito diferente*
- Transporte mais barato**
- Mais cômodo, espaçoso, mais simplificado
- Ver o trem passar – acenar da janela para maquinista e passageiros.
- Nunca utilizou**
- Charmoso, “chique”
- Havia integração entre passageiros

¹²⁶ Foram passeios que até a década de 1980 existiam em Ponta Grossa (PR).

- Viagem calma
- Curtia o embalo do trem
- Gostaria que seus filhos/netos pudessem experimentar**

4. *A relação da ferrovia com a cidade*

- Houve grande desenvolvimento da região com o transporte ferroviário**
- Atualmente não consegue diferenciar a cidade que possui da que não possui ferrovia*
- Importante para diminuir o fluxo rodoviário (baratear)**
- A ferrovia está relacionada com o desenvolvimento econômico**
- Há/houve muita diferença entre as cidades ferroviárias e as não: economia*
- Cidades com trilhos são mais alegres*
- Ferrovia, geradora de empregos**
- A ferrovia aparece com o progresso
- Apenas uma alternativa de transporte
- Importância do patrimônio para os filhos*
- Não deve passar pelo centro da cidade
- Cidades ferroviárias se destacam economicamente e culturalmente das outras*
- Ferrovia ajudou na fixação da população nesta região
- Acelerou o desenvolvimento que já existia.*
- Deve existir o trem urbano
- Importante como alternativa turística (história e passeios)*
- Ferrovia abandonada, também são as cidades*
- Quanto mais equipamentos urbanos, melhor*
- Escoamento de grãos (Paraná)**
- É bom conviver com a presença do trem na cidade

5. *Sobre a importância da preservação do patrimônio ferroviário na cidade.*

- Somente preservar se estiver sendo utilizada
- Emoção e tristeza por ter acabado**
- Se não preservar não passará de uma lembrança vaga
- Preservar o modo de vida do passado*
- Mostrar aos mais jovens (filhos e netos etc.)**
- Preservar e usar para o turismo*
- Preservar para reutilizar*
- Apitos, barulhos do andar e do engate de vagões: trazem tristeza ao coração*
- Para lembrar a nossa história*
- Preservar a nossa cultura*
- Sim, pois somente conheço a história da ferrovia através das histórias contadas por avós.*

- Sim, pois a história da cidade é a história da ferrovia*
- As pessoas que usaram, tem uma relação ainda muito forte com a ferrovia
- Sim, gostaria muito de andar de trem agora.
- Preservar para valorizar a cidade – embelezar*
- Sim, cada vez que passo pela frente (estação), recordo do meu passado feliz
- Não é importante preservar a ferrovia
- Sim, especialmente porque a ferrovia não existe em qualquer cidade*
- Mostrar a importância da ferrovia para a história da cidade*
- Nem tudo

1. Museu Ferroviário

- Importante para futuras gerações**
- Levaria seus filhos/netos**
- Museu em funcionamento: trem em atividade
- Iria visitar**
- Importante para as pessoas conhecerem**
- Importante a cronologia dos “períodos” da ferrovia*
- Importante para a região*
- Importante para preservação da história da cidade*
- Gosta e acha legal ser o museu o orientador das histórias sobre os trens
- Sim, pois há interesse dos mais jovens, sobre a ferrovia.*
- Deve servir apenas para as escolas*
- Para as pessoas que viveram esta época, se recordarem do passado**
- Para as pessoas perceberem o que era bom e não existe mais
- Seria um equipamento a mais para a cidade*
- Para não perder a memória da ferrovia**
- Sem isto as gerações de agora ficarão sem uma relação com o passado*
- Deve ter como acervo as histórias dos funcionários ferroviários
- Já foram a outros museus ferroviários (Curitiba, São Paulo) e acharam interessante**
- É importante para a cultura da cidade

2. Privatização

- Ruim, pois as empresas somente buscam o lucro**
- Abandono geral, pior que antes**
- As empresas não tem amor à ferrovia*
- Desconhece o assunto, depois da privatização**
- Não estão preocupados com o patrimônio*

- O governo deveria cuidar da ferrovia**
- Com a privatização, a ferrovia deixou de ser a “grande família” *
- Ao acidentes aumentaram com a privatização**
- Acredita na boa intenção da empresa privada. Acha que está melhor**
- Estão conduzindo bem, somente devem cuidar do meio ambiente.
- Ocorre a subutilização da ferrovia com a privatização
- A privatização erradicou algumas linhas importantes ao Paraná
- Em termos trabalhistas, aumento de trabalho para os funcionários*
- Melhor assim do que o abandono total*

ANEXO 6 – ENTREVISTA COM FERROVIÁRIOS DE PORTO UNIÃO (SC), PONTA GROSSA E UNIÃO DA VITÓRIA (PR)

A entrevista realizada com os ferroviários aconteceu entre os meses de setembro e dezembro de 2004. Foi aplicada por uma equipe de cinco pessoas (o autor e quatro acadêmicos do curso de Geografia da Universidade Estadual de Ponta Grossa).

Foi realizada uma pré-entrevista para verificar a disposição do entrevistado em falar sobre o tema, a sua disposição em conversar por um tempo determinado de uma hora, em média, e com o uso do gravador. A pré-entrevista também serviu para agendar a entrevista, para escolher o local (geralmente na residência do entrevistado, Sindicato ou Associação de Ferroviários) e também para apresentar o tema a ser discutido.

A pré-entrevista buscou considerar trabalhadores ferroviários de várias épocas de trabalho na ferrovia, mas com destaque aos ferroviários mais antigos (aposentados). Como se trata de pesquisa qualitativa, foi considerado o ponto de saturação para para todas as questões da entrevista (BAUER; GASKELL, 2002).

ENTREVISTA

Número de pessoas entrevistadas: 56.

Equipamento: caderno de campo com o tópico guia e anotações complementares, gravador e fitas numeradas (com referência aos dados do entrevistado, da entrevista e do entrevistador).

Locais: as cidades de Ponta Grossa e União da Vitória (PR) e Porto União (SC).

A entrevista foi organizada atendendo as seguintes exigências:

- 1 - Ser focalizada na relação: ferrovia e memória.
- 2 - Considerar as reações sentimentais e emocionais dos entrevistados.
- 3 - Certificar-se de que os entrevistados são capazes de compreender as questões e as informações pertinentes à pesquisa.
- 4 - Considerar a opinião dos entrevistados sobre o que eles pensam ou acreditam sobre os fatos apresentados.
- 5 - Indicar os temas das questões das mais fáceis às mais difíceis, e das mais interessantes às mais complexas.
- 6 - Evitar o contágio e a influência sobre o entrevistado, emitindo-se opinião de aprovação ou negação às declarações apresentadas.

FORMULÁRIO

Questões abertas (tópico guia)

Questões de identificação (últimas)

Informação contextual sobre entrevista e entrevistado

- Data da entrevista
- Lugar da entrevista
- Duração da entrevista
- Entrevistador
- Indicadores para identificar o entrevistado
- Gênero do entrevistado
- Idade do entrevistado
- Profissão do entrevistado
- Classe social
- Tempo de trabalho
- Onde nasceu e viveu
- Número de filhos
- Peculiaridade da entrevista/entrevistado.

TÓPICO GUIA

1. A 1ª coisa que pensa quando se fala em ferrovia.
2. Qual a função exercida na ferrovia.
3. Quais as condições de trabalho
4. Sobre o salário
5. Sobre a moradia:
6. Quais as vantagens de trabalhar na ferrovia.
7. Quais as mudanças que houveram na ferrovia e com os ferroviários, ao longo dos tempos.
8. Havia o reconhecimento da sociedade, por ser ferroviário.
9. Havia vantagens em ser ferroviário no comércio da cidade
10. Gostava de ser ferroviário:
11. Sobre o transporte ferroviário
12. Sobre o transporte de carga/passageiro:
13. Sente saudades da ferrovia e da sua consição de ferroviário?
14. Gostaria que voltasse?
15. Sobre as suas viagens de trem (pessoal)
16. Sobre a relação da ferrovia com a cidade
17. A importância para os Campos Gerais
18. A importância de uma cidade ter ferrovia
19. Sobre a preservação, importância:
20. Sobre as Estações, depósitos e equipamentos:
21. Há recordação, através do patrimônio:
22. Sobre o museu ferroviário
23. Sobre a privatização
24. Sobre a manutenção do equipamento permanente

Síntese das respostas transcritas

(*) citadas com alguma frequência e/ou com alguma ênfase,

(**) citadas com muita frequência e/ou com muita ênfase

1. A 1ª coisa que pensa quando se fala em ferrovia...

- Se emociona **
- Ferroviários como família (amigos) **
- Era boa antigamente*
- Era fácil de entrar
- Gostava do trabalho*
- Era um meio de transporte barato **
- Foi muito importante para a sua vida (toda a sua vida) **
- Saudade **
- É o melhor emprego estatal que existe (existiu)
- Transporte ferroviário *
- Economia e segurança
- Meio de transporte, o mais importante**
- Trem, locomotiva a vapor
- Do seu trabalho
- O desastre da privatização*
- Progresso
- Das dificuldades do trabalho
- Todo o passado
- Fica triste

2. Trabalho na ferrovia: Função:

- Agente de estação
- Burocracia (Estação P. Grossa)
- Chefe de estação**
- Chefe de trem
- Conservador de linha **
- Cozinheiro
- Diretor do sindicato dos ferroviários
- Foguista*
- Guarda freio**
- Marceneiro
- Mecânico de manutenção **
- Operador de manutenção

- Operador de máquina (maquinista) **
- Operador mecânico
- Revisor de pátio*
- Soldador
- Supervisão geral
- Supervisor do depósito das locomotivas
- Telegrafista
- Torneiro mecânico

3. Condições de trabalho:

- Eram boas **
- Depois que a rede forneceu material (RFFSA), ficou boa
- Ruins
- São boas (ALL)*
- Como guarda freios era ruim, muito frio e perigoso *.
- Trabalho muito pesado**
- Ruins quando o tempo não ajudava (frio, chuva, exposição ao Sol)
- Foi melhorando com o tempo**
- As condições e salários, eram melhores do que a iniciativa privada**
- Havia muito respeito entre colegas*
- Era um trabalho masculino (pesado, difícil)*

4. Salário:

- Era bom **
- Dava para sustentar a família*
- Não era bom (ficou 9 anos sem aumento)
- Razoável* (ALL)
- Bom, dava para viver bem*
- Ganhava muito pouco
- Era melhor com a RFFSA (ALL*)*
- Era bom, principalmente com Jucelino
- Começou ruim, depois melhorou (extras) **
- Era bom, no sentido de que gostava do que fazia*

5. Moradia:

- Morava longe
- Usava a maquininha (levava os trabalhadores até o local de trabalho)
- Morou em casa da Rede (feita de dormentes), gostava **
- Morava dentro do pátio ferroviário
- Morava próximo à estação **

6. Vantagens:

- Tinha assistência médica/odontológica **
- Cooperativa: serviço era bom **
- Não tinha muitas *
- Ainda existem a assistência médica (ALL)
- Restaurante
- Cooperativa, garantia de comida em casa
- Estabilidade no emprego **
- Muito parecido com a RFFSA, agora o sindicato está mais afastado
- Tinha prêmio assiduidade
- Licença especial (quinqüênio)
- Não tinha custo com: moradia, leite, luz, água.*

7 As mudanças ao longo dos tempos:

- Houve evolução das condições de trabalho **
- Está melhorando na ALL, vagões e máquinas
- Mais moderno com o tempo, e com a privatização*
- A RFFSA dava mais liberdade e era menos estressante
- Havia premiações para os bons funcionários*
- Havia concursos internos para cargos melhores*

8. Reconhecimento da sociedade:

- Era uma pessoa respeitada **
- Era como entrar no quartel
- Tinha orgulho da profissão*
- Não havia tanta valorização
- Foi grande, mas foi diminuindo com o tempo **
- Havia a valorização em trabalhar numa empresa do Governo*
- O ferroviário tinha fama de bêbado, vagabundo, malandro
- Sim, eram vários funcionários. O clube e o estádio de futebol, foi com dinheiro da ferrovia.
- Havia porque as pessoas gostavam do trem e das viagens e, assim, dos ferroviários
- Sim, falava em ferroviário e a sociedade respeitava **
- Sim, principalmente os chefes
- Eram chamados de “doutor”

9. Vantagem do mercado:

- Havia certas regalias **
- Havia a cooperativa que facilitava*
- O ferroviário era bem visto nas lojas*

- Cooperativa **
- Havia, em função da garantia de emprego (crédito) **
- Sim, o crédito era aprovado na hora (comércio e bancos)
- Sim, com bons salários, os ferroviários eram bem vindos**
- Sim, no banco havia prioridades, talão de cheques (difíceis na época), crédito

10. Gostava de ser ferroviário:

- Muito* (1ALL)
- Não volta, nem morto
- Muito, havia segurança e a rede dava vantagens para a família
- Sim, pois era possível conhecer pessoas de todos os lugares
- Sim, especialmente por causa da amizade construída na Rede*
- Sim, casou na ferrovia e criou os filhos neste ambiente

11. Utilização do transporte ferroviário

- Mesmo sendo cansativo, o preço valia a pena
- Útil para tudo*
- É cara para construir, mas barata para manter. Quanto mais se usa, mais barata é a sua manutenção

12. Transporte de carga/passageiro:

- Passageiros – ferroviários só viajavam no de luxo, nas férias
- Tinha o Internacional
- Para os ferroviários, não havia conforto.
- 1ª classe (vagão de metal, banco acolchoado), 2ª classe (de madeira)
- Era muito confortável e gostoso (restaurante) *
- Com a Maria Fumaça, era com muitos funcionários
- Tudo era transportado por trem: jornais, filmes, tijolos, comida, Correios...todas as estações tinham armazéns.
- Era ótimo, todos gostavam. Depois houve o misto (carga/passageiro).
- Havia muita confiança entre os colegas

13. Tem saudades?

- Muita, especialmente por causa dos amigos *
- Das viagens *
- Nem tudo deixou saudades
- Muita, sonha com a ferrovia muitas vezes.*
- Muita, tenho vontade de viajar de trem *
- Sim *
- Sim, sou grato à ferrovia

- Sim sempre gostei do que fiz e faria de novo

14. Gostaria que voltasse?

- Sim *
- Sim, mas sabe que não volta.
- Sim, especialmente os trens de passageiros * (ALL*)
- Sim, mas no Brasil o trem já está ligado ao passado.

15. Trem/viagem (pessoal)

- Nunca viajou
- Curitiba/Mallet (Maria Fumaça)
- Estações sempre movimentadas*
- Fez muitas viagens *
- Gostava do vagão-restaurante *
- Os ferroviários iam ver o Operário FEC, jogar em Curitiba
- Nas férias, os ferroviários tinham passe livre, também para família
- Lembra dos garçons andando pelo trem oferecendo comida e do vagão-restaurante
- Lembra de uma viagem no vagão-dormitório (inesquecível)
- Lembra que era possível circular pelo trem
- Viagem de lua de mel (Videira/SC)

16. Relação da ferrovia com a cidade

- Relação de progresso *
- Acha importante,
- Gde geradora de empregos: diretos com a ferrovia e com as empresas ligadas a ela *
- Para P. Grossa é muita, em função do entroncamento *
- Sim, somos privilegiados pela existência da ferrovia
- Sim, basta ver os equipamentos próximos da estação, existem até hoje
- Em função dos equipamentos da ferrovia que eram instalados na cidade.
- As cidades ferroviárias cresceram em volta da ferrovia
- Importante, pois ele só conhece (conhecia) as cidades que tem (tinham) trilhos
- Importante, traz dinheiro, lojas, gente de fora...

17. Importância para os Campos Gerais

- Escoamento da produção agrícola *
- Nenhuma *
- Diminui o fluxo rodoviário (acidentes) *
- Acha importante a rápida troca entre as cidades
- Desenvolveu a região com transporte mais barato *
- Gde, pois a região era ligação com Curitiba e com São Paulo

- Especialmente num estado agrícola
- Sim, tanto que várias cidades têm nome de ferroviários (engenheiros)
- Sim, pois a região se tornou o maior entroncamento rodoferroviário do sul do Brasil

18. Importância de uma cidade ter ferrovia

- Cidade mais movimentada (c/ ferrovia)
- Tanto faz *
- Boa, em relação ao transporte/armazenamento
- Aquela não atendida fica isolada
- Muita, especialmente pela presença do ferroviário (consumidor)
- Sim, todas as que tiveram os trilhos se desenvolveram mais que as outras
- Sim, pelo barateamento das mercadorias
- Parece ser regra, mas onde existia as linhas, as cidades se desenvolviam

19. Preservação, Importância:

- Movimento da cidade
- Importante *
- Importante para guardar o passado
- Importante, para as gerações futuras *
- Importante para não quebrar a história, para entender o porquê das coisas
- Sim, pois o povo que não tem memória, não tem alma.
- Sim, eu sempre conto como era
- Sim, para os que trabalharam na ferrovia. Não temos nada.
- Importante, só que o acervo está nas mãos de particulares
- Principalmente para os que trabalharam na ferrovia
- A maioria das pessoas não sabem nada sobre a ferrovia

20. Estações, depósitos e equipamentos:

- Acha legal ter sido conservado em Curitiba*
- Acha importante ver as fotos antigas e ver como funcionava
- Lembra das duas ferrovias, antes de se unirem
- Gosta de ver as antigas máquinas, pois os dois avós foram maquinistas
- Lembra da escola profissionalizante (Tiburcio Cavalcanti)

21. Recordação, através do patrimônio:

- Lembra de muita coisa *
- Lembra o 1º dia de trabalho
- Se emociona com os apitos, linhas e estações
- Se emociona quando lembra dos companheiros*

- Comenta sobre a ferrovia com a família *
- Comenta com amigos sobre a ferrovia
- A rede faz parte da minha vida
- Os filhos sempre perguntam sobre a ferrovia
- Hoje as lembranças da ferrovia acontecem mais com os sonhos do que com as coisas relacionadas a ela.
- Muitas: boas e ruins (daquelas que gosta de lembrar e aquelas que faz questão de esquecer, mas não consegue)
- Ela acontece principalmente nas conversas com ex-colegas.

22. Museu ferroviário

- Acha importante, para ver e lembrar, recordar junto à família *
- Tem um filho que fez concurso para entrar na ferrovia
- Acha importante, pois filhos/netos nunca se interessaram pela ferrovia e pelo seu passado
- Toda a cidade que possui/possuiu ferrovia, deve ter um museu *
- Importante, pois seus netos sempre perguntam sobre a ferrovia
- Importante, para os jovens conhecer a história da cidade e parentes *
- Muito importante, muita gente iria
- Importante, pois nós tínhamos um sistema pesado e deve ser preservado
- Faria propaganda
- Sim, pois não imagino uma pessoa que não goste dos trens
- Sim, antes que acabe tudo.
- Importante, levaria até a mulher (rss)
- O interesse pela ferrovia somente aumentaria com a preservação e com o acesso desse material.

23. Privatização

- não comenta
- está tudo abandonado *
- não há amor ao trabalho, como antigamente
- piorou muito *
- a manutenção era melhor com a RFFSA *
- Maior besteira: desemprego, acabou com a cooperativa (26/10)
- Os salários pioraram e houve desemprego *
- Antigamente a revisão era anual, agora é bienal.
- O problema é a falta de cuidados com a linha (acidentes aumentaram)
- Melhor para agilizar uma boa administração
- Manutenção era mais rigorosa
- Estão investindo em máquinas e vagões (que são deles), mas não na linha que ainda é do estado.

- Talvez até fosse necessário, mas o órgão fiscalizador não funciona*
- Ruim, ele lembra que os vagões sempre andavam limpos e arrumados – tinha uma equipe para tudo (marceneiro, pintor etc.)
- Ruim, porque a “Paraná/Santa Catarina”, não dava prejuízo
- Eles estão sucateando até terminar o prazo deles e devolverão ao governo apenas sucata. Aí teremos que começar do zero.
- Foi um mal negócio, se o Estado tivesse investido, seria melhor.
- Contra, pois a ferrovia não é para dar lucro. É para servir o país.*
- Se um dia voltar ao governo, não será como antes (devido a atual depredação)
- Depois de aposentado evita estar na ferrovia, para não passar raiva.
- Entrevistado demonstrou total irritação e desgosto com o tema
- Ruim, mas melhor do que imediatamente antes da privatização. Bom era antes da década de 70.

24. Linha permanente

- Falta manutenção dos dormentes*
- Falta parafusos
- Pregos, no lugar dos parafusos
- É terceirizada e mal conduzida
- Antigamente havia a cada 8/10 km um turma que cuidava da linha permanente: capinavam e faziam a manutenção.*

ANEXO 7 – FOTOGRAFIAS DA FERROVIA – PONTA GROSSA, INÍCIO DO SÉCULO XX

- FOTOGRAFIA 23 – Estação Paraná – Ponta Grossa (PR) (1898).
FOTOGRAFIA 24 – Estação Paraná – Ponta Grossa (PR), com movimento de passageiros (1903)
FOTOGRAFIA 25 – Estação Ponta Grossa (1910)
FOTOGRAFIA 26 – Estação Ponta Grossa, com carroções (1905)
FOTOGRAFIA 27 – Armazéns da Estrada-de-Ferro em P G (PR), 1906.
FOTOGRAFIA 28 – Estação Ponta Grossa com a gare ampliada (1930)
FOTOGRAFIA 29 – Prisioneiros para deportação (Revolução de 1930), Estação Ponta Grossa (1930)
FOTOGRAFIA 30 – Getúlio Vargas discursa em plataforma de vagão – Estação Ponta Grossa (1930).

Fotografia 23
Estação Paraná (1898) – Ponta Grossa (PR)



Autor: ND
Fonte: Rotary Club Ponta Grossa

Fotografia 24
Estação Paraná, com movimento de passageiros (1903) – Ponta Grossa (PR)



Autor: ND
Fonte: Rotary Club Ponta Grossa

Fotografia 25
Estação Ponta Grossa (1910) – Ponta Grossa (PR)



Autor: ND
Fonte: Rotary Club Ponta Grossa

Fotografia 26
Estação Ponta Grossa, com carroções (1905) – Ponta Grossa (PR)



Autor: ND
Fonte: Rotary Club Ponta Grossa

Fotografia 27

Armazéns da Estrada de Ferro em Ponta Grossa (1906) – Ponta Grossa (PR)



Autor: ND

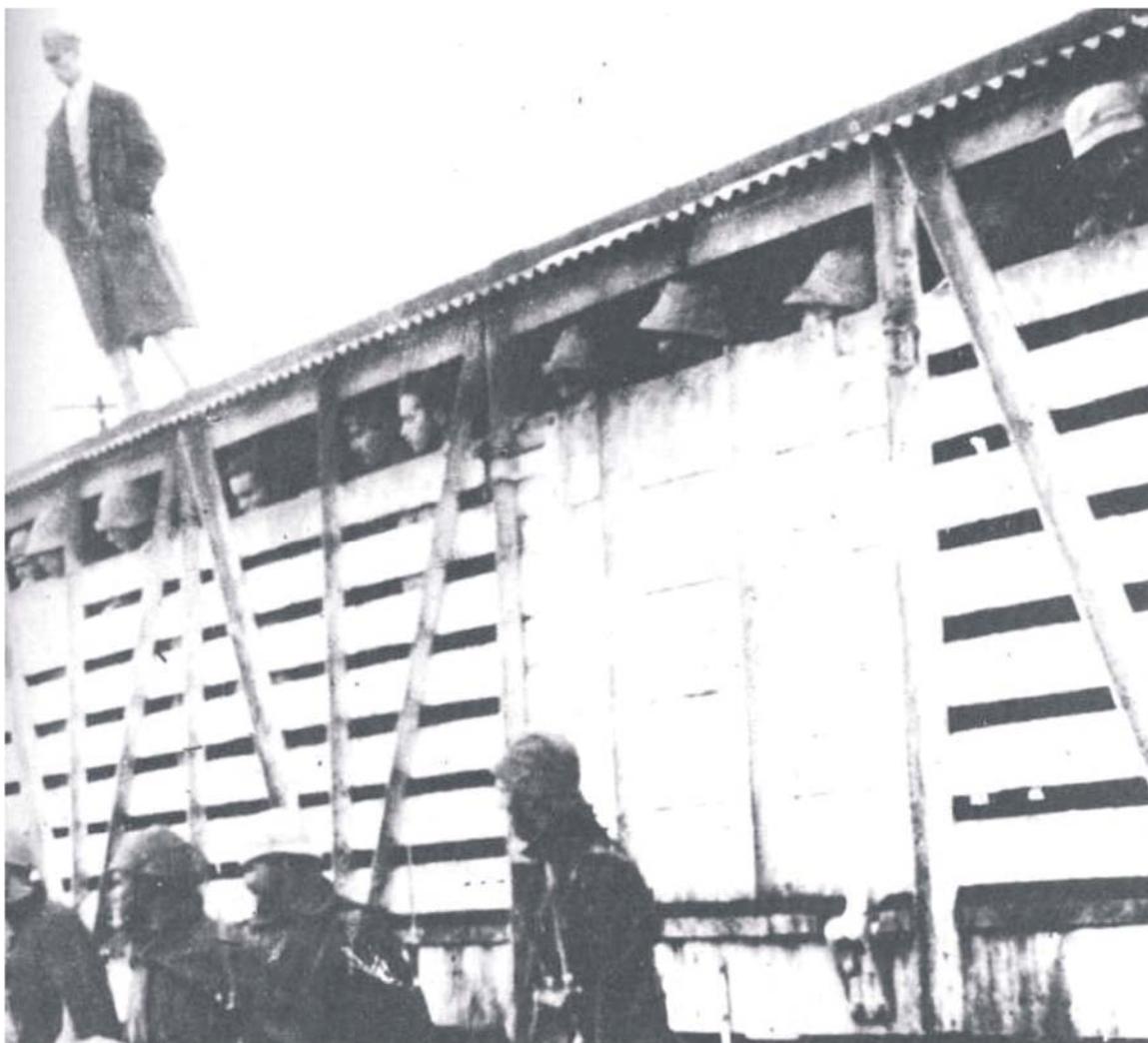
Fonte: Rotary Club Ponta Grossa

Fotografia 28
Estação Ponta Grossa com a gare ampliada (1930) – Ponta Grossa (PR)



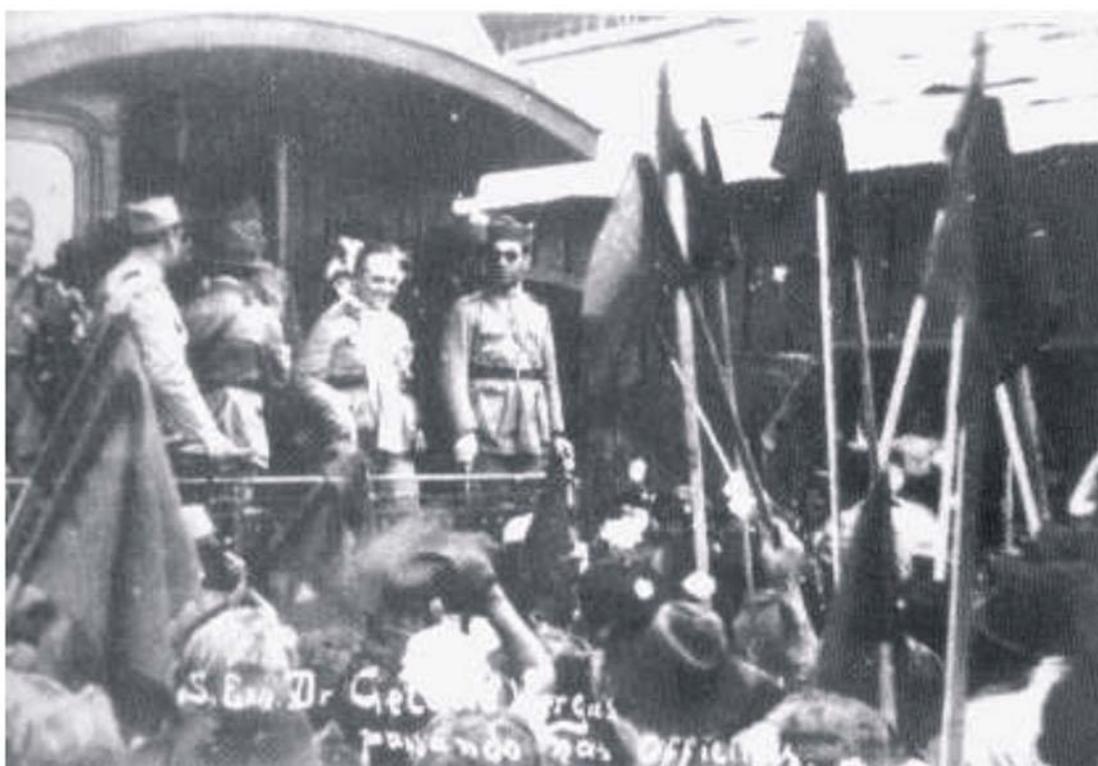
Autor: ND
Fonte: Rotary Club Ponta Grossa

Fotografia 29
Prisioneiros para deportação (Revolução de 1930), Estação Ponta Grossa (PR)



Autor: ND
Fonte: Rotary Club Ponta Grossa

Fotografia 30
Getúlio Vargas discursa em plataforma de vagão – Estação Ponta Grossa (1930).
Ponta Grossa (PR)



Autor: ND

Fonte: Rotary Club Ponta Grossa