

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
SETOR DE CIÊNCIAS EXATAS E NATURAIS
DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS
MESTRADO EM GESTÃO DO TERRITÓRIO

ELIANE NETREBKA RAMOS

A DINÂMICA TERRITORIAL DO PATRIMÔNIO DA FERROVIA NO RAMAL DO
PARANAPANEMA (PR)

PONTA GROSSA - PR
2018

ELIANE NETREBKA RAMOS

A DINÂMICA TERRITORIAL DO PATRIMÔNIO DA FERROVIA NO RAMAL DO
PARANAPANEMA (PR)

Dissertação apresentada como requisito
para obtenção do título de Mestre na
Universidade Estadual de Ponta Grossa.
Área de Gestão do Território.

Orientação: Prof. Dr. Celbo Antônio
Ramos da Fonseca Rosas

PONTA GROSSA - PR
2018

Ficha Catalográfica
Elaborada pelo Setor de Tratamento da Informação BICEN/UEPG

Ramos, Eliane Netrebka

R175 A dinâmica territorial do patrimônio da
ferrovia no ramal do Paranapanema (PR)/
Eliane Netrebka Ramos. Ponta Grossa, 2018.
220f.

Dissertação (Mestrado em Gestão do
Território - Área de Concentração: Gestão
do Território: Sociedade e Natureza),
Universidade Estadual de Ponta Grossa.

Orientador: Prof. Dr. Celbo Antônio
Ramos da Fonseca Rosas.

1.Território/rede da ferrovia.
2.Patrimônio cultural. 3.Memória.
4.Relação campo e cidade. 5.Ramal do
Paranapanema. I.Rosas, Celbo Antônio Ramos
da Fonseca. II. Universidade Estadual de
Ponta Grossa. Mestrado em Gestão do
Território. III. T.

CDD: 930.1

TERMO DE APROVAÇÃO

ELIANE NETREBKA RAMOS

“A DINÂMICA TERRITORIAL DO PATRIMÔNIO DA FERROVIA DO RAMAL DO PARANAPANEMA (PR)”

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre no Curso de Pós-Graduação em Geografia – Mestrado em Gestão do Território, Setor de Ciências Exatas e Naturais da Universidade Estadual de Ponta Grossa, pela seguinte banca examinadora:



Orientador: Prof. Dr. Celso Antonio Ramos da Fonseca Rosas

UEPG



Prof. Dr. Leonel Brizolla Monastirsky

UEPG



Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira

UFSC

Ponta Grossa, 10 de Maio de 2018.

Dedico aos meus filhos Gabriel, Bianca e João Pedro, razões da minha existência.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu esposo Wilson Ramos, companheiro de uma vida, de sonhos e de conquistas. Obrigada por seu amor e paciência nesses dois anos de dedicação a este trabalho e por me ensinar o “caminho das pedras”;

Aos meus pais Alexandre e Tereza, que souberam deixar a herança mais preciosa, o valor do trabalho e do respeito ao próximo;

Aos meus irmãos, Sandro, Adriana e Cecília, que representam mais do que laços de sangue, mas de amizade e companheirismo eternos;

À Professora Mestre Elizabeth Johansen, que com sua serenidade e amizade expandiu os meus horizontes quanto às pesquisas patrimoniais;

Agradeço ao meu orientador, professor Doutor Celbo A. Ramos da Fonseca Rosas, cuja amizade, disponibilidade, conhecimentos e compreensão permitiram que este projeto pudesse ser concretizado. Obrigada por confiar no meu trabalho;

Ao professor Doutor Leonel Monastirsky. Obrigada por ser sempre tão atencioso e gentil, pelos pareceres e contribuições a este trabalho e principalmente por acreditar nesta historiadora;

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UEPG, agradeço pelo acolhimento e pela companhia nesses importantes anos de formação;

Agradeço ao professor Doutor Márcio Rogério Silveira pela contribuição na banca de qualificação e pelo processo de reflexão por ela desencadeada;

Aos colegas do Mestrado! Andrea, Jéssica, Alejandra, Márcio e Raony. Obrigada por todo o carinho, pelos conselhos, por estarem presentes nos momentos de conquistas e de desesperos;

Agradeço a todos os ferroviários que participaram desta pesquisa, pela oportunidade de tê-los ouvido e pela honra de trazê-los à Academia. Em especial ao meu amigo Beto, ex-ferroviário, sempre disposto a ajudar nas minhas pesquisas sobre a ferrovia.

Agradeço a todos que atenciosamente cederam uma parcela de seu tempo e permitiram que esta pesquisa fosse adiante, respondendo aos questionários, e-mails e mensagens. E ainda, aos conhecidos e amigos, que gentilmente não mediram esforços para pesquisar e compartilhar contatos que se tornaram fontes importantes deste trabalho;

À Capes, pela colaboração e subsídios à esta pesquisa acadêmica.

Razão de ser

*Escrevo. E pronto.
Escrevo porque preciso,
preciso porque estou tonto.
Ninguém tem nada com isso.
Escrevo porque amanhece,
E as estrelas lá no céu
Lembram letras no papel,
Quando o poema me anoitece.
A aranha tece teias.
O peixe beija e morde o que vê.
Eu escrevo apenas.
Tem que ter por quê?*

Paulo Leminski

RESUMO

Este trabalho é uma reflexão sobre o processo de territorialização da rede ferroviária do ramal do Paranapanema (PR) entre municípios de Jaguariaíva, Arapoti e Wenceslau Braz. A delimitação temática e espacial justifica-se pela carência de estudos sobre o patrimônio ferroviário na região, assim como a compreensão de que esta proposta possa incorporar os estudos consolidados sobre a presença da ferrovia no estado do Paraná, ressaltando-se aspectos históricos e geográficos dos municípios abordados. Dessa forma, a compreensão da dinâmica da ferrovia e da construção constante desse patrimônio dá-se através de uma metodologia que trata tanto dos elementos materiais e imateriais da ferrovia, em um viés territorial que considera os aspectos diacrônicos e sincrônicos das relações resultantes entre o homem, a técnica e a sociedade. Compreende-se que as relações de poder se dão em diversas escalas e permeiam a história da ferrovia desde a sua implantação, passando pela desestatização e concessão ao capital privado na década de 1990 até os dias de hoje. Tais relações produzem territorialidades entendidas como produtos das relações dos sujeitos e o território/rede da ferrovia. Da mesma forma, os vestígios produzidos pela presença técnica da ferrovia podem ser entendidos como um patrimônio industrial cujos reflexos podem ser percebidos nos âmbitos econômicos, sociais, políticos e culturais. O tema principal deste trabalho é, portanto, o patrimônio cultural ferroviário do ramal do Paranapanema. Para esta análise geográfica, os capítulos foram organizados de forma a estabelecer as possíveis relações entre três pares dialéticos: território e rede; memória e patrimônio e relação campo e cidade. As territorializações da ferrovia e suas consequências na organização espacial dos municípios abordados (frisando-se a relação campo e cidade) foram analisadas a partir do sistema de ações de Santos (2006), em resposta ao desafio proposto pelo autor de um método de análise geográfica que considera as estruturas, processos, formas e funções. Dessa forma, o objetivo geral deste trabalho é “compreender, a partir da análise das memórias e das territorialidades, a dinâmica do patrimônio ferroviário no ramal do Paranapanema (PR), considerando-se as rugosidades e funcionalidades que se encerram nos espaços geográficos”. Para isso, foram realizadas pesquisa bibliográfica e coleta de dados, que examinados a partir da análise das memórias e das percepções são apresentados enquanto elementos importantes para uma compreensão sobre as múltiplas territorialidades produzidas por esse vasto território em rede da ferrovia. “Fatos”, “rugosidades” e “funcionalidades” foram determinantes na compreensão do diálogo entre objeto, objetivos, conceitos teórico e material obtido a partir da análise da experiência humana na apropriação espacial.

Palavras-chave: território/rede da ferrovia; patrimônio cultural; memória; relação campo e cidade; ramal do Paranapanema;

ABSTRACT

This work is a reflection on the territorialization process of the railway network of the Paranapanema branch around the towns of Jaguariaíva, Arapoti and Wenceslau Braz, in the state of Parana. The thematic and spatial delimitation is justified by the lack of studies on the railway heritage in the region, as well as by the notion that this proposal may incorporate the canon of consolidated studies about the railway presence in the state of Parana, while highlighting historical and geographical aspects of the towns at hand. Thus, understanding the railway dynamic and the constant construction of this heritage requires a methodology that encompasses both the material and immaterial elements of the railway, in a territorial approach that considers the diachronic and synchronic aspects of the resulting relationships between man, technique, and society. It is understood that power relations take place on different scales and permeate the history of the railway, since its implementation, through the process of leaving state-ownership to its concession to private capital in the 1990s, until the present days. These relations produce territorialities that are regarded as results from the relations between the individuals and the railway territory/network. In the same way, the vestiges created by the technical presence of the railway may be understood as an industrial heritage whose reflections may be noticed in the economic, social, political, and cultural scopes. The principal theme of this work is, therefore, the railway cultural heritage in the Paranapanema branch. However, the theoretical discussion and the results obtained are presented in a methodological perspective that intends to surpass dichotomous views, connecting important concepts to the discussion. For this geographical analysis, the chapters are organized so as to establish the possible relations between three dialectical pairs: territory and network; memory and heritage; and city and countryside. The territorializations of the railway and their consequences in the spatial organization of the towns approached (emphasizing the city-countryside relation) were analyzed based on Santos's (2006) system of actions, answering the challenge proposed by the author of a method of geographical analysis that considers the structures, processes, shapes, and functions. Thus, the general objective of this work is "understanding, based on the analysis of memories and territorialities, the dynamic of the railway heritage in the Paranapanema branch (PR), taking into account the roughness and functionality that are enclosed in geographical spaces". With that in mind, a bibliographical research and a data collection were conducted, which, examined from the analysis of memories and perceptions, are presented as important elements for comprehending the multiple territorialities produced by this vast territory of the railway network that extends itself on a global scale. "Facts", "roughness", and "functionality" were determinant in understanding the dialogue between object, objectives, theoretical concepts, and material obtained through an analysis of the human experience in the appropriation of space.

Keywords: railway territory/network; cultural heritage; memory; city-countryside relation; Paranapanema branch

LISTA DE FIGURAS E FOTOGRAFIAS

Figura 1: A ferrovia do ramal do Paranapanema (PR)	15
Figura 2: O ramal do Paranapanema na malha ferroviária do Paraná	16
Figura 3: Localização dos bairros rurais em W. Braz em relação à ferrovia	138
Figura 4: Representação da localização central da ferrovia em Arapoti	151
Fotografia 1: Indústrias Matarazzo em Jaguariaíva (PR), 192?	75
Fotografia 2: Placa de sinalização da ferrovia em Arapoti (PR), 2017.	107
Fotografia 3: Placa de sinalização em Jaguariaíva (PR), 2018	109
Fotografia 4: Estação de madeira em W. Braz (PR), 1987.....	130
Fotografia 5: Estaçãozinha de alvenaria em W. Braz (PR), 1998	131
Fotografia 6: Estação abandonada em W. Braz (PR), 2003	131
Fotografia 7: Praça de Lazer Chico Ferreira, 2018	133
Fotografia 8: Prédio da 8ª Residência em W. Braz (PR), 2017	135
Fotografia 9: Cruzamento da ferrovia no Ribeirão Novo em W. Braz (PR), 2016 ...	139
Fotografia 10: Linha de trem na periferia de W. Braz (PR), 2016.....	140
Fotografia 11: A ferrovia na Turma Nove , W. Braz (PR), 2018	140
Fotografia 12: Trilhos suspensos próximo ao viaduto em W. Braz (PR), 2018	141
Fotografia 13: Estação em Arapoti (PR), 2013.....	145
Fotografia 14: Registro dos restos do incêndio da estação Arapoti (PR), 2017	146
Fotografia 15: Vagões abandonados em Arapoti (PR), 2017.....	150
Fotografia 16: Vagões com dormentos abandonados em Arapoti (PR), 2017.	150
Fotografia 17: Plantação de soja próxima à cidade de Arapoti (PR), 2017.	155
Fotografia 18: Estação ferroviária de Calógeras - Arapoti (PR), 1998.	163
Fotografia 19: Vestígios da Ferrovia em Calógeras - Arapoti (PR), 2017	164
Fotografia 20: Caixa d'água da rede ferroviária em Arapoti (PR), 2016	165
Fotografia 21: A estação de Jaguariaíva (PR) na década de 1940	169
Fotografia 22: A "Estação Cidadã" em Jaguariaíva (PR), 2018.	170
Fotografia 23: Praça Getúlio Vargas em Jaguariaíva (PR), 194?.....	173
Fotografia 24: Praça Getúlio Vargas em Jaguariaíva (PR), 2017.....	173
Fotografia 25: Casas ferroviárias em Jaguariaíva (PR), 2017.....	177
Fotografia 26: Estação Jackson de Figueiredo em Jaguariaíva (PR), 1937.....	178

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Referências à ideia da relação ferrovia e progresso	30
Quadro 2: Percepções sobre as formas e funcionalidades da ferrovia	46
Quadro 3: A memória das pessoas	101
Quadro 4: Relação da memória aos lugares da ferrovia	104
Quadro 5: Referência aos sons dos trens	110
Quadro 6: Referências ao reconhecimento do patrimônio ferroviário	122
Quadro 7: Percepções sobre o incêndio da estação em Arapoti.....	147
Quadro 8: Memórias do patrimônio ferroviário em Calógeras (Arapoti - PR)	161
Quadro 9: Memórias da infância na ferrovia.....	183

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Dados da distribuição demográfica rural e urbana em Jaguariaíva, Arapoti e Wenceslau Braz (PR), 2010.	12
Tabela 2: Valores adicionados brutos das produções nos três setores do recorte espacial, 2015.	13
Tabela 3: Estações ferroviárias do ramal do Paranapanema (PR)	64
Tabela 4: Movimento Financeiro do Ramal Paranapanema - Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande 1922-1940 (em mil réis)	65
Tabela 5: Localização das Turmas do trecho Jaguariaíva-Wenceslau Braz	80
Tabela 6: Receptividade positiva dos sujeitos à pesquisa	95
Tabela 7: Categorização dos rótulos dos dados da pesquisa	180

LISTA DE SIGLAS

ALL	América Latina Logística
BNDS	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes
IBC	Instituto Brasileiro do Café
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MST	Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra
PND	Programa Nacional de Desestatização
RFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
TCC	Trabalho de Conclusão de Curso

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
CAPÍTULO I	25
1. A DINÂMICA DO TERRITÓRIO E DO PATRIMÔNIO DO RAMAL DO PARANAPANEMA	25
1.1. A CONSTRUÇÃO DE UM TERRITÓRIO EM REDE	27
1.1.1. Território, territorialidades	28
1.1.2. A rede da ferrovia e o território	34
1.2. O TERRITÓRIO DA FERROVIA: UMA RELAÇÃO DIACRÔNICA E SINCRÔNICA	43
1.3. A RELAÇÃO CAMPO E CIDADE: SOBRE JAGUARIAÍVA, ARAPOTI E WENCESLAU BRAZ	52
1.3.1. Reflexões sobre a dicotomia campo e cidade	53
1.3.2. A ferrovia do campo às cidades.....	57
1.4. AS TERRITORIALIZAÇÕES DA FERROVIA NO RAMAL DO PARANAPANEMA.....	62
1.4.1. A exploração econômica	70
1.4.2. A constituição das “Turmas”	78
1.4.3. A relação ferrovia e lideranças locais	84
CAPÍTULO II	87
2. A MEMÓRIA E O PATRIMÔNIO DA FERROVIA NO RAMAL DO PARANAPANEMA.....	87
2.1. AS REPRESENTAÇÕES SOBRE A FERROVIA	88
2.2. A MEMÓRIA FERROVIÁRIA.....	90
2.2.1. Entre percepções e memórias.....	93
2.2.2. Entre o individual e o coletivo: acontecimentos e pessoas.....	98
2.2.3. A memória nos lugares da ferrovia	102
2.2.4. A memória dos sentidos: “PARE, OLHE, ESCUTE”	107
2.3. FERROVIA: TERRITÓRIO E PATRIMÔNIO	113
2.3.1. Sob a perspectiva legal	116
2.3.2. Sob a perspectiva da apropriação do sujeito.....	118

CAPÍTULO III	124
3. AS TERRITORIALIDADES: ENTRE “FATOS”, “RUGOSIDADES” E “FUNCIONALIDADES”	124
3.1. O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM WENCESLAU BRAZ	127
3.1.1. O abandono, a Praça e as indefinições	128
3.1.2. A periferia, a Turma Sete e a Turma Nove	137
3.2. O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM ARAPOTI	143
3.2.1. Cachoeirinha: o Memorial e o incêndio.....	144
3.2.2. A Linha Verde e suas funcionalidades.....	148
3.2.3. Os bens do patrimônio rural da ferrovia em Arapoti	152
3.3. O DISTRITO RURAL DE CALÓGERAS.....	157
3.4. O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM JAGUARIAÍVA.....	167
3.4.1. A Estação Cidadã	168
3.4.2. Restaurações, turismo e educação patrimonial	172
3.4.3. A infraestrutura ferroviária na “Cidade Baixa”	175
3.5. AS TERRITORIALIDADES MULTIDIMENSIONAIS DA FERROVIA.....	179
3.5.1. Territorialidades entre estruturas e processos.....	180
3.5.2. Territorialidades entre formas e funções	185
3.5.3. Territorialidades da ferrovia no espaço virtual	189
3.5.4. As fotografias nos espaços virtuais	190
CONSIDERAÇÕES FINAIS	195
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	203
APÊNDICE	216
ANEXO	218

INTRODUÇÃO

O estudo sobre o patrimônio ferroviário no ramal do Paranapanema (PR) surgiu em 2014, ocasião em que foi realizada uma pesquisa sobre a transformação do espaço da antiga estação ferroviária de Wenceslau Braz (PR), durante o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) da graduação em Licenciatura em História. Buscou-se uma reflexão cujo objetivo foi explicar os processos econômicos, políticos e sociais que conduziram a reorganização espacial de uma praça de lazer no lugar onde funcionou durante décadas a estação ferroviária dessa cidade.

Em Wenceslau Braz, após a decisão da concessionária em suspender as atividades ferroviárias no ramal do Paranapanema (PR) em 2001, o local sofreu um processo de abandono e vandalismo que representava um problema para o município. Após negociações com a União, é inaugurada em 2011 a Praça de Lazer Espaço Chico, mantendo-se os trilhos e a rampa de embarque e desembarque da estação ferroviária, porém, desconsiderando-se a preservação da memória do lugar. (NETREBKA RAMOS; JOHANSEN, 2014).

Após esse primeiro contato com as exigências de um trabalho científico, a empolgação com as possibilidades de análise sobre o tema foi gradativamente tornando-se mais audaciosa. Não se tratava de descrever um processo histórico, mas de expor a partir do trabalho publicado um movimento de luta pela preservação da memória ferroviária.

Durante o curso de Especialização em História, Arte e Cultura intensificaram-se os estudos sobre o patrimônio da ferrovia procurando-se destacar aspectos imateriais do ramal do Paranapanema. A análise das memórias de ex-ferroviários brazenses identificou o sentimento existente entre esses sujeitos de um abandono que extrapola os aspectos materiais do patrimônio ferroviário. (NETREBKA RAMOS; JOHANSEN; ROSAS, 2017).

As experiências citadas foram importantes para o desenvolvimento do presente trabalho, que se configura um estudo sobre os espaços que permeiam a ferrovia sob uma perspectiva geográfica, salientando-se sua representatividade técnica e as relações resultantes da interação entre sujeito-natureza-sociedade. O aprofundamento teórico e metodológico conduziu à ampliação dos limites da observação do referido fenômeno, delimitando-se um recorte espacial que viabilizou

os estudos sobre a ferrovia nos espaços urbanos e rurais entre os municípios paranaenses de Jaguariaíva, Arapoti e Wenceslau Braz.

Dessa forma, inicialmente são especificados alguns dados sobre o recorte espacial no sentido de trazer elementos que possam caracterizar o objeto de estudo. A tabela 1 apresenta dados demográficos desses municípios, destacando-se a distribuição populacional entre os espaços rurais e urbanos.

Tabela 1: Dados da distribuição demográfica rural e urbana em Jaguariaíva, Arapoti e Wenceslau Braz (PR), 2010.

	Jaguariaíva	Arapoti	Wenceslau Braz
Área territorial	1.456,401 km ²	1.362,062 km ²	393,236 km ²
População Urbana	28.041 hab.	21.778 hab.	15.509 hab.
População Rural	4.565 hab.	4.077 hab.	3.789 hab.
População Total	32.606 hab.	25.855 hab.	19.298 hab.
Estimativa em 2017 ¹	34.647 hab.	27.728 hab.	19.852 hab.
Porcentagem populacional urbana	86%	84,23%	80,37%
Porcentagem populacional rural	14%	15,77%	19,63%

Fonte: PARANÁ. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social - IPARDES. Cadernos Municipais. 2018. Disponível em: <http://www.ipardes.gov.br/index.php?pg_conteudo=1&cod_conteudo=30%3E>. Acesso em 18 fev. 2018. Organização: A autora, 2018.

Atualmente, Jaguariaíva e Arapoti são municípios integrantes do polo industrial papelheiro² da região, nos quais são verificadas extensas paisagens que dispõem de uma substancial área de reflorestamento que serve de matéria prima para a indústria papelreira. A região destacada caracteriza-se também por uma consistente produção agrícola anual, predominando as lavouras de soja, trigo e milho. A tabela 2, ao trazer informações sobre a produção setorial dos municípios estudados, dá uma dimensão das diferenças significativas que constituem o

¹ Dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística em agosto de 2017.

² É possível encontrar percepções junto às populações locais sobre o dinamismo populacional em decorrência da transição especializada da mão-de-obra para o trabalho papelreiro. Essa conclusão se faz pelo fato de a autora ter vivido 13 anos no município de Arapoti (1992-2005), período em que residiu em vila operária denominada Residencial Inpacel II. A vila era um condomínio fechado, no qual os contatos com os vizinhos e outros moradores demonstrava a fluidez que a profissão de papelreiro oferecia, sendo composta por moradores vindos de várias regiões do país.

processo produtivo na região. Atualmente, a produção industrial em Wenceslau Braz está concentrada em pequenas fábricas, diferentemente de Arapoti e Jaguariaíva que comportam indústrias papeleiras de grande porte. Ressalta-se ainda que a observação desses dados deve considerar a proporção da área e respectiva produção agrícola, destacando-se que Wenceslau Braz é consideravelmente o menor dos três municípios estudados.

Tabela 2: Valores adicionados brutos das produções nos três setores do recorte espacial, 2015.

	Valor adicionado bruto da agropecuária	Valor adicionado bruto da indústria	Valor adicionado bruto de serviços ³
Arapoti	197.432mil reais	219.263 mil reais	347.870 mil reais
Jaguariaíva	127.646 mil reais	505.925 mil reais	310.166 mil reais
Wenceslau Braz	67.271 mil reais	27.576 mil reais	206.475 mil reais

Fonte: PARANÁ. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social - IPARDES. Cadernos Municipais. 2018. Disponível em <http://www.ipardes.gov.br/index.php?pg_conteudo=1&cod_conteudo=30>. Acesso em 26 fev. 2018. Organização: a autora, 2018.

Assim como hoje em dia as indústrias em Arapoti e Jaguariaíva representam uma atrativa fonte de trabalho e de produção de renda, a decisão da concessionária pelo fim das atividades ferroviárias no ramal do Paranapanema representou uma diminuição significativa de recursos financeiros, refletindo logicamente na economia dos municípios. Tal reflexo foi sentido principalmente no comércio e no setor de serviços, e se expressa nos diversos relatos obtidos durante o processo de investigação deste trabalho, e citados em pesquisas previamente realizadas pela autora.

O material obtido durante as entrevistas realizadas no TCC em 2014 produziu fontes históricas que são apresentadas neste trabalho, incorporado aos dados obtidos no decorrer de 2016 a 2018. As entrevistas transcritas naquela ocasião ofereciam importantes elementos de análise não utilizados no TCC, tal como a relação entre os ferroviários e a empresa concessionária e os reflexos da suspensão das atividades no ramal do Paranapanema nos referidos municípios. Conforme será discutido, sob a concepção desta pesquisa os comportamentos

³ Exclusive administração, saúde e educação públicas e seguridade social.

apresentados por essas fontes permitem caracterizá-los como atitudes territorializantes.

Um dos ferroviários entrevistados em 2014 relata sobre o período de transição do capital público para o privado na década de 1990, considerando-se as transformações econômicas e sociais resultantes da suspensão do trecho ferroviário.

(...) quando eu entrei em 89, mesmo assim já tinha menos ferroviário, mas nós tínhamos na época mais de 300 funcionários aqui, que era o pessoal da mecanizada. Eles saíam na segunda-feira para o trecho com o trem da mecanizada, era em torno de oito vagões, e chegava o final de semana; na sexta feira eles vinham. Então, final de semana eles estavam aqui na cidade. Gastando! Dia de pagamento eles ganhavam aquele dia livre pra eles vir receber o pagamento e sair na cidade fazer compra. Movimentava muito o comércio e eles ganhavam razoavelmente bem! Então eu achava que jamais ia acabar a Rede. Sempre, desde que eu entrei eu ouvi falar dizer: “Ah! Porque vai privatizar”, “isso não acontece, não vai acontecer”, e por fim acabou acontecendo, infelizmente com o município! (ANTÔNIO, 2014).

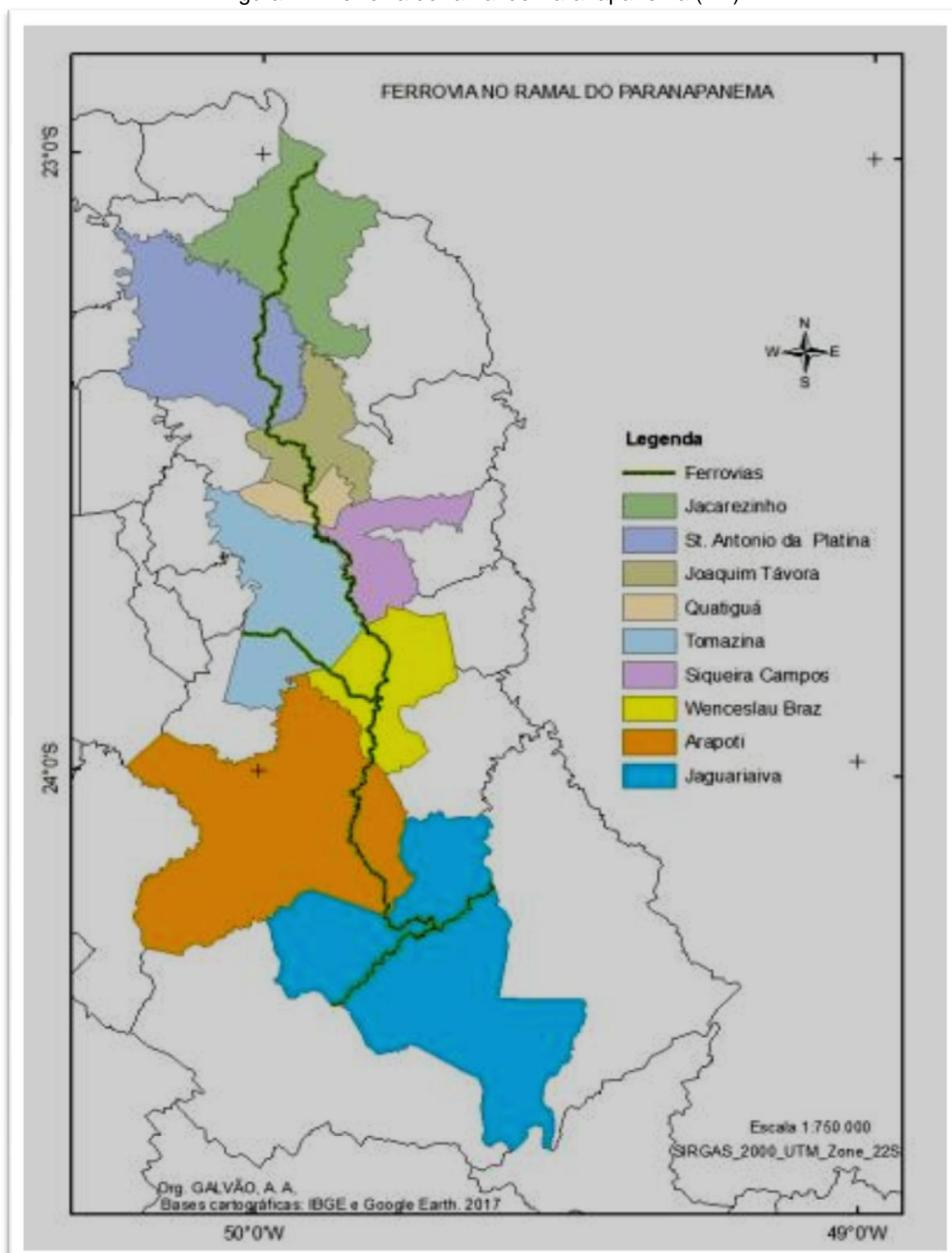
A ferrovia do ramal do Paranapanema⁴ manteve suas atividades ferroviárias entre a década de 1910 até 2001, havendo muitas referências ao seu papel na organização das cidades na região. As pesquisas realizadas sobre o tema indicam que, apesar de ser citada pelo seu valor cultural e enquanto elemento identitário, existe uma carência de estudos científicos específicos sobre a temática ao recorte espacial proposto para este trabalho.

Conforme indicado nas figuras 1 e 2, o ramal do Paranapanema é um trecho de malha ferroviária do estado do Paraná que atravessa os municípios de Jacarezinho, Santo Antônio da Platina, Joaquim Távora, Quatiguá, Tomazina, Siqueira Campos e Wenceslau Braz, localizados no Norte Pioneiro e Arapoti e

⁴Em perspectivas que se aproximam do recorte destacado, Brito et. al. (2011) apresenta uma discussão acerca dos bens tombados como patrimônio ferroviário paranaense na região de Jacarezinho, cidade localizada a aproximadamente 100 km de Wenceslau Braz (PR), destacando-se entre eles quatro Estações Ferroviárias – Jacarezinho, Marques dos Reis, Santo Antônio da Platina e Joaquim Távora⁴. Os autores afirmam que esses bens, mesmo tombados, se encontram abandonadas pelo poder público, carecendo de discussões que problematizem essa realidade e que favoreçam a valorização da história da região.

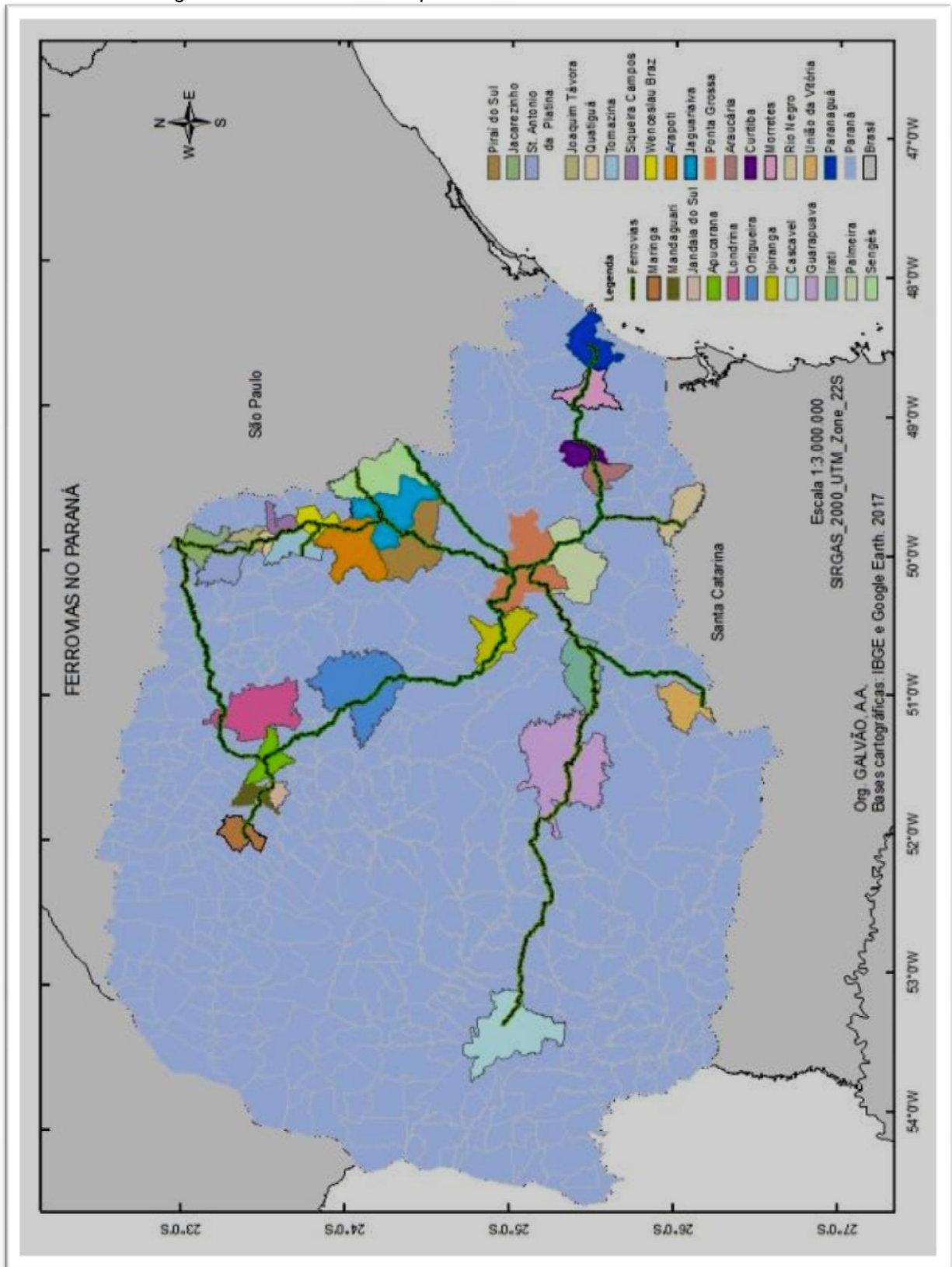
Jaguariaíva, localizados na região geográfica Centro Oriental do estado. (PARANÁ, IPARDES, 2017).

Figura 1: A ferrovia do ramal do Paranapanema (PR)



Fonte: GALVÃO, Adriana, 2017 (Org.).

Figura 2: O ramal do Paranapanema na malha ferroviária do Paraná



Fonte: GALVÃO, Adriana, 2017 (Org.).

Identificados os elementos que permitem reconhecer a ferrovia enquanto patrimônio cultural verificou-se que os estados de conservação das estações ferroviárias nas três cidades destacadas apresentavam condições diversas. Em Jaguariáiva, a construção em alvenaria suntuosa inaugurada em 1935 foi tombada como patrimônio cultural em 2000, estabelecendo-se a partir daí outras funcionalidades àquele espaço; em Arapoti, a estação de madeira Cachoeirinha foi inaugurada em 1915, e apesar de ter sido restaurada em 2000 pelo poder público municipal como Casa da Cultura e após permanecer abandonada por motivos estruturais foi destruída por um incêndio em novembro de 2017; em Wenceslau Braz, a construção original característica de madeira foi demolida e substituída por uma de alvenaria ainda sob a administração da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA – em 1994, e totalmente destruída após o fechamento do ramal do Paranapanema em 2001. Atualmente o local comporta uma praça municipal.

Ao se tratar de elementos patrimoniais é preciso um olhar atencioso aos elementos tangíveis e também intangíveis que, ressignificados, podem trazer outros sentidos ao patrimônio ferroviário. Presume-se, portanto, ainda dentro do recorte espacial estabelecido para este trabalho, todos os espaços, urbanos e rurais, nos quais podem ser observados vestígios da presença do transporte ferroviário.

A aproximação com a Geografia representou a oportunidade de continuar os estudos críticos sobre a condição da ferrovia no Brasil, de forma que fosse possível produzir conhecimento científico sobre esse fenômeno a partir de um enfoque que privilegiasse a dinâmica ferroviária na região do ramal do Paranapanema. É preciso esclarecer que esta pesquisa está ciente de que os espaços são passíveis de transformações no decorrer do tempo, não é essa a questão que permeia os objetivos desta pesquisa. Diante dos conceitos geográficos, o desafio é reconhecer o objeto de pesquisa a partir de uma abordagem territorial que considera que a ferrovia é um extenso território em rede.

Em Saquet (2013, p. 49), entende-se que um território é substantivado por “sujeitos, grupos e classes sociais que estão em constante interação, conflitos e disputas. As interações são as territorialidades que se efetivam diacrônica e sincronicamente”, tanto nos aspectos materiais quanto imateriais.

Através da relação território/rede pretende-se defender que as ações que se dão em temporalidades e espacialidades diferentes se expandem pelo território produzido pela ferrovia. Isso é possível de ser observado nas redes sociais virtuais

que compartilham do interesse pelos espaços da ferrovia nos quais os sujeitos manifestam suas opiniões e sentimentos sobre o patrimônio ferroviário. Essa rede atemporal e em múltiplos espaços também foi observada durante o processo de investigação, em depoimentos de pessoas vindos de outras localidades do país que trazem lembranças sobre a ferrovia que repercutem essa relação, que é diacrônica e sincrônica.

Talvez seja esta a grande novidade da nossa experiência espaço-temporal dita pós-moderna, onde controlar o espaço indispensável à nossa reprodução social não significa (apenas) controlar áreas e definir 'fronteiras', mas, sobretudo, viver em redes, onde nossas próprias identificações e referências espaço-simbólicas são feitas não apenas no enraizamento e na (sempre relativa) estabilidade, mas na própria mobilidade (...). Assim, territorializar-se significa também, hoje, construir e/ou controlar fluxos/redes e criar referenciais simbólicos num espaço em movimento, no e pelo movimento (HAESBAERT, 2016, p. 279-280).

Entende-se que o fim das atividades ferroviárias provocou definitivamente a alteração da estrutura dessa atividade técnica da região. As condições diversas das estações apresentadas, quando estudadas e comparadas a outros casos de sucateamento do transporte ferroviário no país, trouxeram questionamentos sobre as relações de poder que determinam a produção dos espaços geográficos. Dessa forma, este estudo delimitou o seu recorte temporal considerando-se os reflexos da decisão de suspensão das atividades ferroviárias sobre o patrimônio da ferrovia até à atualidade.

Verificou-se em artigos científicos, teses e dissertações, além de redes sociais virtuais, blogs e sites especializados, que existem muitos movimentos que tratam da história ferroviária brasileira, espaços nos quais são ressaltadas sua participação e ação social pelos diversos espaços do país. Os conhecimentos e narrativas produzidas demonstram diversos elementos da ferrovia, abordando tanto lugares quanto pessoas, em suas vivências e relações de trabalho, e além, discutindo-se como a ferrovia se expandiu para outras escalas da sociedade, do econômico ao cultural (NETREBKA RAMOS; JOHANSEN, 2014; DEMCZUK, 2011; MAIA, 2009; MONASTIRSKY, 2006; PETUBA, 2005; ZAMBELLO, 2009).

Sendo assim, existe um patrimônio cultural ferroviário que simboliza elementos importantes a serem discutidos e preservados pela sociedade brasileira. Heródoto já dizia que é preciso "pensar o passado para compreender o presente e

idealizar o futuro”. Assim, a proposta deste trabalho é uma discussão dialética, relacional, um esforço de se realizar uma discussão coesa, mas não totalizante do patrimônio ferroviário. Sem a pretensão de esgotar a complexidade do fenômeno, espera-se apresentar uma produção de conhecimento geográfico que corresponda aos objetivos propostos, refletindo-se sobre a relação do homem e os espaços, conforme convém aos propósitos da Geografia.

Quanto às materialidades e imaterialidades do patrimônio ferroviário concebe-se que é formado pelos monumentos tombados, prédios abandonados ou que atendem a outras funcionalidades, e ainda, pelos saberes produzidos pelo trabalho ferroviário e pelas representações geradas através das manifestações desse grupo social (CALISKEVSTZ, 2012; PETUBA, 2005; MONASTIRSKY, 2006).

O conceito de representação que embasa este trabalho compreende o uso de símbolos em referência a algo que está ausente (CHARTIER, 2002; JOVCHELOVITCH, 2008). Dessa forma é preciso pensar na complexa relação entre os sentidos produzidos no tempo e no espaço e que contribuem para um processo de produção da realidade. Segundo Jovchelovitch (2008, p. 38), indivíduos ou grupos “não apenas representam um determinado objeto e um estado de coisas no mundo, mas também revelam quem são e o que consideram importante, as inter-relações em que são implicados e a natureza dos mundos sociais que habitam”.

Desse modo, da formação em História traz-se a prática e a necessidade de buscar nas pessoas o que pensam sobre o mundo em que vivem, e ainda, o prazer em escutar o que têm a dizer. Completando o sentido praxiológico e axiológico da pesquisa, entende-se que estudar a memória é uma forma de lutar contra a dominação que também existe no processo de produção de conhecimento.

Uma das maneiras para compreender e explicar a problemática da dominação social, e, ao mesmo tempo, de contribuir para sua transformação, é por meio de uma concepção centrada na construção histórica e relacional do território, que precisa ser analisada criticamente, planejada e reordenada, considerando-se os significados concretos das gentes em seus locais de vida (...). É preciso dar voz e oportunidade aos silenciados, aos oprimidos, aos esquecidos pela intelectualidade burguesa (SAQUET, 2013, p. 55).

Quanto ao posicionamento ideológico, este trabalho se propõe a pensar de uma forma pragmática a multidimensionalidade e as contradições produzidas nos processos de territorialização que a ferrovia engendrou enquanto esteve presente no

cotidiano dos habitantes dos municípios investigados. Segundo Lefebvre (1979), o alcance operatório de um pensamento dialético, e que é global (ou seja, político), deve ser historicizado. Nesses termos, dialetizar o pensamento indica que é preciso historicizar e estar ciente dos aspectos políticos desse objeto, tomando-se absolutos produzidos pelo pensamento apenas ideológico e colocando-os em algum lugar na sociedade, ativando seu valor praxiológico. Uma provável solução consideraria que

A polaridade “conhecimento-espontaneidade” não deve reduzir esse último termo, nem a forma lógica fazer o mesmo com o polo da práxis. Se é verdade que a ação e o pensamento se desenvolvem no seio das contradições, e que essas contradições trazem conteúdo a um pensamento que, sem elas, se fecharia nas tautologias, não é menos verdade que o discurso e a ação (a palavra e o escrito) implicam a forma, exigem a coerência, recorrem à mediação da lógica formal e da lógica concreta (das diferenças) e se esforçam para resolver os problemas que surgem com as contradições (LEFEBVRE, 1979, p. 37).

Trata-se, portanto, de entender o poder multidimensional que permeia o objeto de estudo, presente tanto nas ações que se materializam ou não, no sentido de não se desqualificar o conhecimento científico “formal”, mas de perseguir e se preocupar com a “concretude” das relações estipuladas nos espaços (LEFEBVRE, 1979). Sendo assim, o mundo do cotidiano e da vida prática social é uma forma de conhecimento que deve ser valorizada, saindo-se da formalidade e entrando-se na concretude. É preciso avançar essa busca pelo conhecimento explorando-se os aspectos práticos da vida humana.

Entende-se que a busca dessa relação dialética ao se tratar dos aspectos concretos e abstratos da ferrovia se dá também através dos conceitos patrimônio e memória, sob a perspectiva de que a territorialização e os movimentos provenientes das relações diversas que permearam a ferrovia durante as décadas de funcionamento ainda podem ser identificados na atual configuração geográfica. Quanto à memória, nessa relação, é entendida como uma forma de manifestação dos sujeitos, frisando-se que, na concepção deste trabalho, as memórias significam tanto um conceito teórico quanto uma metodologia de análise.

Quanto aos procedimentos metodológicos parte-se da pesquisa bibliográfica, considerando-se obras teóricas e memorialísticas, e de um processo de coleta de dados organizado a partir da constituição de uma rede de contatos subdividida em

visitas perceptivas, entrevistas, e registro de fontes imagéticas das atuais condições dos locais investigados.

A pesquisa exploratória foi realizada no segundo semestre de 2016, de modo a coletar informações iniciais importantes para o projeto de pesquisa. Posteriormente, foram obtidos 57⁵ depoimentos resultantes de questionários semiestruturados com questões norteadoras apresentadas no apêndice 1 e entrevistas gravadas, coletados entre janeiro de 2017 a janeiro de 2018. A metodologia de coleta de dados considera que a presença da ferrovia produz uma rede que pode ser acessada tanto nos espaços físicos quanto virtuais. Portanto, foram utilizadas, além de abordagens diretas a lugares próximos à linha dos trens, referências de dados previamente obtidas a partir de contatos de redes sociais como *WhatsApp* e *Facebook*.

Esse processo, iniciado a partir de uma mensagem, era um convite a participar desta pesquisa, e resumia-se a aspectos da “presença da Ferrovia no ramal do Paranapanema”. Depois de realizada a entrevista, pessoalmente ou através de mensagens ou emails, era solicitado ao respondente a indicação de outro possível colaborador. Dessa forma, foi sendo composta uma rede de sujeitos e que constituem a amostra desta pesquisa. Ressalta-se que em alguns momentos houve a ruptura de sequência na interação e na comunicação em relação aos objetivos da pesquisa por motivos como “desconfiança”, “indisposição”, “falta de tempo”, “esquecimento”, “incompreensão” ou “indiferença”.

Essas entrevistas, conduzidas por um roteiro pré-estabelecido, resultou em narrativas que refletem momentos distintos da interação pesquisador-sujeito. Verificou-se que em alguns casos a abordagem resultava em relatos resumidos e objetivos, assim como em sessões mais extensas em que, ao serem percebidos processos de reconstituição de memória, foram gravadas e posteriormente transcritas, constituindo-se fontes históricas orais. Tais fontes resultantes desse processo são utilizadas neste trabalho a partir de trechos dos relatos que possibilitam o diálogo entre o empírico e a teoria.

A história oral é responsável pela coleta de informações e elementos importantes à compreensão do fenômeno, assim como ao processo da reconstrução

⁵ Esses 57 relatos dividem-se em 21 entrevistados em Wenceslau Braz, 20 em Arapoti e 16 em Jaguariaíva, considerando depoimentos coletados tanto nos espaços urbanos quanto rurais.

de memórias. A metodologia da história oral⁶ caracteriza-se por conduzir o entrevistado a um processo fluido de reconstituição da memória, considerando-se como paradigmas importantes a hermenêutica (todo que fornece sentido às partes e vice-versa) e o indivíduo como valor (seu testemunho é totalizante) (ALBERTI, 2004). Segundo Alberti (2004), a memória é uma ação, não é apenas um “acontecimento” do passado, mas um movimento que ao trazer dados do passado a partir de uma ação seletiva e consciente destaca elementos que estão constantemente em disputa. As memórias apresentadas neste trabalho são, portanto, entendidas como elementos constituintes da identidade ferroviária, não apenas daqueles que tinham uma relação com o meio ferroviário, mas observada ainda em indícios do mito que a ferrovia representa no meio investigado.

Sobre a perspectiva de estações e outros lugares da ferrovia serem lidos enquanto fontes documentais privilegiadas pelo pesquisador do patrimônio cultural, Le Goff (1990, p. 535) afirma que “materiais da memória podem apresentar-se sob duas formas principais: os *monumentos*, heranças do passado, e os *documentos*, como objetos escolhidos pelo historiador”. Indicação que ressalta a importância da prática de campo e do processo de coleta de dados para esta proposta de pesquisa.

Em relação à tabulação dos dados, utilizou-se uma versão do software MAXQDA Analytics Pro 2018 “*free trial*”. O programa foi utilizado para categorizar qualitativamente as informações dos 57 relatos e entrevistas obtidas durante a investigação. O processo consistiu em analisar os arquivos redigidos em *Word* e que continham transcrições e ou anotações referentes aos dados coletados. O primeiro passo foi importar os arquivos e criar, durante o processo de análise de dados, rótulos que expressassem as ideias apresentadas pelos entrevistados. Em seguida, trechos dos relatos foram “arrastados” nas respectivas etiquetas, buscando-se atender aos contextos destacados em cada entrevista.

Os 37 rótulos elaborados foram agrupadas em cinco categorias gerais, uma referente à caracterização dos sujeitos (faixa etária e local de residência) e as outras a partir dos quatro pontos de Milton Santos (2006): forma; estrutura; processo e

⁶ Segundo Verena Alberti (2004), toda pesquisa histórica oral é como “qualquer pesquisa com documentos”, pois os significados resultam dos questionamentos feitos a essas fontes, na qual o pesquisador busca “retirar o depoimento de sua inércia silenciosa e de iniciar um diálogo em que se alternam as informações que ele nos dá e as perguntas que lhe fazemos” (ALBERTI, 2004, p. 114).

função. É importante ressaltar que a subdivisão dos rótulos se faz enquanto um esforço de enquadramento considerando-se uma lógica que preza uma visão ampla sobre os aspectos da dinâmica da ferrovia no ramal do Paranapanema, portanto, passível de interpretações divergentes. Lembrando que um mesmo rótulo pode assumir significação diferente, ou mais de uma, dependendo do ponto de vista a ser considerado.

O trabalho de categorização dos dados da pesquisa foi registrado em um amplo relatório que agrupa as falas dos sujeitos de acordo com os rótulos pré-estabelecidos, facilitando assim a apresentação dos dados e a observação de elementos similares na construção das discussões sobre as territorialidades e as memórias.

Quanto à organização e estrutura, este trabalho apresenta-se em três capítulos. O primeiro capítulo trata de apresentar o objeto de pesquisa sob uma visão relacional em seus processos territorializantes, configurando-se um território/rede que se materializa pelos espaços rurais e urbanos do ramal do Paranapanema.

No capítulo II, ampliam-se as discussões sobre patrimônio e memória, o qual apresenta o objeto de estudo destacando-se o processo de patrimonialização da ferrovia em sua dinâmica territorial. Nessa dinâmica, a ferrovia do ramal do Paranapanema, assim como outras ferrovias do país, foi constituindo um patrimônio cultural que se apresenta em diversos estados de conservação. A análise da memória ferroviária no ramal do Paranapanema se dá a partir dos estudos desse fenômeno, considerando-se a memória dos lugares e a memória dos sentidos. Ainda, baseando-se em perspectivas do ponto de vista legal e da apropriação do sujeito, é apresentada uma discussão que trata de entender a relação entre o patrimônio e a memória.

No terceiro capítulo, o objetivo é relacionar os elementos trazidos até o momento, de forma que as especificidades do patrimônio ferroviário nas cidades relacionadas sejam entendidas a partir de uma discussão que envolve “fatos”, “rugosidades” e “funcionalidades”. A relação que norteia esta discussão se faz no sentido de apresentar as atuais condições do patrimônio ferroviário em Arapoti, Jaguariaíva e Wenceslau Braz, articulando-se os resultados obtidos pela pesquisa e destacando-se pontos estabelecidos por Milton Santos (2006): estrutura, processo, forma e função.

Para isso, rugosidades são traços da atividade humana, resultados da técnica representada pela ferrovia, que ao longo do tempo produziu relações territoriais e que, sob a convicção desta pesquisa, são elementos capazes de evocar a memória. A ancoragem da memória e o sentimento de valorização desse patrimônio cultural são ampliados pelas territorialidades produzidas ainda nos espaços virtuais, superando-se os limites temporais e espaciais. No terceiro capítulo, finalizando a discussão, é apresentada uma síntese sobre as territorialidades produzidas pelos sujeitos observados, de forma a corroborar com a corrente teórica que defende que os espaços comportam múltiplas territorialidades (HAESBAERT, 2016).

Dessa forma, o objetivo geral deste trabalho é “compreender, a partir da análise das memórias e das territorialidades, a dinâmica do patrimônio ferroviário no ramal do Paranapanema (PR), considerando-se as rugosidades e funcionalidades que se encerram nos espaços geográficos”.

Em tempo, seja destacado um princípio de Ecléa Bosi (1994, p. 38), e que representa bem a relação entre esta pesquisadora, esta pesquisa e as fontes deste trabalho: “(...) fomos ao mesmo tempo sujeito e objeto. Sujeito quando indagávamos, procurávamos saber. Objeto quando ouvíamos, registrávamos (...)”. Só isso já teria valido a pena, ter sido um instrumento, um meio de recepção e transmissão da memória, conforme reflete a autora. Esses contatos renderam as tão perseguidas territorialidades em relação ao patrimônio ferroviário nesse trecho do ramal do Paranapanema. Que esse texto seja um convite, objetivo como deve ser toda produção científica, mas carregado de lógicas concretas, subjetivas, humanas, perceptivas e compreensivas sobre o movimento humano nos processos de apropriação dos territórios.

CAPÍTULO I

1. A DINÂMICA DO TERRITÓRIO E DO PATRIMÔNIO DO RAMAL DO PARANAPANEMA

Este capítulo realiza uma reflexão que visa contextualizar o objeto de estudo. Entende-se a ferrovia enquanto um projeto de expansão do capitalismo, constituída no sentido de facilitar a penetração desse sistema econômico e ideológico pelo mundo afora, representando de certa forma os ideais de progresso, desenvolvimento e de mundo moderno. Sobre o avanço nas comunicações promovido pelo surgimento das ferrovias iniciado na Inglaterra, a ferrovia representa um fruto da Revolução Industrial que em pouco tempo espalha-se enquanto modelo de transporte e via de progresso pelo mundo. Trata-se de uma revolução centenária, como afirma o historiador Eric Hobsbawn (1988) sobre o contexto da “Era dos Impérios”.

Mas os maiores e mais potentes motores do século XIX eram os mais visíveis e audíveis de todos. Eram as 100 mil locomotivas (200-450 HP) que puxavam seus quase 2,75 milhões de carros e vagões, em longas exposições, sob bandeiras de fumaça. Elas faziam parte da inovação maior impacto do século, sequer sonhada cem anos atrás – ao contrário das viagens aéreas –, quando Mozart escreveu suas óperas. Vastas redes de trilhos reluzentes, correndo por aterros, pontes e viadutos, passando por atalhos, atravessando túneis de mais de quinze quilômetros de extensão, por passos de montanha da altitude dos mais altos picos alpinos, o conjunto de ferrovias constituía o esforço de construção pública mais importante já empreendido pelo homem. Elas empregavam mais homens que qualquer outro empreendimento industrial (HOBSEBAWN, 1988, p. 48).

Não apenas frisar um meio de transporte que iria revolucionar as comunicações e os processos de deslocamento de mercadorias e pessoas, mas pretende-se destacar como as relações políticas e econômicas, que são intensificadas a partir da instituição do mundo globalizado e do Estado mínimo dos governos neoliberais, são cruciais no desenvolvimento e na atual configuração da malha ferroviária no Brasil.

Além da apresentação do ponto de vista histórico sobre a dinâmica da ferrovia, sem a pretensão de dar conta de abordar a totalidade dos conceitos

apresentados, o objetivo desse capítulo é analisar o atual contexto da ferrovia do ramal do Paranapanema, considerando-se os aspectos das relações econômicas, políticas, sociais e culturais que conduziram o processo desde sua constituição.

A cada estágio da história da ferrovia no Brasil, que caracteriza um determinado contexto, a ferrovia apresenta(va) formas e funções características. Mais recentemente, a concessão do sistema ferroviário em meados de 1990 significa a intensificação dos princípios da ideologia neoliberal no país. O governo federal transfere para o capital privado juntamente com os direitos de exploração econômica, a responsabilidade e o domínio de áreas que simbolizam não apenas bens imóveis ou materiais, mas espaços de trabalho, de convivência, de transeuntes, de moradia.

Sobre o neoliberalismo, Chauí (2001) explica que

A situação do direito de igualdade e de liberdade é também muito frágil nos dias atuais, porque o modo de produção capitalista passa por uma mudança profunda para resolver a recessão mundial. Essa mudança, conhecida com o nome de neoliberalismo, implicou no abandono da política do Estado do Bem-Estar social (política de garantia dos direitos sociais) e o retorno à ideia liberal de autocontrole da economia pelo mercado capitalista, afastando, portanto, a interferência do Estado no planejamento econômico (CHAUÍ, 2001, p. 434).

Nesta discussão, é imprescindível considerar ainda os bens imateriais produzidos pela ferrovia, como os sentimentos identitários e os saberes-fazeres que a profissão ferroviária representa. No entanto, os trechos ferroviários atravessam uma vasta área do Estado brasileiro, espaços urbanos e rurais, na qual é possível observar situações e condições diferentes nas atuais formas e funções dos espaços da ferrovia.

Um princípio fundamental da compreensão deste capítulo é entender que a ferrovia desde a sua instalação foi se constituindo uma organização social em rede. Mais que apenas meio de transporte, foi, e porque não se dizer que ainda é, um traço relevante na organização espacial. Mesmo não havendo circulação de trens atualmente, mantêm-se os trilhos e sinaliza-se a sua formação, presente em elementos espalhados por diversos pontos do campo e da cidade. Os trens, e toda a simbologia que eles evocam, ainda permanecem sugestivamente representados pela presença de seus trilhos, ou ainda, como um mito (MONASTIRSKY, 1997) configurado no decorrer do tempo através de tantas cidades brasileiras.

1.1. A CONSTRUÇÃO DE UM TERRITÓRIO EM REDE

As visitas perceptivas realizadas durante o processo de investigação foram de crucial importância no processo de pesquisa deste trabalho, permitindo verificar não apenas os diferentes estados de conservação dos bens ferroviários no trecho destacado, assim como perceber elementos na paisagem que possibilitam afirmar a imponência que a ferrovia ainda exerce nos espaços estudados. São referências sugeridas que se expressam, como por exemplo, nas placas de sinalização, viadutos, cruzamentos e edificações de uma instituição que, mesmo não atuando na região, permanece tão viva quanto a sua história.

Um exemplo dessa observação é a placa que identifica a construção de um viaduto do município de Jaguariaíva, próximo ao trevo principal de acesso à cidade, que o caracteriza como “Viaduto RFFSA”. Trata-se de uma construção inaugurada após a extinção da RFFSA, mas que indica que sua designação ainda faz referência a uma suposta evocação aos significados tanto materiais quanto imateriais que a ferrovia pode simbolizar no município e aos usuários da rodovia Parigot de Souza que por ali trafegam.

Sobre o espaço enquanto objeto principal da Geografia, Santos (2014, p. 30) o trata enquanto uma “realidade relacional: coisas e relações juntas (...) a natureza e a sociedade, mediatizadas pelo trabalho”. Santos (2014, p. 36) afirma que para se atingir as significações adequadas numa discussão geográfica é preciso verificar empiricamente “o papel da contradição no processo de elaboração do conhecimento”.

Imagine-se compreender a dinâmica e o movimento, considerando-se a construção da ferrovia, as transformações de operacionalização, como por exemplo, a suspensão do transporte de passageiros até o transporte de cargas, destacando-se a “universalidade, particularidade e singularidade” (SANTOS, 2014, p. 36). As interconexões produzidas nesses processos se expressam e se firmam nas diferentes formas, funções, processos e estruturas.

Sobre essas interconexões definidas por Santos (2006; 2004), *forma* é entendida como um conjunto visível do objeto no espaço; *função* faz referência ao propósito de uso ao qual o objeto é destinado; *estrutura* refere-se aos aspectos naturais e sociais que definem as formas e funções do objeto no decorrer do tempo de apropriação de um espaço. Esses elementos caracterizam apropriações de

diversos sujeitos, interesses e ideologias no decorrer do tempo histórico. Dentre as relações estabelecidas são provocadas mudanças que se refletem nas formas e nas funções, resultado de um movimento que representa o *processo*⁷.

O espaço deve ser considerado como uma totalidade, a exemplo da própria sociedade que lhe dá vida (...) o espaço deve ser considerado como um conjunto de funções e formas que se apresentam por processos do passado e do presente (...) o espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que se manifestam através de processos e funções (SANTOS, 2004, p. 153).

Para Santos (2004), a totalidade sugere os aspectos estruturais de um determinado contexto, considerando-se os aspectos históricos que condicionam as transformações, ou seja, os processos que se instalam no tempo e no espaço e que definem as formas e as funções de um suposto objeto. “A totalidade é a realidade em sua integridade” (SANTOS, 2006, p. 74).

1.1.1. Território, territorialidades

Este trabalho, partindo da base da proposta de reflexão geográfica em Santos (2006), elege enquanto categoria de análise o conceito de território. Pensando em um território sempre em movimento, relacional, importa-nos uma análise contextualizada, valorizando-se sua historicidade e as relações reticulares dela desencadeadas. O intuito, conforme especificado anteriormente, é entender a dinâmica espacial do território da ferrovia, e, enquanto par dialético central dessa discussão, a relação território e rede sob uma concepção de que esses espaços abordados “não são unidades homogêneas ou ‘todos’”, mas constituídos de elementos geradores de configurações diversas (HAESBAERT, 2016, p. 281).

Candiotto e Santos (2009) afirmam que a apropriação do conceito de território se justifica atualmente por possibilitar a ampliação de condições da leitura do real. Permite destacar o “que é singular no espaço, sem, no entanto, perder a

⁷ Grifo nosso.

noção das múltiplas relações de poder que o constitui” (CANDIOTTO; SANTOS, 2009, p. 337).

Para Raffestin (2009, p. 20), espaço e territórios não são a mesma coisa, pois os espaços existem antes da territorialização, que ocorre a partir da apropriação concreta ou abstrata (como pelas representações) produzidas pelos atores sociais, ao projetarem naquele espaço seu trabalho, ou seja, “energia e informação, adaptando as condições dadas às necessidades de uma comunidade ou de uma sociedade”. Esse autor chama a atenção à “dimensão diacrônica e a dimensão sincrônica da relação com o espaço” (RAFFESTIN, 2009, p. 26-27).

Da mesma forma Saquet (2009) discorre sobre as possibilidades de análise da abordagem territorial relacional diacrônica e sincrônica, destacando que os territórios são construídos coletivamente e em várias dimensões a partir de três características principais:

(...) as relações de poder, as redes e as identidades; processos espaço-temporais que marcam determinadas parcelas do espaço, nas formas área-rede, rede-rede ou área-rede-lugar. Ou, dito de outra maneira, através de manchas e retículos. A formação do território envolve sempre as formas areais (ou manchas) e reticulares (SAQUET, 2009, p. 81).

Em Haesbaert (2009), espaço e território podem ser pensados juntos, pois não existe território sem espaço. O autor sugere não um recorte ou algo que ainda não foi experimentado, mas epistemologicamente, de forma mais ampla e abstrata, abordá-lo como uma dimensão espacial da sociedade. Nessa dimensão espacial são constituídos os territórios, numa espacialidade que é atravessada pelas relações de poder e que produz múltiplas territorialidades.

Objetivamente falando, o conceito geográfico de território que embasa esta discussão sobre os “restos” da presença da ferrovia, entendidos como patrimônio cultural, destaca as diversas dimensões das relações de poder que podem ser estabelecidas nesse território-rede da ferrovia. Trata-se da construção de um território reticular que é apropriado pelos “vizinhos dos trilhos” ou por aqueles sujeitos que se afeiçoam por um motivo ou outro aos lugares da ferrovia, tanto pelos espaços físicos quanto virtuais em que são discutidas a memória e o acaso dos vestígios ferroviários.

A busca pelas percepções dos sujeitos sob um viés da Geografia Cultural sobre a ferrovia representa uma forma de se “obter” territorialidades através dessa rede formada pelo território da ferrovia. Refletir aspectos da presença da ferrovia nas cidades brasileiras é uma referência sobre função e símbolo, pois a rede ferroviária desde a sua implantação até os dias de hoje produz representações de constituir-se uma empresa e meio de transporte que representavam o progresso e o desenvolvimento.

As narrativas obtidas durante as entrevistas destacam várias citações referentes a essa ideia, e mais, em seus reflexos sobre o “progresso” advindo com a ferrovia através de aspectos sociais, econômicos e culturais, conforme sugerido nos trechos de relatos apresentados no quadro 1.

Quadro 1: Referências à ideia da relação ferrovia e progresso

Continua

	Faixa etária	Referência local	Trecho do relato
Entrevistada 01	Mais de 50 anos;	Wenceslau Braz	<i>“Wenceslau mesmo que era uma cidadezinha que era pequenininha, foi por causa da rede ferroviária que ela tá do jeito que ela tá aí”.</i>
Entrevistada 22	Mais de 50 anos;	Wenceslau Braz;	<i>“Era bem movimentado. Portanto, quando parou de rodar os trens, ficou bem morto né? Wenceslau... Agora já se animou outra vez. Já pensou tirar 600 pessoas assim? Então, o movimento aqui era muito bom, aqui em Wenceslau!”</i>
Entrevistado 28	Mais de 50 anos;	Arapoti	<i>“Aqui onde nós estamos hoje não existia nada, só tinha uma fazenda aqui. Só que quando fizeram o traçado da ferrovia um fazendeiro não deixou passar no Cerrado das Cinzas, conforme eram os planos da ferrovia, (...) e daí a dona Romana Duarte de Camargo que até tem o nome da praça aqui (...) autorizou a passar por aqui. E eles tiveram que traçar o trajeto, mudaram o projeto original, e colocaram a estação aqui”.</i>

Fonte: Dados coletados pela autora, 2017-2018.

Organização: A autora.

Quadro 1: Referências à ideia da relação ferrovia e progresso

Continuação

	Faixa etária	Referência local	Trecho do relato
Entrevistado 28	Mais de 50 anos;	Arapoti	<i>“Aconteceu que chegavam as mercadorias aqui, chegava tudo aqui e daí tinha que ir até o Cerrado. (...) Obviamente, o que começou na cabeça das pessoas, se eu tinha que ir ali pra buscar é melhor eu me mudar pra lá. E aí começou o movimento de pessoas. Começou a vir pra cá e daí esvaziou o Cerrado e daí deu origem a cidade”.</i>
Entrevistado 31	Menos de 50 anos	Arapoti	<i>“A ferrovia movimentava a economia do município”.</i>
Entrevistada nº 35	Menos de 50 anos	Arapoti	<i>“Uma lembrança que faz parte da história de Arapoti e teve grande importância para o crescimento da cidade na época”.</i>
Entrevistado 38	Menos de 50 anos	Arapoti	<i>“O ponto positivo aborda toda a história da cidade, que cresceu por causa da ferrovia”.</i>
Entrevistado 39	Menos de 50 anos	Jaguariaíva	<i>“As lembranças que me falaram e que me recordo fora quando a ferrovia era usada para o comércio do frigorífico, o qual ligava Jaguariaíva a várias outras cidades, sendo produtivo para a cidade, rendendo emprego aos que aqui habitavam”.</i>
Entrevistado 42	Menos de 50 anos	Jaguariaíva	<i>“Ponto positivo foi o progresso que trouxe para a cidade, todos os comércios que abriram e vieram junto com a ferrovia.”</i>
Entrevistado 45	Menos de 50 anos	Jaguariaíva	<i>“Na verdade a cidade onde moro, cresceu em torno da linha férrea, todo o desenvolvimento inicial do município se deu devido a linha férrea e indústrias Matarazzo, por exemplo”.</i>
Entrevista nº 47	Menos de 50 anos	Jaguariaíva	<i>“Considero como ponto positivo o progresso e os empregos”.</i>

Fonte: Dados coletados pela autora, 2017/2018.

Organização: A autora.

Em relação ao papel da ferrovia enquanto importante elemento na constituição dos espaços urbanos nas cidades de Jaguariaíva, Arapoti e Wenceslau Braz, são encontrados comentários discursivos na literatura que se posicionam favoráveis à essa afirmação. Gil (1998), por exemplo, destaca que a chegada da ferrovia em Wenceslau Braz foi um grande acontecimento de 1918, afirmando que

Nos primórdios da cidade, as atividades econômicas do município se resumiam na extração de madeira, na agricultura, na exploração do abacaxi e café principalmente; e ainda, a extração do carvão mineral. Mas foi o advento da ferrovia, que essa região iria se tornar um polo estratégico e econômico, com trens que demandavam as cidades vizinhas fortalecendo o comércio local e até mesmo regional (GIL, 1998, p. 68).

No município de Jaguariaíva, os ares da industrialização haviam chegado antes da construção da atual estação em alvenaria, que mais tarde vai distinguir-se das outras estações ferroviárias da região. No entanto, persiste no imaginário local a ideia de que a ferrovia é um elemento que intensificou as relações sócio-econômicas.

Diversas indústrias haviam se estabelecido em Jaguariaíva muito antes da inauguração da estação ferroviária, como as Indústrias Matarazzo, com seu parque fabril e frigorífico, instalados em 1920, vislumbrando um maior crescimento da produção com a implantação da estrada de ferro. Simultaneamente outros investimentos foram concretizados, como hotéis, restaurantes, agências bancárias e uma nova igreja, construída com patrocínio do Conde Matarazzo (ESPIRAIS DO TEMPO, 2018, p. 227).

É visível como a maioria dos comentários sobre a ideia de progresso trazido pela ferrovia é compartilhada por pessoas com menos de 50 anos de idade. Portanto, um período que já havia ocorrido muitas transformações naquela organização inicial e mitificada que a ferrovia representa no imaginário social, dos tempos da Maria Fumaça, do transporte de carga encerrado em 2001 e de passageiros em 1979 (GIESBRECHT, 2014).

Certamente esse é um dos aspectos que se destacaram nesta pesquisa, mas mesmo sendo um assunto surgido com bastante relevância é preciso ponderar que as representações já consolidadas na contemporaneidade associam a ideia de organização urbana como àquela que carrega em si a figura de progresso e desenvolvimento, conforme será discutida na sessão que trata da relação campo e cidade. Tem-se assim a ferrovia enquanto mito de origem (ou gênese) dos municípios, revelando-se importante elemento da identidade local.

Esta discussão, extrapolando os espaços urbanos, considera os elementos de reflexão sobre a relação cidade-campo a partir de um contexto do processo de territorialização da ferrovia no ramal do Paranapanema. O propósito é que ao se

observar e analisar as relações dos sujeitos com o seu entorno é possível chegar a algumas territorialidades referentes ao patrimônio da ferrovia.

Raffestin (1993, p. 160) entende territorialidade como “um conjunto de relações que se originam num sistema tridimensional sociedade – espaço – tempo”, refletindo assim a multidimensionalidade das vivências expressas nas relações existenciais e de produção através das relações de poder. Parte-se do pressuposto de que se as relações de poder se configuram por um lado que domina e outro que é dominado, o que pode variar no tempo e no espaço, sendo assim “a análise da territorialidade só é possível pela apreensão das relações reais recolocadas no seu contexto sócio histórico e espaço-temporal” (RAFFESTIN, 1993, p. 161).

Mas, para esta pesquisa, as relações de poder se dão em diversas dimensões, já que o território que se estabelece nesta discussão é relacional e ultrapassa as noções de tempo e das materialidades; mas o fator poder, imprescindível quando se trata de territórios, segue como um aspecto inicial dos processos de construção de territorialidades. Dialogando com Raffestin (1993), as tais relações reais indicariam uma infinidade de comportamentos dos sujeitos diante de seus territórios.

Sack (2011, p. 63) ressalta que “territorialidade é uma expressão geográfica primária de poder social. É o meio pelo qual o espaço e sociedade estão inter-relacionados. As funções de mudança da territorialidade nos ajudam a entender as relações entre sociedade, espaço e tempo”. Sobre a perspectiva das escalas em sua relação aos territórios e territorialidades, Sack (2011) reflete sobre as diferentes formas de acesso que se dão entre pessoas, coisas e relações. A importância das ideias de Sack (2011) se dá por considerar que as territorialidades se constituem em várias escalas e contextos sociais, em grandes e pequenos universos de análise, desde práticas cotidianas até decisões de grandes empresas estatais ou de Estados Nacionais.

Insistindo-se um pouco mais sobre poder e relações territoriais, Souza (2000) explica a ideia de poder sob um viés do reconhecimento e da legitimidade. Dessa forma, entendemos que os territórios extravasam a escala do Estado, sendo constituídos (e desconstituídos!) em diferentes escalas. Sendo assim, a proposta de uma metodologia que valoriza os elementos imateriais que pertencem ao patrimônio ferroviário estudado resultariam nas territorialidades expressas nessas diversas

escalas de poder e que sugerem os processos relacionais entre os sujeitos e o espaço.

1.1.2. A rede da ferrovia e o território

Considerando-se a organização da rede ferroviária no ramal do Paranapanema, da sua origem no final do século XIX no município de Jaguariaíva, e no início do século XX nas cidades vizinhas, é preciso ressaltar a exploração do trabalho humano nesses lugares a partir da implantação e depois com a manutenção da estrutura ferroviária. Geralmente são apenas destacados os aspectos positivos que a modernidade traria ao desenvolvimento local.

Por exemplo, sobre a rede ferroviária em Wenceslau Braz, o memorialista Joaquim Gil (1988) descreve que a partir de 1918 “com o advento da ferrovia, que essa região iria se tornar um polo estratégico e econômico, com trens que demandavam as cidades vizinhas fortalecendo o comércio local e até mesmo regional”, com a movimentação de atividades extrativistas (madeira, carvão mineral) e agrícolas (GIL, 1998, 49-50). Não há menção, no entanto, aos interesses que conduziram as empresas empreendedoras na construção da ferrovia neste ramal.

Isso indica que os espaços podem ser assimilados de maneiras diversas, conforme os interesses e as percepções dos sujeitos que os apreendem. Nesse sentido,

(...) “emancipar” a categoria *território* e construir um conceito em que não se confundissem a projeção espacial do poder (as fronteiras e a malha territorial) e os objetos geográficos materiais, e no qual uma fonte de poder (e com ela determinadas escalas) não fosse hiperprivilegiada, exigiria um esforço de *crítica ideológica* – esforço esse que, em virtude do contexto histórico-cultural, durante muito tempo não foi nem sequer percebido pela maioria como sendo necessário ou pertinente (SOUZA, 2009, p. 62-63).

Ou seja, entende-se que um discurso geográfico sobre a presença da ferrovia pode ser bastante interessante diante da proposta enviada pelas atuais discussões sobre as territorialidades e as redes formadas a partir delas,

enriquecidas ainda por um leque de possibilidades que as múltiplas territorialidades podem oferecer.

(...) tanto os processos culturais inerentes às relações de poder como as identidades simbólico-culturais mais específicas, sobretudo os processos *TDR*⁸, são aspectos utilizados em estudos de geografia quando se destaca o conceito de território, juntamente com relações econômicas e políticas (de poder), as redes e a natureza exterior ao homem (SAQUET, 2009, p. 82).

As interconexões produzidas pela relação espaço e tempo, desde a implantação ao atual estado de conservação e uso dos espaços outrora da ferrovia, não expressa os limites de interpretação dos dados desta pesquisa. Objetivamente falando, as múltiplas territorialidades indicam a fluidez dos espaços, dessa forma não há limites rígidos à espacialização da ferrovia, já que resultados indicam que a partir da memória a relação que se faz aos espaços ferroviários extrapolam os limites físicos definidos pelo recorte espacial de Jaguariaíva a Wenceslau Braz. Dessa forma, a delimitação espacial é uma referência ao objeto de observação e coleta de informações.

Uma rede foi sendo constituída enquanto meio de transporte, mas que também se configura como uma rede geográfica. Lobato Corrêa (2012, p. 200) afirma que “as redes geográficas são redes sociais⁹ espacializadas. São sociais em virtude de serem construções humanas, elaboradas no âmbito de relações sociais de toda ordem, envolvendo poder e cooperação, além daquelas de outras esferas da vida”.

Corrêa (2012) destaca as interações produzidas em determinado espaço, expressando assim localizações qualificadas no decorrer do tempo. Sendo fruto da ação humana é uma rede geográfica. Nesse sentido, parte-se da concepção de rede geográfica como “conjunto de localizações humanas articuladas entre si por meio de vias e fluxos” (CORRÊA, 2012, p. 200).

Nessa discussão entre redes geográficas e processos de territorialização, encontra-se ainda o conceito de rede técnica. Dias (1995) afirma que é um termo

⁸ Territorialização, desterritorialização e reterritorialização.

⁹ Corrêa (2012) trata de esclarecer a diferença entre rede social e geográfica, assim como definir que a possibilidade de uma rede social transformar-se em geográfica, desde que estabelecidas suas espacialidades.

que se relaciona à história de inovações surgidas conforme as necessidades das sociedades, mesmo que isso não signifique uma distribuição homogênea no planeta. Essas redes técnicas permitem (iram), entre outras coisas, superar distâncias e aproximar lugares distantes, revolucionando o mundo, a comunicação e a logística da economia, fundamental no projeto do capitalismo mundial e no desenvolvimento das nações, permitindo maior velocidade na circulação de bens, de pessoas e de informações. Apesar de a ferrovia ter surgido na Inglaterra, uma nação capitalista e ocidental, na Rússia a ferrovia havia se instalado desde 1837, tendo sua malha expandida durante o período socialista em mais de 150 mil quilômetros de extensão (CARRION, 2015). Não é, portanto, uma prioridade do sistema capitalista, mas uma invenção do capitalismo, considerando-se que as redes ferroviárias se encontram por países do mundo todo, e que durante a Guerra Fria estavam presentes tanto nos domínios capitalistas quanto socialistas.

Dias¹⁰ (1995) assegura que coube à burguesia financiar o projeto da expansão do capitalismo pelo mundo afora, através da ferrovia, telégrafo, telefone, ou genericamente, a partir de novos produtos, representados em tantas inovações tecnológicas na atualidade¹¹. Investindo em infraestrutura, é o capital que controla as redes e dessa forma influencia o processo de configuração espacial, detendo o controle do processo produtivo.

A ferrovia é uma rede técnica, definitivamente! E se não há atividade ferroviária ativa no ramal do Paranapanema é devido aos interesses do capital que o desqualifica por razões diversas. Uma entrevista realizada em 2014 com um ex-ferroviário retrata seus sentimentos durante o processo de transição do capital estatal para o privado, e traça a forma como a concessionária América Latina

¹⁰ Ao analisar teoricamente o conceito “Rede”, Dias (1995) problematiza uma série de estudos produzidos sobre a relação desenvolvimento de redes técnicas e configuração espacial. Primeiramente, parte do conceito de rede tomando-se um pensamento sobre a atual realidade. Em seguida analisa a relação entre os fluxos de informação e a dinâmica territorial brasileira. Por fim, discute trabalhos e possíveis erros de interpretação no caso das redes de telecomunicações e suas implicações territoriais. A partir de Saint Simon, no século XIX, Labasse (1955), Monbeig (1952), Dias (1995) traça um panorama do pensamento sobre redes e sua relação com o capital e organização territorial e reafirma que foi a partir dos anos 1980 que os estudos sobre rede passam a ser uma coisa mais comum, designando tanto como um conceito teórico quanto designações técnicas usadas pelos autores sociais (redes de comunicação, rede universitária, rede de ONGs, internet, etc), ou seja, como uma forma de organização.

¹¹ Não podemos deixar de observar a relação entre o contínuo esforço do capital em produzir novas tecnologias que são importantes para a compreensão dos processos de espacialização no mundo atual.

Logística (ALL), atual empresa Rumo, vai definir suas decisões iniciais na administração do trecho ferroviário.

Aconteceu a privatização no início de 97. Em janeiro tava aquela transição, quando eles fecharam o martelo, bateram o martelo, fecharam o negócio! Daí a gente, eles já tiraram (...). Nós éramos aqui de Jaguariaíva até Ourinhos, até Marcos dos Reis. Era aqui a Central, o ramal. Nós éramos em 27 agentes de Estação, os... perdão, 29, dos 29 ficaram só 7. Sabe, 22 eles mandaram embora assim da noite para o dia, mandaram pessoal de via permanente tudo. Então, e daí, eles fecharam, porque pra você soltar um trem daqui pra Siqueira Campos eu tinha o seletivo que a gente falava e o magneto, sabe? O aparelho magneto tinha o sinal de chamada, chamava Siqueira, Siqueira atendia e eu pedia o POD, chamava POD? Que era a autorização de tráfego daqui lá. Aí ele autorizava, porque não vinha trem nenhum, ele autorizava ir até lá na Plataforma. Nós dois daí, tanto aqui em Wenceslau como ela lá Siqueira ia para o aparelho seletista que chamava o grafista em Curitiba e pedia autorização lá, dando ciência para o gráfico. Então soltava o trem. Então eu, particularmente achava que jamais ia acabar os agentes de Estação porque tinha que ter, ter esse controle de circulação. Só que, o que aconteceu, com a privatização eles implantaram o GPS. Então, esse, essa autorização, eles faziam direto com a cabine da locomotiva, com o grafista em Curitiba. Então eles acabaram, destituíram com as estações, com os agentes, centralizaram! Primeiramente eles fecharam Arapoti, fecharam Wenceslau, Siqueira e deixaram aberto Joaquim Távora. Eu fui pra lá, fiquei lá duas semanas. Só que daí eles fecharam Joaquim Távora e foram funcionar em Marcos dos Reis. Então eles iam controlando direto na cabine da máquina, do trem desde Jaguariaíva até Marcos dos Reis (ANTÔNIO, 2014).

Enquanto uma rede técnica, fica evidente o quanto os interesses do capital prevalecem legitimados na busca constante das inovações tecnológicas, o que conseqüentemente direciona a administrações que priorizam a lucratividade da ferrovia. Isso fica claro na fala de Antônio (2014). A busca pela inovação tecnológica a partir da modernização do sistema com a implantação do uso do GPS não apenas eliminou a função de muitas estações ferroviárias, mas revela os conflitos entre os trabalhadores e as ações tomadas pela empresa que passou a controlar os serviços ferroviários no ramal do Paranapanema.

Mas é preciso compreender esse movimento existente no desenvolvimento técnico. Santos (2004, p. 114), refletindo sobre as técnicas, afirma que “de fato, cada etapa vencida no progresso técnico supõe a produção paralela de novas rigidezas, levando a novas disfunções e à emergência de novas invenções que, por sua vez, são erigidas em sistema”. Por outro lado, o autor destaca o papel destas instituições técnicas em sua relação com o capital humano e o meio social:

Um outro característico das técnicas atuais vem do fato de sua indiferença em relação ao meio em que se instalam. É a isso que um filósofo como B. Stiegler (1994, p. 80) chama de evolução técnica industrial, que impõe o abandono da hipótese antropológica. Para se tornar localmente história, a técnica não necessita compor *a priori* com a herança cultural. Mas ela também não está obrigada a esposar as virtualidades do meio geográfico. É a primeira vez na história, diz Amílcar Herrera (1977, p. 159), que a tecnologia aparece como um elemento exógeno para uma grande parte da humanidade. Em sua versão contemporânea, a tecnologia se pôs ao serviço de uma produção à escala planetária, onde nem os limites dos Estados, nem os dos recursos, nem os dos direitos humanos são levados em conta. Nada é levado em conta, exceto a busca desenfreada do lucro, onde quer que se encontrem os elementos capazes de permiti-lo (SANTOS, 2004, p. 118).

Analisar as contradições produzidas entre o desenvolvimento de novas tecnologias e a sua relação entre as técnicas e os homens permite refletir sobre os processos de territorialização que permeiam a história da ferrovia. Tanto em relação a esse movimento contraditório quanto em relação a aspectos da epistemologia geográfica, a construção da ideia de rede aqui apropriada se posiciona a partir das transformações que se encaminharam a partir do final do século XX, entendendo-se que

A questão das redes reapareceu de outra forma, renovada pelas grandes mudanças deste final de século, renovada pelas descobertas e avanços em outros campos disciplinares e na própria Geografia. Neste novo contexto teórico, a análise das redes implica abordagem que, no lugar de tratá-la isoladamente, procure suas relações com a urbanização, com a divisão territorial do trabalho e com a diferenciação crescente que esta introduziu entre as cidades. Trata-se, assim, de instrumento valioso para a compreensão da dinâmica territorial brasileira (DIAS, 1995, p. 149).

Trata-se, portanto, de destacar questões como as relações culturais e de trabalho, e ainda, dos atuais interesses econômicos e ideológicos que caracterizam a sociedade atual, cujas dinâmicas se dão em temporalidades cada vez mais rápidas. A partir do conceito de território idealizado para este trabalho, sobre a identificação de um território dinâmico, no/pelo movimento, entende-se que

Talvez seja esta a grande novidade da nossa experiência espaço-temporal dita pós-moderna, onde controlar o espaço indispensável à nossa reprodução social não significa (apenas) controlar áreas e definir "fronteiras", mas, sobretudo, viver em redes, onde nossas

próprias identificações e referências espaço-simbólicas são feitas no enraizamento e na (sempre relativa) estabilidade, mas na própria mobilidade – uma parcela expressiva da humanidade identifica-se no e com o espaço em movimento, podemos dizer. Assim, territorializar-se significa também, hoje, construir e/ou controlar fluxos/redes e criar referências simbólicas num espaço em movimento, no e pelo movimento (HAESBAERT, 2016, p. 279).

Caracterizadas pela mobilidade enquanto forma singular de organização, num mundo que se aflora em circulação de inovações tecnológicas, de capitais e de informações cada vez mais dinâmicas, as redes são, para Dias (1995), instrumentos de viabilização de estratégias de circulação e de comunicação. Quando Raffestin (1993) reflete em sua Geografia do poder a relação sobre as redes, e indo ao encontro do pensamento compartilhado por Dias (1995), ao destacar que circulação e comunicação são complementares e refletem ações de dominação territorial, somos levados a pensar na interdependência entre os seus elementos materiais e imateriais.

As redes têm a capacidade de mudar de forma, adaptarem-se flexivelmente diante das situações concretas encontradas pelo caminho para melhor reterem-se, caracterizando-se como inacabadas e móveis, sendo constituídas a partir do espaço e do tempo – “se adapta às variações do espaço e às mudanças que advêm no tempo” (RAFFESTIN, 1993, p. 204) – e dessa forma, por fazer e desfazer-se das prisões do espaço, tornam-se um instrumento de poder.

A rede de transporte ferroviário, que foi sendo construída no recorte espacial delimitado por este trabalho, atualmente constitui um objeto geográfico entendido aqui enquanto patrimônio cultural. Integra uma rede de diversos elementos representados por vestígios materiais e imateriais que são trazidos nesta proposta de problematização. É sobre essas histórias das relações de poder que se propõe a entender, ou seja, sobre as territorialidades expressas nos diferentes locais observados. Não apenas sobre as grandes decisões que influenciaram os processos maiores a nível global, federal, estadual e municipal, mas nas expressividades geradas a partir das escalas dos sujeitos.

No entanto, as discussões relacionadas a território e a redes podem tornar-se um assunto complexo, tal qual discute Matos (2013) ao sugerir a ideia do

metaconceito¹² território-rede. É possível pensar que as mudanças epistemológicas da Geografia por algum tempo não permitia a ideia de algo que fosse complementar e dinâmico ao mesmo tempo. Logicamente isso ocorre com todas as ciências, e que as formas de ver e pensar o mundo vão se modificando no decorrer do tempo. Mas a partir da leitura de Matos (2013) tem-se uma visão de como os conceitos de território e de rede podem opor-se ou apoiar-se mutuamente. A complexidade está na compreensão e na gênese conceitual dos termos território e rede, na qual é preciso refletir sobre como

(...) a modernização das sociedades parece nos impor uma lógica reticular continuamente alimentada por fluxos crescentemente dinâmicos. Impressiona o contraste de dois mundos, um “tradicional”, mais introvertido, outro “moderno”, cada vez mais extrovertido e supralocal. Redes efetivamente globais existem, mas repletas de interstícios. Daí a importância de não só identificar as redes mundializadas, mas também as redes de caráter local e regional que, muitas vezes, possuem potencial para propor organizações alternativas, conforme sugerem Milton Santos, em *a Natureza do espaço*, e Rogério Haesbaert, em *Territórios alternativos* (MATOS, 2013, p.173).

Não se trata, portanto, de uma concepção zonal ou areal de território, homogêneo, mas de incorporar ainda a complexidade dos elementos territorializantes, como supõe Haesbaert (2016), que destaca que:

Numa concepção reticular de território ou, de maneira mais estrita, de um território-rede, estamos pensando a rede não apenas enquanto mais uma forma (abstrata) de composição do espaço, no sentido de um “conjunto de pontos e linhas”, numa perspectiva euclidiana, mas como o componente territorial indispensável que enfatiza a dimensão temporal-móvel do território e que, conjugada com a “superfície” territorial, ressalta seu dinamismo, seu movimento, suas perspectivas de conexão (...) e “profundidade”, relativizando a condição estática e dicotômica (em relação ao tempo) que muitos concedem ao território enquanto território-zona num sentido mais tradicional (HAESBAERT, 2016, p. 286-287).

¹² Matos (2013, p. 167) esclarece que um metaconceito pode ser entendido enquanto um metamodelo resultado de uma síntese de padrões sistêmicos, reunindo pressupostos indicativos do comportamento de “variáveis-chaves em uma perspectiva analítica que utilize matrizes referidas, por exemplo, a uma evidência socioespacial abrangente”. Reflete a complexidade da relação entre os conceitos de território e rede trazida pelo autor, que destaca o desafio de se pensar em transescalas e nos possíveis processos dessa relação dentro dos determinados sistemas socioespaciais (MATOS, 2013).

Compreender um processo de territorialização requer um trabalho que reconheça “as trajetórias lógicas e históricas” presentes em uma determinada paisagem, considerando-se o aspecto da “imaginação” na análise que pretende conhecer tanto o mundo material quanto mental que caracteriza os territórios (RAFFESTIN, 2009, p. 35).

Saquet (2009, p. 73-74) destaca que a abordagem territorial possibilita compreender os fundamentos dos processos de dominação, apropriação e produção dos territórios. O autor afirma que os processos que se desencadeiam a partir das relações podem ser percebidos em diversas formas de problematização, como, por exemplo, os traços culturais que definem as identidades, as características históricas dos processos (contradições, rupturas e permanências), as redes de comunicação e de circulação, assim como os aspectos biológicos e sociais referentes à natureza interior e exterior ao homem.

São todos processos que estão no “interior” da formação de cada território e da própria territorialidade humana, consoante tentamos argumentar no decorrer do texto tentando construir uma abordagem histórica, relacional e multidimensional-híbrida do território e da territorialidade, ou, no dizer de Hussy (2002), uma concepção pluri-disciplinar que transcende cada disciplina ou área do conhecimento, de maneira similar ao que argumentamos em Saquet (2000 e 2003/2001). O caráter material e imaterial do território e da territorialidade requer, evidentemente, uma abordagem que reconheça a unidade entre essas dimensões ou entre as dimensões da economia-política-cultura-natureza (E-P-C-N) (SAQUET, 2009, p. 74)

Esta pesquisa parte da ideia do processo de territorialização da ferrovia no ramal do Paranapanema, e dos processos de funcionalização e refuncionalização que integram os bens da ferrovia nas três cidades verificadas, já que os bens patrimoniais da ferrovia caracterizam-se por configurações diferentes. Não se trata, porém, de considerar os fluxos e os fixos da rede ferroviária, e o território constituído por ela, de forma dicotômica. De acordo com Haesbaert (2016), esse território-rede define uma forma de organização espaço-territorial, em que se deve priorizar:

Mais do que novas “formas”, o que interessa são as novas relações que estes múltiplos espaços permitem construir. Nunca é demais lembrar o pressuposto básico de que o território, no sentido relacional com que trabalhamos, não é simplesmente uma “coisa” que se possui ou uma forma que se constrói, mas sobretudo uma relação social mediada e moldada na/pela materialidade do espaço. Assim, mais importante do que as formas

concretas que construímos são as relações com as quais nós significamos e “funcionalizamos” o espaço, ainda que num nível mais individual (HAESBAERT, 2016, p. 350).

A organização e a mobilidade do espaço, nas estruturas, processos, formas e funções retomam o raciocínio de Milton Santos e colabora com a contextualização do objeto de estudo pretendido. Santos (2014, p. 85) ressalta que o espaço é formado “sempre” por fluxos e fixos¹³. Nesta análise, os fluxos (linhas) e os fixos (nós) da ferrovia são alterados com as decisões da concessão e da suspensão de atividades nos diferentes esferas de poder exercidos sobre essa rede técnica, refletindo-se tanto nas formas quanto nas funções dos elementos ferroviários.

A estrutura mantém-se, dependendo da forma como é observada, já que os trilhos ainda permanecem, o que depende dos interesses do poder privado que conquistou o direito de explorar a malha ferroviária. São elementos, portanto, que podem ser entendidos como referência à estrutura e aos processos que também permanecem de certa forma “viva” nas percepções e nas memórias dos entrevistados.

Sobre esse aspecto, citado inclusive pelos entrevistados no decorrer desta pesquisa, dentre as 57 pessoas abordadas verificou-se nas falas de 18 respondentes questionamentos sobre a possibilidade da “volta dos trens”. As pessoas trouxeram elementos como boatos sobre o interesse das grandes empresas papeleiras e cooperativas agrícolas desses municípios em investimentos nesse tipo de transporte; a reativação da concessionária em retomar as atividades para o escoamento da produção agrícola e industrial, diminuindo-se assim o transporte rodoviário e facilitando-se o fluxo de automóveis; como fator de diminuição dos acidentes rodoviários; como a possibilidade de ações das prefeituras locais em explorar o turismo com passeios de trem; sobre as práticas de invasão nos lugares da ferrovia e em seu prejuízo para um eventual retorno do transporte ferroviário.

Dessa forma, os processos que definiram a dinâmica desse território/rede se dão em sua relação entre o tradicional e o moderno (*relação memória e patrimônio*,

¹³ “Um objeto geográfico, um fixo, é um objeto técnico, mas também um objeto social, graças aos fluxos. Fixos e fluxos interagem e alteram-se mutuamente” (SANTOS, 2014, p.86).

*relação campo e cidade*¹⁴?), entre o extrovertido e o introvertido (*rede e território?*), destacado por Matos (2013), entre as representações (*individuais e coletivas*) que podem permear os espaços da ferrovia. Os pares assinalados seriam formas de se refletir sobre as relações instituídas nesse território em rede que configura o patrimônio ferroviário. A ideia é encontrar sempre a relação entre os pares dialéticos, em que tempo e espaço acabam sendo centrais enquanto elementos de uma dinâmica territorial.

1.2. O TERRITÓRIO DA FERROVIA: UMA RELAÇÃO DIACRÔNICA E SINCRÔNICA

A presença do homem na Terra é uma história da apropriação dos lugares, de forma que é possível dizer que o homem vem se territorializando desde o início dos tempos. É possível pensar o dinamismo do fenômeno humano, metamorfoseando os espaços habitados (ou não) através de ações e alterações, resultando em processos que se expressam de forma qualitativa e/ou quantitativa. Santos [2014, p. 47] afirma que “o espaço do homem, tanto nas cidades quanto no campo, vai se tornando um espaço cada vez mais instrumentalizado, culturalizado, tecnificado e cada vez mais trabalhado segundo os ditames da ciência”.

O movimento constante de ocupação nos quais vão sendo estabelecidas as relações sociais, econômicas, culturais e políticas indicam a trajetória na qual vai sendo delineada esta pesquisa, a partir de uma categorização teórica que busca contemplar a extensão dos estudos territoriais na ciência geográfica. Sobre a abordagem territorial na compreensão do objeto geográfico, e ressaltando-se o atual contexto histórico, acredita-se ser possível uma metodologia que

(...) possa subsidiar diretamente a efetivação de projetos de desenvolvimento que favoreçam a autonomia decisória das pessoas, a preservação do ambiente, a recuperação de espaços degradados, a valorização histórico-cultural e das identidades (...) (SAQUET, 2013, p. 47).

¹⁴ Grifo nosso.

A valorização histórico-cultural sugerida por Saquet (2013) é só uma possibilidade dos estudos territoriais, e ao estudar o patrimônio cultural ferroviário sob esse viés espera-se buscar compreender a relação entre o sistema e as ações (SANTOS, 2006) que formam os espaços geográficos do entorno da ferrovia no ramal do Paranapanema.

(...) o importante é realçar a inseparabilidade entre ação e objeto, para afirmar, como estamos fazendo, que o tema central da geografia não separadamente os objetos, nem as ações, mas objetos e ações tomados em conjunto (SANTOS, 2006, p. 60).

Uma breve análise sobre a configuração da ferrovia no Brasil¹⁵, a partir dos aspectos que explicam desde a sua chegada ao país ao atual estágio de organização da malha ferroviária, permite oferecer um ponto de vista sobre os processos (que são históricos) e que permearam as transformações ocorridas na ferrovia no país. As resoluções políticas, que teriam sido influenciadas por condições econômicas ou ideológicas, que se instituem ao sistema são elementos determinantes na definição da estrutura do objeto técnico informacional. Segundo Santos (2014) essa condição envolve aspectos naturais e sociais que se projetam sobre as formas e as funções do objeto analisado.

Nesse sentido, Santos (2006) afirma que a eleição dos eventos define os momentos da história dos quais consideramos importantes para compreender a relação entre as práticas que constituem os sistemas de ações. No caso deste trabalho, considera-se ser importante destacar o marco da desestatização do sistema ferroviário no Brasil e as respectivas consequências sobre o patrimônio ferroviário no país intensificado na década de 1990.

Em 1992, por recomendação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDS) de que a empresa fosse privatizada, a RFFSA entrou para o Programa Nacional de Desestatização (PND). De forma que entre 1996 e

¹⁵ Uma análise histórica foi realizada no sentido de compreender elementos importantes da implantação da ferrovia no país, a qual permitiu observar aspectos que podem favorecer entender a dinâmica territorial da ferrovia brasileira. Entre os autores que colaboraram para a reflexão histórica destacam-se: Del Priore; Venâncio (2010); Rosas (2002); Silveira (2003); Campos Neto et al. (2010); Castello Branco (2008); Gabler (2015); Marques (1996); Prochnow (2014); Vencovisky (2006); Stampa (2011);

1998 foi se consolidando um modelo de concessão do sistema ferroviário brasileiro a partir de seis malhas regionais, estipuladas para um período de trinta anos. Conforme indica Castello Branco (2008), esse processo teria iniciado com a concessão das malhas centro-leste, sudeste e oeste da RFFSA ao capital privado representado respectivamente pelas concessionárias Ferrovia Centro-Atlântica – FCA, MRS Logística e Ferrovia Novoeste¹⁶.

A ferrovia, enquanto um objeto técnico¹⁷ (e isso vale para todos os objetos técnicos), só produz significados a partir da significação humana (SANTOS, 2006). Existe, portanto, uma realidade relacional do espaço, em que:

O espaço deve ser considerado como um conjunto indissociável, de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais e, de outro, a vida que os preenche e os anima, ou seja, a sociedade em movimento. O conteúdo (da sociedade) não é independente da forma (os objetos geográficos), e cada forma encerra uma fração do conteúdo. O espaço, por conseguinte, é isto: um conjunto de formas contendo cada qual frações da sociedade em movimento (SANTOS, 2014, p. 30).

Esse movimento sugere uma dinâmica que se expressa em conformidade com a sociedade de uma determinada época. Sendo assim, estudar a trajetória do transporte ferroviário no Brasil, a partir daquilo que Santos sugere em seu método geográfico em quatro elementos indispensáveis – estrutura, processo, forma e função – colaborou para a compreensão de aspectos interessantes à categorização conceitual elaborada para esse trabalho. A lógica é bastante simples, a sucessão de práticas territorializantes constituiu no decorrer do tempo um patrimônio cultural, que em seu processo dinâmico “sofre” constantemente ações que se refletem nos estados de preservação dos bens da ferrovia. Essas oscilações são percebidas

¹⁶ Em leilão realizado em 05 de março de 1996, a Ferrovia Novoeste obteve a concessão da malha ferroviária Oeste, iniciando suas operações de transporte de carga em 01 julho de 1996. Em 2005, a esse trecho foi incorporado o trecho Mairinque (SP) e Bauru (SP) a partir da cisão com a malha FERRABAN (RELATÓRIO FERROVIA NOVOESTE, 2005).

¹⁷ Para Santos (2006, p. 18) “técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida”, produzindo e criando espaços. Dessa forma é possível entender que técnica é uma parte do território, pois é um elemento de constituição espacial, e ainda elemento de transformação. Santos (2006) faz questão de deixar clara a importância de se enquadrar às discussões geográficas o papel das técnicas, já que são elementos transformadores da natureza e da sociedade. Enfim, o objetivo desta nota é lembrar que mesmo não sendo o objeto central dessa dissertação, é importante destacar que a evolução da técnica Ferrovia pode ser entendida enquanto uma forma de enquadramento que serve para controlar espaços, considerando-se obviamente, todo o sistema social produzido e conseqüentemente as redes dela formadas.

pelos sujeitos, produzindo comportamentos que alimentam o ciclo geográfico das relações entre a natureza, homem e sociedade.

É importante considerar que os padrões espaciais não mudam apenas aspectos morfológicos, mas também funcionais, ou seja, os espaços permitem que novos objetos sejam criados sobre novas formas e ainda adquirindo novas funções. “Em outras palavras, quando há mudança morfológica, junto aos novos objetos, criados para atender a novas funções, velhos objetos permanecem e mudam de função” (SANTOS, 2006, p. 62). Sobre as funcionalidades dos espaços da ferrovia, a pesquisa verificou que as pessoas têm apreensões diferentes, destacando em alguns casos os aspectos negativos e/ou positivos do uso dos espaços, conforme apresentado no quadro 2¹⁸:

Quadro 2: Percepções sobre as formas e funcionalidades da ferrovia

Continua

	Referência local	Trecho do relato
Entrevista nº 1	Wenceslau Braz	<i>“Antes tinha ordem ali! Essa praça mesmo aí, essa praça parece que foi pior ainda. A polícia vem aí, mas não adianta, a corintiana vem aí, mas não adianta!”</i>
Entrevista nº 6	Wenceslau Braz	<i>“Mas se os trilhos fossem tirados poderia ter uma rua ali e os carros não precisavam dar a volta lá por baixo. Porque quando foi feita a Praça foi fechada a passagem de carro ali, e daí as pessoas tem que dar uma baita volta!”</i>
Entrevista nº 8:	Wenceslau Braz	<i>“Se as instituições liberassem a ocupação assim os terrenos seriam ocupados ordenadamente”.</i>
Entrevista nº 17	Wenceslau Braz	<i>“Nós não temos mais a estação, a gente tinha que tomar aquilo¹⁹ ali como patrimônio histórico, fazer um acervo, um museu ali”.</i>
Entrevista nº 18	Wenceslau Braz	<i>“(…) eu faço muita caminhada ali no espaço Chico e converso sempre com as pessoas, que moram ali na linha do trem. É um espaço legal que eles fizeram ali.”</i>
Entrevista nº 26	Arapoti	<i>“(…) a antiga Casa da Cultura tinha setores da administração municipal funcionando, e a Prefeitura incentivava aulas de desenho, pintura (nos vagões ao lado da estação), eventos de dança etc..”</i>

Fonte: Dados coletados pela autora, 2017-2018.

Organização: A autora, 2018.

¹⁸ Entre os 57 depoimentos obtidos durante o processo de investigação, foram observadas 21 referências acerca da ideia de “outras funcionalidades”.

¹⁹ Uma referência à casa abandonada que funcionava como a 8ª Residência em Wenceslau Braz.

Quadro 2: Percepções sobre as formas e funcionalidades da ferrovia

Continuação

Entrevista nº 28	Arapoti	<i>“Como a Casa Da Cultura ficou abandonada todo esse tempo ela virou um mocó! Aí, a piaçada e a meninada que usam drogas acabaram ocupando aquilo lá como um lugar de encontro pra droga, distribuição, pra uso, e daí tinha os vagões do lado, que também foram utilizados para o mesmo fim”.</i>
Entrevista nº 30	Arapoti	<i>“A estação era um lindo cartão postal da cidade! Inclusive fiz um curso de pintura dentro da estação, onde era a casa da cultura. Foi muito bom! Tinha várias fotos antigas; uniformes, muitos registros que ficaram na memória (...)”.</i>
Entrevista nº 44	Jaguariaíva	<i>“A COBAL era a Companhia brasileira de Alimentos, uma espécie de supermercados que vinha nos vagões da rede”.</i>
Entrevista nº 49	Jaguariaíva	<i>“(...) porque Estação Cidadã? Ali foram colocados empreendimentos para gerar cidadania! Hoje você tem ali dentro, Conselho Tutelar; tinha a Junta de Serviço Militar, um Centro de Informações Turísticas, o Sindicato dos Ferroviários, a Adapar, que é um órgão do Governo Estadual, a Nota do Produtor, a Sala para os Conselhos, da Criança do Adolescente, do Idoso, (...), do Departamento de Habitação, das casas, de cadastros, empreendimentos como a Cohapar (...) a Defensoria Pública, o Procon ali está!”</i>
Entrevista nº 51 ²⁰	Arapoti – km 32	<i>Funciona ali um restaurante na beira da ferrovia. (...) um senhor ficou me olhava intrigado! Fui até ele e me apresentei, ele confirmou que ali funcionava o antigo Posto de Guarda e que por perto existia antigamente uma estação ferroviária, mas que hoje em dia não tem mais nada lá, só os trilhos mesmo.</i>

Fonte: Dados coletados pela autora, 2017-2018.

Organização: A autora, 2018.

Os trechos apresentados expressam ideias referentes às funcionalidades da ferrovia nas cidades destacadas. É possível identificar reconhecimento ao patrimônio, ou indícios de consciência identitária quanto à importância cultural da empresa ferroviária. Por outro lado, os sentimentos expressos que nos permitem analisar os estados de conservação da ferrovia relacionando-se às funcionalidades não é percebida da mesma forma por todos os sujeitos. Algumas pessoas sugerem que nas mãos de órgãos públicos esses bens não estão sendo utilizados da melhor

²⁰ Trata-se de uma entrevista que não foi gravada, justificando-se a transcrição em 3ª pessoa.

forma, ou que, a relação dos poderes municipais aos vestígios da ferrovia não está atendendo aos seus interesses. É importante destacar ainda que em meio às percepções sobre os estados atuais desses espaços, destacam-se projeções de memórias que atribuem significações aos espaços vivenciados.

Processos de patrimonialização ou não, é possível caracterizar esses comportamentos como territorialidades. Para Raffestin (1993), o princípio é que o espaço antecede ao território, e um processo de territorialização é um fenômeno que se dá a partir da apropriação concreta ou abstrata, como, por exemplo, a partir de uma representação. Dessa forma, um território é constituído a partir dos autores sociais e das relações de poder que se instituem, caracterizam e representam o conceito de território. A construção territorial é estipulada por um conjunto de práticas e de conhecimentos, sintetizando determinados códigos que são compartilhados por uma determinada sociedade.

Conforme observado anteriormente, para Haesbaert (2011a), o espaço é uma expressão dimensional da sociedade e o território é “uma abordagem sobre o espaço que prioriza ou que coloca seu foco (...) na dimensão política ou de realização das relações de poder” (HAESBAERT, 2011a, p. 23). E ainda,

(...) o território envolveria, portanto, não somente um controle físico, material, mas também um controle/poder simbólico, através, por exemplo, da construção de identidades territoriais. (...) O território deve ser abordado dentro de um amplo *continuum* desde os territórios de caráter mais material-funcional até aqueles com maior carga simbólica (no seu extremo, embora muito raro, territorialidades sem território, poderíamos dizer, porque podem permanecer restritas ao campo das representações espaciais (HAESBAERT, 2011a, p. 23-24).

Essa ideia de contínuo citado por Haesbaert (2011a) permite pensar sobre transformações ocorridas no território da ferrovia, além de metodologias que favoreçam e explorem as relações diacrônicas e sincrônicas resultantes do patrimônio ferroviário constituído. Considera-se, portanto, tanto os lugares quanto as existências humanas instituídas, assim como as formas efetivadas através das técnicas e dos discursos sociais produzidos, permitindo assim observar as relações que se dão tanto aos meios materiais quanto simbólicos (CLAVAL, 1999). Portanto,

Se territorializar-se envolve sempre uma relação de poder, ao mesmo tempo concreto e simbólico, e uma relação de poder mediada pelo espaço,

ou seja, um controlar o espaço e, através deste controle, um controlar de processos sociais, é evidente que, como toda relação de poder, a territorialização é desigualmente distribuída entre seus sujeitos e/ou classes sociais, e como tal, haverá sempre, lado a lado, ganhadores e perdedores, controladores e controlados, territorializados que desterritorializam por uma reterritorialização sob seu comando e desterritorializados em busca de uma outra reterritorialização, de resistência e, portanto, distinta daquela imposta pelos seus deterritorializadores (HAESBAERT, 2016, p. 259).

É possível refletir como as relações de poder referentes à ferrovia podem adotar sentidos diversos, refletindo aspectos importantes da construção desse território-rede da ferrovia, e que se repercute através das diversas territorialidades produzidas. Pode parecer complexo, mas ao mesmo tempo é preciso pensar que se tem um espaço que se configura por fixos e por fluxos, no qual fixos são “instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens” e fluxos, que “são o movimento, a circulação e assim eles nos dão também a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo” (SANTOS, 2014, p. 86).

Conforme observado durante a pesquisa histórica realizada para este trabalho, com a modificação dos fluxos, já que as relações foram se modificando, houve alterações nas configurações territoriais, tanto em suas materialidades quanto nas suas simbologias. A organização dos fixos da ferrovia repercute tanto nos espaços das cidades quanto de alguns bairros rurais próximos aos trilhos que a partir daquela inovação técnica foi deixando marcas, materiais e imateriais, considerados elementos culturais dos municípios, ou seja, um patrimônio cultural.

Sendo assim, como processo analítico considera-se os dois componentes que formam o espaço e que podem ser analisados diacronicamente: i - a configuração territorial (fixos), os elementos naturais e artificiais de um dado território; ii - a dinâmica social (fluxos) ou o conjunto de relações presentes em uma sociedade (SANTOS, 2014).

Lembrando ainda que no contexto da pós-modernidade, os territórios podem ser reconhecidos para além de fronteiras estabelecidas, quando conformados essencialmente a partir de aspectos identitários²¹ e referências espaço-simbólicas

²¹ Para Hall (2005, p. 71) “todas as identidades estão localizadas no espaço e no tempo simbólicos”. Hall (2005) afirma que vivemos um tempo em que as identidades tendem à fragmentação e não são estáticas, favorecendo a produção de muitos conflitos identitários. É preciso lembrar que o grupo dos ferroviários durante décadas representaram a coesão de um grupo amparado nas relações de trabalho que se irradiava para outros aspectos de suas vidas. A presença dos ferroviários nas

resultantes também da mobilidade humana. Haesbaert (2016, p. 280) considera que “territorializar-se significa também, hoje, construir e/ou controlar fluxos/redes e criar referências simbólicas num espaço em movimento, no e pelo movimento”.

Se o território hoje, mais do que nunca, é também movimento, ritmo, fluxo, rede, não se trata de um movimento qualquer, ou de um movimento de funções meramente funcionais: ele é também um movimento dotado de significado, de expressividade, isto é, que tem um significado determinado para quem o constrói e/ou para quem dele usufrui (HAESBAERT, 2016, p. 281).

Haesbaert (2016, p. 281) destaca que territórios “não são unidades homogêneas ou ‘todos’”, ao contrário, favorecem gerar configurações diversas. Os territórios em movimento constante permitem relacionar-se às redes, pois quando se relativa o território sob uma perspectiva diacrônica e sincrônica, é possível dar destaque ao dinamismo e às tantas perspectivas de conexão (HAESBAERT, 2016).

Essa realidade histórica dada pela empirização do tempo provoca um processo de materialização que se estende pelo tempo e pelo espaço, ou seja, a percepção das diferentes formas e usos de um espaço é uma forma de empirizar o tempo e o espaço, sistematizando-os (SANTOS, 2006, p. 33). No contexto desta pesquisa, tem-se então, elementos resultantes dos processos empíricos, representados pelas materialidades (concretudes produzidas pela presença ferroviária e observadas durante a investigação) e imaterialidades (territorialidades e memórias captadas durante o processo de pesquisa).

Assim como em Saquet (2013, p. 49), entende-se que um território “é substantivado, material e imaterialmente, por sujeitos, grupos e classes sociais que estão em constante interação, conflitos e disputas”, e desses processos são formadas as territorialidades, enquanto interações efetivadas diacrônica e sincronicamente. O território é, nessa perspectiva, produto da territorialização; constituído dialeticamente pelas relações sociais e que envolvem tanto elementos concretos, materiais, quanto simbólicos.

idades extrapolou os lugares da ferrovia, refletindo-se em relações com a sociedade em geral, especificamente na produção e reprodução do capital.

Como essas relações sociais não são estáticas, para Saquet, (2009, p. 86), os territórios e as territorialidades se justapõem em redes, havendo “redes nos territórios e territórios em redes”, sendo “múltiplos, históricos e relacionais”.

Há, em cada território, tempos históricos e tempos coexistentes (ritmos) presentes, em unidade, a mesma unidade da relação espaço-tempo e da relação ideia-matéria. Pela nossa concepção, há rompimento das delimitações e áreas; sobreposições; uma miríade de atores e redes sociais; movimento *do* e *no* território; movimento entre os territórios; transtemporalidade e transescalaridade; unidade entre sociedade e natureza. Unidade que se traduz, sucintamente, na vida, na atuação e na territorialização dos homens (SAQUET, 2009, p. 86-87).

Sobre as sobreposições que se instauram nas paisagens e nas sucessivas heranças pode-se pensar ainda sobre o caráter de palimpsesto apresentado pelo geógrafo Milton Santos (2006), pois “mediante acumulações e substituições, a ação das diferentes gerações se superpõe. O espaço constitui a matriz sobre a qual substituem as ações passadas. É ele, portanto, presente, porque passado e futuro” (SANTOS, 2006, p. 67).

Basea-se, dessa forma, na compreensão de elementos, se não conclusivos, mas importantes, da constituição do patrimônio ferroviário no ramal do Paranapanema, associando-se, a partir de concepção teórica resultada de pesquisa bibliográfica, as memórias e algumas percepções de diversos sujeitos que viveram e ou ainda vivem próximo aos lugares que fazem referência à presença da ferrovia.

Para isso, e para compreender-se o processo de territorialização da ferrovia no ramal do Paranapanema, propõe-se um exercício de abstração, de pensar a organização do território da ferrovia a partir da relação campo-cidade. Por trás do patrimônio ferroviário que se expressa por seu caráter de urbanidades²², em seus nós, eram instaladas equipes especializadas para a manutenção de trecho da malha ferroviária, sendo esses locais denominados “turmas”. Logicamente havia as estações, que partindo de Jaguariaíva, um centro comercial próspero no início do século XX, seguia em direção à divisa com o estado de São Paulo no município de Ourinhos. Pelo caminho? Alguns povoados e outros que foram surgindo e/ou se

²² A ideia de cidade enquanto lugar de modernidade, e de surgimento de funções não agrícolas, ou metaforicamente falando de uma “ebulição permanente” (SANTOS, 2014, p. 60), provocou durante séculos a sua entronização enquanto lugar privilegiado.

reterritorializando, institucionalizando-se como novos municípios num jogo de interesses que se dava em escalas diversas.

1.3. A RELAÇÃO CAMPO E CIDADE: SOBRE JAGUARIAÍVA, ARAPOTI E WENCESLAU BRAZ

Ao analisar trajetos utilizados pelos homens nas representações cartográficas que trazem informações sobre vias de transporte pelos diferentes espaços representados, e que podem simbolizar a forma como as sociedades se organizam e se relacionam no processo de produção e reprodução humana em sua trajetória histórica, é possível observar facilmente que os fluxos se dão pelos espaços urbanos e rurais, representando uma rede de percursos utilizados pelas pessoas em suas mais diversas condições. O domínio e a vivência desses espaços são produtos da necessidade de ir e vir, relacionadas ao trabalho, ao lazer, à moradia, ao acesso à educação, saúde e serviços.

Considerando-se a malha ferroviária no ramal do Paranapanema, verifica-se o entrelaçamento dos espaços na trajetória dos trilhos, que serpenteando a rodovia (ou vice-versa?) penetra pelos caminhos da cidade, produzindo cruzamentos e atravessando bairros urbanos e rurais²³. Logicamente, essa é apenas uma reflexão básica em se falando das relações que a ferrovia pode produzir entre esses espaços, ressaltando-se que, assim como tantas outras redes técnicas, a ferrovia raramente concentra-se apenas nos espaços urbanos. Ao contrário, a lógica de funcionamento dessas redes requer a estruturação de sistemas de fixos e fluxos que podem estar localizados tanto pelos espaços rurais quanto urbanos²⁴.

²³ Quanto ao processo de hierarquização dos espaços que levou o espaço rural à condição de marginalização em relação aos espaços urbanos, é preciso destacar a dualidade cidade-campo, que "(...) foi construída sob o pressuposto de que dispersão versus concentração seriam suficientes para instaurar hierarquias entre ambos. Malgrado a concentração populacional e a densidade técnica típica de cidades, é de uma lógica formal reveladora a conclusão de que há uma dominação linear, com sentido único, imposto pela primeira" (PAULINO, 2005, p. 62).

²⁴ Rosas (2010), ao considerar a relação campo e cidade, ressalta que as áreas e as paisagens rurais superam as urbanas, o que convém pensar a relevância de se expandir o olhar geográfico sobre os estudos patrimoniais. O avanço técnico informacional, que simboliza o período moderno até os dias de hoje, está mais intimamente ligado a elementos urbanos, o que leva à desconsideração dos espaços rurais enquanto elementos a serem incorporados nas análises geográficas. Incorporar a paisagem rural ao recorte espacial desta pesquisa é uma tentativa de intensificar os discursos acerca das possibilidades de análise que recusam a dicotomia entre os espaços urbanos e rurais.

Pensar os espaços urbanos e rurais, em seus elementos formais e concretos, em suas abstrações e concretudes, imaterialidades e materialidades, é uma proposta que se projeta enquanto questionadora das dualidades produzidas pela ciência, intensificada na Geografia pela divisão entre a Geografia Física e a Geografia Humana.

1.3.1. Reflexões sobre a dicotomia campo e cidade

A proposta de uma superação dicotômica em um estudo sobre o patrimônio produzido pela ferrovia em seus processos territoriais remete a reflexões sobre aspectos da produção de conhecimento. Em diferentes metodologias, mesmo aquelas que muitas vezes se propõem dialéticas é sempre um desafio encontrar elementos relacionais que destaquem e discutam as contradições no pensamento científico.

Para Paulino (2015) trata-se de uma superação, apesar de as dissidências provocadas no meio científico serem algo que perpassa todas as “ciências da sociedade e ciências da natureza, entre tempo e espaço, entre outras tão pronunciadas na tradição cristã ocidental a ponto de o próprio Marx, após conhecer escritos identificados como marxistas, ter se declarado antimarxista” (SHANIN, 2012 apud PAULINO, 2015, p. 62).

Sobre a relação campo e cidade e a rede ferroviária, Furtado (2015) trata da proposta sedutora da modernidade como um ideal de libertação dos sujeitos do campo à exploração e às dificuldades do processo produtivo.

O conceito de modernidade assimilado pelo senso comum daquelas sociedades rurais na sua relação com a ferrovia é de algo que oferece mais do que aquilo que já se tem. Assim foi quando da instalação do aparato industrial no século XIX que libertou sociedades da dura exploração e cativeiro rural, criando um estilo de vida mais urbano, com um forte sentido comunitário. No entanto, a superação desta primeira industrialização nas cidades do interior por outras modernidades não trouxe nada mais que o abandono de antigas estruturas arquitetônicas e sociológicas. Refiro-me aqui, tanto à falta de políticas públicas viáveis e bem planejadas que assimilassem o impacto de novos modos de produção, quanto à reestruturação produtiva e precarização do trabalho que desde os anos

1980 vem contribuindo para a desvalorização do trabalhador. As “obsoletas” estruturas fabris são abandonadas, entregues às ruínas do tempo e, por estarem geralmente em lugares valorizados, passam a ser cobiçadas por empreendimento imobiliários. Agora o campo das disputas ganha o espaço da memória, história e patrimonialização, em confronto com aqueles que veem aqueles imóveis apenas como valor mercadológico (FURTADO, 2015, p. 52)

Um patrimônio industrial produzido a partir da proposta de modernidade representada pela ferrovia não escapa ao movimento do tempo e das relações de poder, conforme afirma Furtado (2015). Warnier (2000, p. 67) afirma que “a revolução industrial transformou radicalmente as economias tradicionais e deu origem às indústrias da cultura”.

Patrimônios industriais foram produzidos na dinâmica territorial da ferrovia, patrimônios estes que vão se constituindo desde o momento das suas instalações porque foram adquirindo significados culturais apropriados pelas pessoas que a vivenciavam. O que significa que o romantismo da *belle époque* e daquelas imagens cinematográficas das despedidas e reencontros nas estações, ou das paisagens do campo atravessadas pelas Marias Fumaças, podem também ser analisadas no sentido da saudade que o próprio termo “romantismo” sugere. No entanto, não há como evitar que o romantismo “permeie todas as considerações que envolvem o patrimônio, o lazer e o turismo” (CAMARGO, 2002, p. 10), mesmo essas palavras representando categorias de sociedades industriais.

Ou seja, sair do campo rumo à modernidade da cidade em busca de uma liberdade que é provisória, e que no decorrer do tempo vai assumindo novas formas de prisão, gerou contradições nessa relação campo e cidade. Sobre essa atração sedutora pela modernidade que os trens representariam:

As sociedades ruralizadas, ao se colocarem diante da sedução industrializante, trataram de incorporar aquilo que lhes pareceu, naquele momento, melhor para si mesmas. Assim, a modernização funciona como um elemento de transformação das culturas locais, permitindo a elas moverem-se na temporalidade histórica. Nas sociedades ruralizadas onde o trabalho mantém o homem preso ao local, os meios de transporte mais rápidos libertam o indivíduo de sua prisão sertaneja. A escolarização, prerrogativa da industrialização, se torna uma necessidade além de ser outro instrumento de liberdade. A indústria e o crescimento do urbano constituem ponto de fuga e de relativa independência. A despeito de toda crítica que se tem feito ao fenômeno da industrialização, o olhar dos historiadores brasileiros se concentram, até agora, em sua maioria, nos grandes centros e em suas estruturas (FURTADO, 2015, p. 51).

O sentido mais apropriado seria de uma desruralização, considerando-se situações em que muitas dessas pessoas nos centros urbanos vivem em condições marginais, de miséria e submissão econômica, e não ao contrário, o que sugere uma condição de urbanização, pois são constatadas a falta de moradia digna, educação, saneamento básico, emprego, etc. (ROSAS, 2015).

Percorrer os significados deixados pelas paisagens produzidas, e que refletem o resultado de processos territorializantes no local, corrobora para a reflexão sobre os significados que se lançam sobre definições que quantificam e qualificam os espaços urbanos como modos de vida predominantes no Brasil. Ferreira (2005) trata dessa problemática e do processo de qualificação dessas esferas (urbano e rural), e ainda, da trajetória de avanço das cidades sobre o campo.

Ferreira (2005) define que a partir da modernização do campo na década de 1960, e das mudanças que se deram no processo produtivo no modelo agropecuário brasileiro, intensificaram também as relações entre o meio rural e urbano. Nesse sentido

Em termos gerais, se comumente compreendíamos o campo como o espaço típico em que o modo de vida rural se desenvolvia, e a cidade como o espaço típico do modo de vida urbano, atualmente polarizar ou pensar que estas formas de organização estão muito distante torna-se tão arriscado, quanto afirmarmos que houve a eliminação do rural pelo urbano (FERREIRA, 2005, p. 12).

A produção das estruturas territoriais é, segundo Raffestin (2009, p. 19), “uma simbiose entre o mundo agrícola e o meio urbano”. No entanto, “o urbano formou-se a partir do rural, e criou tal separação, dicotomia e função, devido ao espaço que cada lugar é capaz de abranger” (ROSAS, 2015, p. 128).

Uma rápida revisão histórica desde os tempos antigos pode justificar essa afirmação, pois com o domínio das técnicas de produção de alimentos pela agricultura e superando-se a necessidade da subsistência com os excedentes vão surgir novas funções denominadas de urbanas, com o desenvolvimento da ideia de comércio e outras atividades especializadas. Assim, os territórios produzidos tanto no campo como na cidade “constituem espelhos das transformações dos espaços” (RAFFESTIN, 2009, p. 22-3).

Por outro lado, analisando-se fontes históricas produzidas no início do século XX, verificou-se que no contexto da instalação da ferrovia no ramal do Paranapanema a situação era inversa, se for considerado o processo produtivo do setor primário nas cidades paranaenses. Através desse material, observados durante a pesquisa bibliográfica sobre a relação da ferrovia na região do Norte Velho (ou Pioneiro) e nos Campos Gerais do estado, foi possível identificar agrupamentos de povoamento que iriam originar vilas e posteriormente alguns municípios (TRINDADE, 1927). Rosas (2015) afirma que essas vilas já seriam um princípio de forma urbana e ainda, que a organização desses adensamentos demográficos estão relacionados “aos fatores de ordem econômica, formando uma frente pioneira intencional, gerando comércios e atividades relacionadas a diversos ciclos, de acordo com a ocupação do espaço” (ROSAS, 2015, p. 126).

O exercício realizado ao se analisar fotografias do Álbum do Paraná (TRINDADE, 2017) pretende não reforçar um olhar dual, mas demonstrar o dinamismo das forças territorializantes. Para Rosas (2015), ao se pretender compreender a relação entre o campo e a cidade sob um enfoque que prioriza a dinâmica territorial material e imaterial é preciso entender que

Os municípios, como unidades políticas/administrativas, passaram a ter autonomia a partir da Constituição Federal de 1946, que se refere a todo espaço construído a partir das zonas rurais dicotomizando o rural e o urbano para fins administrativos e de acumulação de capitais. (...) A criação de espaços urbanizados e aglomerações, além da inserção de novas tecnologias, ampliaram, aos poucos a dicotomia entre o rural e o urbano. (...) Essa dicotomia teve início com a divisão social e territorial do trabalho, que trouxe indicativos de produção específicos de cada espaço. Porém, as cidades, frutos dessa divisão, surgiram a partir de espaços rurais (ROSAS, 2015, p. 126).

Para Fernandes (2005) trata-se de um processo de produção de fragmentação, dicotomização e conflitualização dos espaços a partir das relações sociais diante de intencionalidades que determinam uma representação, uma forma de poder, que se sustenta na receptividade dessa leitura fragmentada do espaço. Os discursos produtores da dicotomização entre o rural e o urbano podem ser debatidos a partir do processo de modernização do campo na década de 1960 e na intensificação das relações entre o meio urbano e rural (FERREIRA, 2005).

Ferreira (2005) afirma que a heterogeneidade produzida envolvem atividades econômicas e relações sociais que vão se estabelecendo, tanto nos

espaços urbanos quanto rurais, de forma que apesar de serem produzidos discursos que engrossavam a ideia de que o “desenvolvimento” estava na cidade, é extremamente perigoso polarizar ou se afirmar um processo de “eliminação do rural pelo urbano” (FERREIRA, 2005, p. 12).

Saquet (2006) afirma que existe um “movimento do real e do pensamento”, e relacionalmente falando-se, esta abordagem territorial representa “um dos caminhos que permite uma compreensão coerente do rural e do urbano e de suas relações ou tramas territoriais” (SAQUET, 2006, p. 61). Até porque este trabalho trata de um recorte em que a linha entre ruralidades e urbanidades é muito tênue, já que são municípios com populações pequenas e uma forte expressividade às tradições, diferentemente talvez das análises que consideram a relação campo e cidade em regiões metropolitanas.

O conceito de espaço geográfico é muito rico para essas discussões e reter dicotomicamente rural e urbano não dá suporte para o entendimento dessa complexidade da melhor forma. Limitar a análise de um ponto de vista metropolitano é muito pobre para entender a realidade de lugares remotos e pouco influenciados pelas regiões metropolitanas, nesses lugares o rural determina o ritmo de vida da população rural e urbana, além de manter as questões culturais e de identidade territorial presentes independente do grau de urbanização (ALVES; VALE, 2013, p. 39).

Sendo assim, relacionando-se tempo e espaço, cidade e campo e território e suas redes, faz-se uma reflexão sobre elementos, se não totalizantes, mas relevantes sobre o processo de territorialização da rede ferroviária no ramal do Paranapanema.

1.3.2. A ferrovia do campo às cidades

Sobre os fatores de ordem econômicas citados, as análises das fotografias e informações apresentadas no Álbum do Paraná organizadas por Trindade (1927) ilustram aspectos importantes dessa relação campo e cidade. O resultado do trabalho de leitura dessa fonte permite compreender elementos da dinâmica territorial da ferrovia, pois não apresenta apenas fotografias antigas ou informações da época, mas indica características elementares da organização social, política e econômica que permitem discutir a sua organização territorial.

Nesse sentido, Silveira (2003, p. 4) ressalta que “as estradas de ferro são resultado muito mais dos fatores econômicos do que das estratégias político-militares”. Essa observação pode ser verificada quando se reflete sobre a relação campo e cidade, e se ressalta o papel de destaque que as fazendas representavam enquanto centros de produção econômica, conforme verificados nos meios de comunicação que circulavam no início do século.

Em meados dos anos 1920, o destaque das informações contidas na obra de Trindade (1927) se dá à produção cafeeira, madeireira e pecuária, cuja a ideia de “desenvolvimento” partia da riqueza que os espaços rurais produziam. Da mesma forma, esses espaços eram produtores de sociabilidades e relações de trabalho que podiam ser vistas através das moradias retratadas, nos locomóveis que geravam energia nas fazendas, nos momentos de lazer e nas práticas religiosas. Nas representações projetadas nessas fontes históricas analisadas observou-se que era dos núcleos das grandes fazendas²⁵ da região que se organizavam as colônias, vilas e posteriormente os núcleos urbanos, consolidando-se elementos materiais e imateriais das relações territorializantes.

Jaguariaíva era rota de bandeirantes desde o século XVII, e um dos municípios que integra a Rota dos Tropeiros, que partia de Rio Grande do Sul pelo Caminho de Viamão para Sorocaba, no estado de São Paulo. Este aspecto, inclusive, é explorado pelo Departamento de Turismo local. Lugar de passagem e de pouso das tropas, sob a influência do Coronel Luciano Carneiro Lobo, passou a sediar a “Freguesia²⁶ de Jaguariahyva” em 1823, concedida pelo Imperador D. Pedro I (PREFEITURA MUNICIPAL DE JAGUARIAÍVA, 2018).

A vila teria sido organizada no entorno da Igreja em 1875 e desmembrada do município de Castro, conquistando autonomia política em 1892 (PREFEITURA MUNICIPAL DE JAGUARIAÍVA, 2018). Sobre Jaguariaíva e considerando-se que

²⁵ Quanto à Calógeras, “na década de 1870, este distrito era uma área formada por três grandes fazendas: Faxinal, Junqueira e Barreiro”. (NAKANO, 1995, p. 43). O patrimônio em que se localizava atualmente Wenceslau Braz foi formado quando em fevereiro de 1916, os proprietários da Fazenda Faxinal, Dr. Alfredo Penteado e sua esposa, realizaram uma doação de vinte alqueires de terra ao patrimônio da Câmara Municipal de Tomazina, área essa que abrangia as imediações do Km 70 do ramal Jaguariaíva a Ourinhos (GIL, 1998). Jaguariaíva, que integra a rota dos Tropeiros, surgiu a partir da aquisição da Fazenda Jaguariaíva em 1795 pelo Cel. Luciano Carneiro Lobo (IBGE, 2017).

²⁶ Em Portugal, “Freguesias” são as menores divisões administrativas, diferente do Brasil onde o município é a menor unidade político-administrativa.

Arapoti foi emancipada em 1955²⁷ e pertencera anteriormente à esse município e que Wenceslau Braz emancipou-se em 1935²⁸, respondendo anteriormente à Comarca de São José da Boa Vista, destaca-se um ponto de partida para se pensar os processos territorializantes e o movimento de desterritorialização e reterritorialização.

Na localidade em que surgiram esses primeiros povoamentos, eram terras habitadas por indígenas, pertencentes à grande família Guarani, aos Caigangues e Caiuás. Esses nativos eram os verdadeiros donos dessas terras que para o colonizador branco eram terras devolutas, mas existem indícios que muitos brancos já haviam passado por elas. O bandeirante Jerônimo Leitão, que depois foi governador da Capitania de São Vicente de 1572 a 1592, em 1565 havia destruído uma aldeia de guaranis na região, (penetrou o território dos carijós, em direção aos cursos dos Rios Tibaji, Cinzas e Paranapanema) (Moreira, 1975, p. 364 apud PEREIRA, 2012, p. 22).

O coronelismo concentrou grandes latifúndios naquela época e por toda a região destacavam-se lideranças políticas bastante influentes, o que não é nenhuma novidade na história da colonização do Paraná e do Brasil. Pereira (2012) cita que em sua vasta pesquisa historiográfica nos arquivos públicos de Curitiba encontrou diversas referências de nomes como Major Tomaz, fundador de Tomazina e Domiciano Corrêa Machado, fundador de São José do Cristianismo e o Barão de Antonina, talvez a maior referência entre os grandes proprietários de terra do estado.

Ressaltando-se que, assim como Jaguariaíva e Tomazina, São José do Cristianismo e depois São José da Boa Vista constituíam os maiores núcleos urbanos no final do século XIX dessa região. E se a tradição mantém alguns aspectos que se perpetuam na memória social local, muitas vezes ela é distorcida ou mal contada, como o fato de constantemente serem feitas afirmações de que as áreas ocupadas por duas cidades serem as mesmas de hoje em dia²⁹. É, portanto, uma possibilidade de estudos sobre a relação memória e patrimônio, já que a memória apresenta características que “permitem” esse jogo de interpretações e de esquecimentos. (POLLAK, 1989; 1992).

²⁷ Conforme Lemos (2010).

²⁸ Conforme Gil (1998).

²⁹ Sobre São José do Cristianismo e São José da Boa Vista.

A questão é que mesmo nessas grandes áreas de domínio de terras, e nos fatos e acontecimentos diversos que permearam as relações existentes entre as áreas de disputa desses territórios, existem muitas variáveis que simplesmente expandem a capacidade de análise dos processos territorializantes. Acredita-se que a falta de fontes históricas e a distância temporal seja um fator significativo. Um exemplo é o caso do Distrito Judiciário de São José do Cristianismo criado em 1870. De acordo com Pereira (2012) e outras fontes encontradas durante esta pesquisa, esse núcleo urbano foi deveras relevante naquela época e o primeiro povoamento da região do Norte Pioneiro teria desaparecido após a transferência da sede do Distrito Judiciário. Fontes históricas indicam que grande parte da população migrou para a nova sede, São José da Boa Vista (ou povoado Boa Vista) em 1875, localizado a 8 km de São José do Cristianismo.

Mas em relação aos trens, em muitas fotografias do Álbum do Paraná (TRINDADE, 1927) é possível notar que os trilhos eram estrategicamente instalados em grandes estabelecimentos rurais, olarias e serrarias. Sua ligação com a economia são claras, o que significa ressaltar os interesses locais na estruturação da malha ferroviária na região.

A pesquisa identificou outras referências construídas a partir da memória em relação à proximidade dos trilhos e empresas representativas às economias locais no passado, como por exemplo, em Jaguariaíva o Frigorífico Matarazzo; em Wenceslau Braz, a Serraria Maluf e o Instituto Brasileiro do Café (IBC); Arapoti, a Fábrica-mãe de Papel. Tais como:

Eu ouvi um comentário de que aquela firma de Telêmaco, mas não a nova, que eles tinham comprado um trecho aqui pra fazer o transporte deles, mas não sei se é! Porque a própria fábrica de papel ali (Arapoti) usava esse meio, era a época que eles mais usavam. E a madeira que eu tava comentando, que eles faziam parada aqui, de madeira, tinha os lugares de embarque de madeira ali, daí todos que traziam madeira embarcava ali. Se não me engano aqui era no Cerro que eles deixavam madeira. (ENTREVISTADO 13, 2017).

Olha a esperteza do conde Matarazzo! O Matarazzo se dá ao luxo de negociar com o governo Vargas de conseguir autorização, porque os vagões frigoríficos tinham uma linha que encostava dentro, pra abastecer a Câmara Fria! (ENTREVISTADO 49, 2018).

Sobre a atividade papelreira em Arapoti, verificou-se enquanto uma particularidade histórica desse município o fato de ali ter se instalado a primeira

fábrica de Papel da América Latina, retratada entre os “papeleiros” e pelas pessoas mais antigas como a “Fábrica mãe”. A referência à essa informação é apresentada no Álbum do Paraná organizado por Trindade (1927).

Nakano (1995) explica que a Companhia Brasileira de Papel foi inaugurada em 1922 e inicialmente fabricava papelão branco e papelão couro, e mais tarde em 1936, passaria a produzir celulose. O destino do transporte da produção era para o estado de São Paulo, Curitiba e outras localidades, inicialmente sendo necessário realizar o transporte em carroções de 8 cavalos, que só depois foram substituídos por caminhões até o despacho da mercadoria através da estrada de ferro. Porém, com a necessidade de facilitar o transporte da produção papeleira é construído um ramal de estrada de ferro de 9 quilômetros de extensão que ligava a fábrica à estação de Cachoeirinha, atualmente o município de Arapoti (NAKANO, 1995; TRINDADE, 1948).

Então, mesmo que as estações maiores sejam vistas como centros de atração urbana, como “catedrais do progresso”, em suas grandiosas arquiteturas resumindo um ideal das modernas cidades (MONASTIRSKY, 2006, p. 69), as paradas existentes nas “turmas”, construídas inicialmente como pontos estratégicos de manutenção dos serviços ferroviários, também expressavam uma objetividade nessa relação entre as formas e funções que a ferrovia demandava. Elas tinham uma função bem definida, que no decorrer do tempo vai desterritorializar-se, porque as novas tecnologias de acesso aos lugares com as mecanizadas móveis as desqualificam de sua função inicial. E dessa forma, as tecnologias e sua ligação com os centros urbanos vão se intensificando (porque no imaginário sempre as cidades serão os centros que têm mais oportunidades, desde que ocorreu a Revolução Agrícola e os primeiros núcleos urbanos se formaram).

A ferrovia é um tipo de empresa com a característica peculiar de ter uma abrangência nacional, cobrindo grande parte deste território. Retrocedendo à segunda metade do século XIX e, principalmente, à primeira do século XX, período de maior expansão dessa modalidade de transporte, podemos perceber como a capilaridade da ferrovia no país interferiu diretamente na formação e no desenvolvimento de muitos municípios, sobretudo os interioranos. Esses municípios teriam experimentado duas ondas colonizadoras: a primeira se fez sob a influência do conceito de civilização, quando aventureiros desbravaram sertões, destruindo o que consideravam barbárie, plantando suas fazendas; a segunda onda, impulsionada pelo sentido de progresso e movida à vapor, pulverizaram por todo o território seus trilhos, locomotivas e estações, elementos originais da modernidade industrial” (FURTADO, 2015, p. 48).

No entanto, enquanto uma proposta contrária à dicotomização das relações campo e cidade, insiste-se que é só uma questão de ponto de vista, como se o imaginário do “progresso” da ferrovia ainda pairasse desde o decorrer do século XX aos dias atuais. A intensificação da urbanização inverte a relação da sociedade com os espaços rurais, promovendo assim um discurso que dicotomiza os espaços rurais e urbanos³⁰.

1.4. AS TERRITORIALIZAÇÕES DA FERROVIA NO RAMAL DO PARANAPANEMA

As décadas de convivência humana com a ferrovia vêm produzindo um patrimônio que não é apenas material, mas imaterial, e é nesse sentido que se constrói a ideia de patrimônio, que é dinâmico, que é relacional, diacrônico e sincrônico. Trata-se de uma rede que vai se configurando em seus múltiplos aspectos.

Em suas relações com o território, as redes podem ser examinadas segundo um enfoque genético e segundo um enfoque atual. No primeiro caso, são vistas como um processo e no segundo como um dado da realidade atual. O estudo genético de uma rede é forçosamente diacrônico. As redes são formadas por troços, instalados em diversos momentos, diferentemente datados, muitos dos quais já não estão presentes na configuração atual e cuja substituição no território também se deu em momentos diversos. Mas essa sucessão não é aleatória. Cada movimento se opera na data adequada, isto é, quando o movimento social exige uma mudança morfológica e técnica. A reconstituição dessa história é, pois, complexa, mas igualmente ela é fundamental, se queremos entender como uma totalidade a evolução de um lugar (SANTOS, 2006, p. 177).

Acredita-se que analisar a historicidade desse processo, da construção até a suspensão das atividades ferroviárias permite compreender melhor os fatores da dinâmica desse território/rede.

³⁰ “A visão dicotômica dos espaços urbano e rural permaneceu por muito tempo em vigor pelos estudiosos dessa área. A cidade mantenedora das indústrias e atividades comerciais e o campo fornecendo alimentos para a cidade”. (ALVES; VALE, 2013, p. 34).

O ramal do Paranapanema é um projeto concebido em 1901, com o objetivo de atingir o Vale do Rio Paranapanema. Depois de passar por mudanças em seu traçado originalmente idealizado, teve sua construção iniciada pela companhia São Paulo - Rio Grande (WACHOWICZ, 1987). Segundo Kroetz (1985), a aprovação da construção inicial da concessão do ramal do Paranapanema deu-se através do Decreto nº 6.395 de fevereiro de 1907, com extensão inicial de 106 quilômetros chegando a São José do Paranapanema³¹. Em julho de 1911, o Decreto nº 8.815 considerou estendê-lo até a Colônia Mineira e daí ao vale do rio Paranapanema. Sua obra foi iniciada em 1912 com o objetivo de unir-se à Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, ligando assim a Estrada de Ferro Paraná à Sorocabana em Ourinhos no estado de São Paulo. (KROETZ, 1985).

Kroetz (1985, p. 82-83) se referiu às relações entre o Estado e as empresas estrangeiras que obtiveram a concessão da construção dessa estrada de ferro na região, ao afirmar que em “(...) julho de 1924, o ramal do Paranapanema estranhamente passou a fazer parte da Estrada de Ferro do Paraná, de conformidade com a determinação expressa na Cláusula XVII do termo de revisão de contrato entre a União e a Brasil Railway Co”. É preciso ressaltar que não se tratava apenas de explorar a malha ferroviária, mas as possibilidades de exploração madeireira e das terras devolutas como benefícios concedidos pelo Estado. (CARVALHO; NODARI, 2008).

Wachowicz (1987) afirma que os empecilhos na comunicação entre a região do Norte Pioneiro com Curitiba favoreciam o avanço das relações comerciais com São Paulo, e a esse fenômeno cunhou-se a expressão “perigo paulista”³². Wachowicz (1987, p. 105) ressalta que “Jacarezinho recebia uma ponte metálica ligando-a com São Paulo e, ao mesmo tempo, chegava o telégrafo, para ligar de uma vez para sempre todo o comércio desta zona do Paraná a capital paulista”.

³¹ Atual distrito de Calógeras, pertencente ao município de Arapoti.

³² O ramal do Paranapanema é citado enquanto uma forma de deter o “perigo paulista”, que consistia no esforço do governo paranaense que vinha desde o final do século XIX em impedir a região norte do Paraná torna-se “tributária da Província de São Paulo”. (WACHOWICZ, 1987, p. 105). Direcionar os trilhos em direção ao Norte Pioneiro era uma forma de controlar o desenvolvimento agropecuário que a região oferecia naquela época, especialmente ante ao prolongamento da estrada de ferro Sorocabana organizada pelo governo de S. Paulo, atraindo assim a produção do Norte Pioneiro para o Porto de Santos. (WACHOWICZ, 1987).

De acordo com os dados obtidos, em 1915 a ferrovia chegava aos distritos da Cachoeirinha (atual Arapoti) e São José do Paranapanema (atual distrito de Calógeras), e em 1919 no povoado de Novo Horizonte (atual Wenceslau Braz), Barbosas e Colônia Mineira (atual Siqueira Campos). No entanto, é possível verificar através da tabela 3 que a partir de 1919 o restante do percurso demorou quase duas décadas para ser concluído. Por esse motivo, é comumente encontrar referências a essa estrada de ferro como “a ferrovia dos desmaios” (SILVÉRIO et. al., 2011; WACHOWICZ, 1987).

Tabela 3: Estações ferroviárias do ramal do Paranapanema (PR)

Estações	Distância em km	Altitude (metros)	Data da inauguração
Jaguariaíva	0	840	19-10-1905
Jackson de Figueiredo	14 km	1.051	1931
Arapoti	28 km	870	18-7-1915
Egídio Pilôto	42 km	831	15-9-1948
Calógeras	52 km	841	18-7-1915
Wenceslau Braz	70 km	820	1-1-1919
Barbosas	89 km	777	15-8-1919
Siqueira Campos	99 km	665	15-8-1919
Eduardo Azevedo	114 km	784	15-9-1948
Quatiguá	122 km	676	13-5-1923
Joaquim Távora	133 km	634	7-9-1923
Humberto Pederneiras	143 km	-	-
Conselheiro Zacarias	152 km	630	4-10-1926
Platina	166 km	556	31-7-1927
Engenheiro Guimarães Carneiro	174 km	510	7-9-1928
Jacarezinho	190 km	436	5-10-1930
Costa Junior	199 km	412	26-1-1938
Marques dos Reis	209 km	394	26-1-1938

Fonte: CENTRO-OESTE BRASIL. Guia Geral das Estradas de Ferro-1960. Disponível em < <http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-sul-RVPSC/linha-Paranapanema.shtml>>. Acesso em 29 ago. 2017.

De acordo com a tabela 3, mesmo considerando-se o tempo do término da construção do ramal do Paranapanema, verifica-se a construção de outras estações pelos espaços já ocupados pela ferrovia, como Jackson Figueiredo, Egídio Piloto e Eduardo Azevedo.

Kroetz (1985, p. 84) analisa essa morosidade no avanço dos trilhos diante de resultados negativos obtidos pelas atividades na região entre 1922-1940, destacando que no período apenas em 1935, 1938, 1939 e 1940 os resultados

financeiros foram positivos. Os dados sobre esses períodos estão organizados na tabela 4.

Tabela 4: Movimento Financeiro do Ramal Paranapanema - Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande 1922-1940 (em mil réis)

Anos	Receita	Despesa	Déficit
1922	264:693	517:729	- 253:036
1923	312:125	435:125	- 123:052
1924	566:450	652:159	- 85:709
1925	463:934	794:454	- 330:520
1926	691:755	1.083:843	- 392:087
1927	941:593	1.009:439	- 67:846
1928	1.000:747	1.088:018	- 87:271
1929	1.211:219	1.376:457	- 165:238
1930	1.174:824	2.033:121	- 858:297
1931	1.305:825	1.937:656	- 631:831
1932	1.232:557	1.838:009	- 605:452
1933(1)	1.586:047	2.032:169	- 446:122
1934	1.643:539	2.133:889	- 490:350
1935	2.573:283	2.259:096	+ 314:188
1936	2.667:728	2.719:936	- 52:209
1937	2.746:355	2.856:070	- 109:715
1938	3.537:324	3.507:249	+ 27:074
1939	6.869:531	6.241:472	+ 628:059
1940	6.458:377	6.442:290	+ 16:081

Fonte: KROETZ, 1985. Relatórios da rede de Viação Paraná-Santa Catarina (1) incluído o sub-ramal Barra Bonita-Rio do Peixe.

Wachowicz (1987) atribui a demora à conclusão dessa estrada de ferro ao fato de o governo federal construir a partir de 1920 o sub-ramal Rio do Peixe, partindo da estação de Wenceslau Braz rumo à exploração carbonífera do Rio do Peixe. De acordo com Giesbrecht (2017) a partir desse sub-ramal havia as estações de linha: Wenceslau Braz (1922); Cerradinho (1922); Tomazina (1922); Pinhalão (1924); Japira (1925); Ibaíti (1925); Artur Bernardes (1940); Eusébio de Oliveira (1943); Lysímaco Costa (1948);

O ramal de Barra Bonita e do Rio do Peixe começou a operar em 1933 da cidade de Wenceslau Braz, no ramal do Paranapanema até a cidade de Tomazina. Foi sendo prolongado e no ano de 1948 atingiu seu ponto máximo, na estação de Lysímaco Costa, na zona rural do município de Figueira. Daí operou somente até 1969, quando, principalmente devido à pouca exploração das minas de carvão ao longo da linha, razão da

existência da ferrovia, foi suprimido, juntamente com os trens de passageiros, que, por sua vez, sempre foram pequenos trens mistos. (GIESBRECHT, 2017, p. 1).

Sobre os interesses da construção desse ramal, Wachowicz (1987) destaca que para favorecer o transporte de carvão da região de Ibaiti, na época Barra Bonita, para o ramal de Paranapanema, é aberta uma estrada de rodagem até o km 53, em São José do Paranapanema, onde hoje se localiza o distrito rural de Arapoti, Calógeras. No entanto, devido às péssimas condições de transporte, o proprietário Sr. Edvirge Carneiro vendeu a mina para um grande capitalista carioca, Sr. Souza Cruz, que teria usado de sua rede de influências para convencer o governo federal da necessidade da construção do sub-ramal, tornando assim o município de Ibaiti um importante núcleo urbano na região até os dias de hoje (WACHOWICZ, 1987).

Percebe-se que antes mesmo de o ramal do Paranapanema (Jaguariaíva - Jacarezinho) ser concluído, surge um pequeno ramal da linha-tronco, em direção ao oeste. Esse ramal partiu da estação de Wenceslau Braz em 1920, em demanda ao carvão mineral encontrado no vale do rio do Peixe (Laranjinha). Em 1922 chegava a Ibaiti. Foi construído pelo Governo Federal, atendendo a um pedido do novo dono das minas, o português Souza Cruz (ITCG, COLETÂNEA, 2008).

É possível verificar na situação descrita elementos que caracterizam as relações de poder que compõem a dinâmica do território da ferrovia na região. Alguns fatos permanecem de certa forma oculta, sendo difíceis de localizar em razão da carência de fontes que demonstrem dados referentes ao recorte após o período da finalização da construção. Porém, Kroetz (1985, p. 122) afirma que:

O desenvolvimento do Norte Pioneiro foi, portanto, o resultado da expansão da cafeicultura paulista. A participação da estrada de ferro, na região, colaborou, sem dúvida, para aprimorar e reforçar esse desenvolvimento. O surgimento na área de novos municípios, desmembrados de outros mais antigos, foi consequência do crescimento socioeconômico, em que a participação da infraestrutura ferroviária proporcionava essa expansão.

Mesmo constituindo-se em hipóteses, os obstáculos na realização do projeto de construção do ramal, em suas manobras administrativas e políticas, assim como os diversos interesses que a rodeavam, alteraram os planos iniciais de ligação da malha ferroviária à Sorocabana em Ourinhos (SP). Dessa forma, em 1937 o trecho é finalizado com a Estação de Marques dos Reis (Distrito de Jacarezinho), localizada

às margens do rio Paranapanema, na divisa com Ourinhos no estado de São Paulo. (KROETZ, 1985; GIESBRECHT, 2014). O ramal do Paranapanema terminaria a poucos quilômetros de Ourinhos, no estado de São Paulo.

Na década de 1950, o ramal do Paranapanema passa a integrar a RFFSA³³. Segundo Campos Neto et. al (2010) o objetivo do processo de estatização ocorrido com a instauração da RFFSA era focar no transporte de cargas e não de passageiros, num período em que foram realizados cortes de trechos considerados deficitários para a empresa ferroviária.

A falta de investimentos públicos na infraestrutura, devido à redução da poupança pública e a adequação ao modelo ideológico e “centrado na reforma do Estado e na necessidade do incremento da eficiência global da economia que ora se instala no país” (MARQUES, 1996, p. 5), justificava a montagem de uma nova formalização legal e institucional que priorizava o capital privado³⁴. Sendo assim, ao se defender o processo de concessão da malha ferroviária brasileira, o discurso do governo federal alegava que dessa forma haveria a reestruturação³⁵ desse meio de transporte no país.

As décadas que se seguiram trouxeram grandes obstáculos para as ferrovias. Na década de 1980, com a crise fiscal do Estado brasileiro, o modelo vigente de gestão das ferrovias se tornou insustentável. As receitas da RFFSA não eram suficientes para arcar com a dívida contraída. No final

³³ A Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) foi criada em 1957 enquanto uma ação centralizadora das empresas então estatizadas pelo governo federal, num processo de unificação de 42 empresas ferroviárias pelo país. No caso das ferrovias paulistas, não foram incorporadas à RFFSA, mas à estadual Ferrovias Paulista S/A (Fepasa). (CAMPOS NETO et. al. , 2010). Mesmo trazendo avanços para o setor ferroviário no país, como o aumento do número da tonelage nos transportes e uma melhor produtividade no trabalho, os problemas financeiros diante da administração federal não foram superados, e a integração trazida pela RFFSA apresentava um déficit significativo para a União. (CNT, 2013).

³⁴ A privatização do sistema ferroviário brasileiro faz parte do pacote de medidas neoliberais instituídas no Brasil no sentido de modernizar o sistema político administrativo a partir do período da redemocratização do país. De acordo com Stampa (2011, p. 19) “as consequências da reforma do Estado implementada pelos governos Collor, Itamar Franco e FHC e, ainda, em andamento pelo governo Lula (...) mantém-se a tendência de transferir a execução dos serviços sociais para a iniciativa privada”.

³⁵ Em 1994, o sistema ferroviário brasileiro era operado por quatro empresas, sendo três propriedades do Governo Federal (RFFSA, Estrada de Ferro Vitória-Minas e Estrada de Ferro Carajás) e uma do Estado de São Paulo (Ferrovias Paulista S.A.). (MARQUES, 1996). O ramal do Paranapanema era um trecho da malha ferroviária que pertencia à RFFSA. Em 1996, o trecho referente à RFFSA representava uma extensão de 22.100 km de ramais e vias principais, significando 77% da malha ferroviária total do país, atravessando dezoito estados brasileiros e chegando às fronteiras com a Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai. (MARQUES, 1996).

desse período, iniciaram-se os estudos para a retomada da participação do capital privado no setor. Na década de 1990, a malha da RFFSA foi concedida. (CNT, 2013, p. 18).

Em 1992, por recomendação do BNDS de que a empresa fosse privatizada, a RFFSA entrou para o Programa Nacional de Desestatização (PND). Entre 1996 e 1998 foi se consolidando o modelo de concessão do sistema ferroviário brasileiro a partir de seis malhas regionais, estipuladas para um período de 30 anos ³⁶(BRASIL, INVENTARIANÇA, 2018).

Silveira (2003) ressalta que em nome da economia de mercado haviam negociações de setores em empresas públicas, representado por grandes corporações econômicas interessadas em campos estratégicos do país.

Seguindo-se o processo de concessão da malha ferroviária no Brasil, a malha sul da RFFSA foi assumida pela Ferrovia Sul-Atlântica. (CASTELLO BRANCO, 2008). À América Latina Logística (ALL) foi então entregue o direito de administrar e controlar o transporte ferroviário do ramal do Paranapanema no Paraná desde 1997, que a partir de 2006, incorpora a Brasil Ferrovias e Novoeste Brasil, expandindo-se estrategicamente ao Centro-Oeste e estado de São Paulo. Dessa forma configurou-se como a maior empresa ferroviária do país (ANTF, 2017). Em 2001, o trecho ferroviário do ramal do Paranapanema teve suas atividades suspensas pela Concessionária ALL (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, 2017).

Em relação à RFFSA, Silveira (2003) explica que os leilões que tinham iniciado em 1995 encerraram-se em 1998, representando assim a transferência de bens ativos operacionais e não operacionais da RFFSA às concessionárias privadas. A questão é que em vários lugares os serviços foram desativados, gerando o acirramento de conflitos territorializantes e transformando muito desses lugares em bens não operacionais, como no caso das estações que foram sendo abandonadas.

A RFFSA também possui diversos ativos não operacionais, como terrenos, estações desativadas e outros imóveis espalhados por

³⁶ “A inclusão da Rede Ferroviária Federal S.A. no Programa Nacional de Desestatização através do Decreto n.º 473/92, propiciou o início da transferência de suas malhas para a iniciativa privada, durante um período de 30 anos, prorrogáveis por mais 30. Esse processo resultou na liquidação da RFFSA a partir de 07/12/99” (BRASIL, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL, 2017).

diversos estados do país. Esses ativos somam um montante de R\$ 22 bilhões que não foram incluídos no programa de desestatização. Parte desses imóveis está sem documentação regularizada, fruto da própria gênese da RFFSA e, também para que os concessionários tivessem interesse na exploração do transporte de cargas, evitando a exploração imobiliária (SILVEIRA, 2003, p. 292).

Em maio de 2007 é decretada a extinção da RFFSA através da Lei 11.483 (IPHAN; PROCHNOW, 2014). Dentro da atual lógica dos interesses do capital, a partir da desestatização e da decisão da ALL pelo fechamento das linhas no ramal do Paranapanema, tais resoluções são embasadas na alegação de sua inviabilidade econômica, devido ao trajeto ser cheio de curvas o que o caracterizaria como obsoleto para a empresa concessionária (ALEIXO, 2015).

Em 2015, a ALL formaliza a fusão iniciada em 2014 com a empresa Rumo Logística Operadora Multimodal S.A do Grupo Cosan (exportação de açúcar), passando à denominação Rumo S.A. (RUMO, Marcos históricos, 2017). A esse respeito, é comum entre os ex-ferroviários entrevistados o sentimento de negação em relação à inviabilidade econômica para a empresa na região. O discurso da inviabilidade das atividades ferroviárias na região, após o processo de concessão da ferrovia é uma questão de caráter bastante polêmico. Para Stampa (2011, p. 82),

(...) a separação do transporte de carga e transporte de passageiros acabou por colocar a RFFSA na rota de poderosos interesses econômicos privados, pois o transporte de cargas é fundamental para a realização efetiva dos lucros de determinadas empresas.

Campos Neto et. al. (2010), ao analisar o processo histórico da estruturação do modal ferroviário no Brasil, trata desse processo de estatização e posterior desestatização³⁷ conforme os panoramas econômicos do sistema brasileiro.

Se ao longo da história essa malha ferroviária foi construída para atender ao modelo econômico agroexportador vigente e mutável ao longo do tempo em seu conteúdo, mas não em sua essência, ainda hoje é possível perceber

³⁷ No sentido de não esgotar, mas frisar alguns encaminhamentos importantes para se compreender o processo de privatização no Brasil, Almeida (2011) ressalta que é preciso compreendê-lo enquanto um projeto construído historicamente por aqueles que detinham o poder político e econômico do país. Nem só uma série de ações em resposta aos desmandos das agências internacionais, nem só o protagonismo ao governo de FHC, mas o oportunismo de um discurso ideológico representado pela neoliberalismo.

que as ferrovias do Brasil guardam pouca relação com a criação de novos polos de desenvolvimento socioeconômico. São apenas um meio de transporte eficiente para as commodities agrícolas e minerais negociadas pelo país, produzidas ou extraídas em áreas tradicionais ou em novas fronteiras de monocultura (CAMPOS NETO et. al., 2010, p. 11).

Segundo Castello Branco (2008), essa dinâmica está permeada por ações que envolvem a alternância de controle público ou privado sobre a organização do transporte ferroviário no país. Na dinâmica da ferrovia no ramal do Paranapanema, destacam-se alguns elementos que representam aspectos econômicos, sociais e culturais, significando algumas possibilidades de discussão territorial na constituição do patrimônio ferroviário local.

Nas leituras realizadas e na análise de obras memorialísticas foram identificados alguns elementos para se entender algumas dessas relações territorializantes. Destacam-se, dessa forma, a relação entre a produção econômica e seus diversos interesses que contribuíram para a definição do território da ferrovia no ramal do Paranapanema.

1.4.1. A exploração econômica

A visão multidimensional, que embasa o conceito de território aqui compreendido, entende que toda a complexidade das decisões e dos interesses diversos que conduziram a implantação da ferrovia no ramal do Paranapanema foram importantes para a atual configuração espacial do Norte Pioneiro³⁸. Conforme vimos a construção desse ramal esbarra em obstáculos que “arrasta” a finalização do trecho durante a década de 1920, após atingir o município atual de Siqueira Campos.

A construção partindo de Jaguariaíva teve início em 1912, alcançando São José a 18 de junho de 1918 e no ano seguinte atingiu Wenceslau Braz. Em 1º de julho de 1924, o ramal do Paranapanema estranhamente passou a

³⁸ Existe um sentimento entre os habitantes locais de que essa região é “abandonada” pelo governo do Estado. A região é considerada Território da Cidadania, o que representa que ali se encontram índices de IDH abaixo de outras regiões consideradas mais desenvolvidas no estado no Paraná. No entanto, é preciso destacar que os processos de construção da ferrovia no Brasil perpassam responsabilidades alternativas entre públicas e privadas, fato que muitas vezes provoca confusão em se estabelecer a real dimensão que permeia sua implantação no país. Na memória da população local, não se tem dimensão de quem comandava os estágios da sua efetivação enquanto rede de comunicação e transportes na região.

fazer parte da Estrada de Ferro do Paraná, de conformidade com determinação expressa na cláusula XVII do termo de revisão de contrato entre a União e a Brazil Railway Company. (...) A partir de 1924, o restante do trajeto construído foi bastante moroso, pois somente em 1930 os trilhos deste ramal atingiram Jacarezinho. Devido a essa morosidade, o traçado foi novamente modificado, e, em 1937, ficou a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande ligada à Estação de Marques dos Reis. Não havendo mais necessidade de seguir até Ourinhos, porquanto a Estrada de Ferro São Paulo-Paraná fizeram a penetração no norte do Estado através dessa estação até Londrina, no Norte Novo (NAKANO, 1995, p. 49).

É difícil não se relacionar a cronologia das instalações ferroviárias aos aspectos econômicos que sua implantação representava aos interesses na época. Trata-se do período da história do Brasil em que grupos de poder regionais e oligárquicos eram dominantes. Dessa forma, supõe-se que a morosidade verificada no processo de construção da ferrovia, denominada por isso “ferrovia dos desmaios”, pode ser pensada enquanto “a falta de real interesse do governo federal influenciado por São Paulo em construir o ramal”, de forma que “feriam-se os objetivos expansionistas da economia paulista” (WACHOWICZ, 1987, p. 112).

E em se tratando de Arapoti e Wenceslau Braz é através do ramal do Paranapanema que os trens começam a circular por aquelas terras. Jaguariaíva, no entanto, viria a conhecer alguns anos antes a “modernidade” que essa revolução técnica simbolizava. A estação mais antiga, aquela ainda de madeira, foi construída para integrar a linha Itararé-Uruguaí, tronco da Rede Viação Paraná-Santa Catarina (RVPSC) (JAGUARIAÍVA, 2011). Segundo Wachowicz (1987, p. 107) “chegava a primeira locomotiva em Jaguariaíva, procedendo do Estado de São Paulo”. Posteriormente, a estaçãozinha de madeira foi substituída pelo edifício em alvenaria, tombado como patrimônio cultural.

Dentre os municípios do ramal do Paranapanema que constituem o recorte espacial deste trabalho, Wenceslau Braz e Arapoti são considerados povoados que resultaram do desmembramento de outras comarcas. Tem historicidades, portanto, que relatam o processo de conquista de autonomia política: Wenceslau Braz foi desmembrado do município de Tomazina, e Arapoti pertencia à comarca de Jaguariaíva. A ideia é que existe uma relação dialética entre campo e cidade, já que a organização espacial desses municípios é resultado de processos de desterritorialização e reterritorialização (HAESBAERT, 2016). É possível considerar, a partir da obra de Wachowicz (1987), que as relações que foram se configurando a partir do contato do homem “branco” com as tribos indígenas, depois com os

fazendeiros, posseiros, pequenos sitiantes, industriais capitalistas, políticos e líderes do governo, expressam aspectos importantes da dinâmica do território da ferrovia.

Trata-se de um ponto de vista, em que os elementos apresentados tem o propósito de entender o papel da produção econômica agrícola e do poder que emanava dos espaços rurais e que se repercutiam na estruturação da organização espacial, de forma que o esforço realizado em se situar geográfica e historicamente elementos do ramal do Paranapanema dá-se no sentido de se provocar reflexões acerca da relação campo e cidade.

1.4.1.1. O café

Sobre o processo de ocupação e colonização do Norte Pioneiro do Paraná, Wachowicz (1987) afirma que a sociedade que aqui foi se organizando apresentava traços coloniais semelhantes das sociedades paulista e mineira: “A sociedade do Norte Pioneiro nasceu com características patriarcais e principalmente latifundiárias” (WACHOWICZ, 1987, p. 95). No entanto, nos núcleos mais antigos da região como São José da Boa Vista, Colônia Mineira³⁹, Tomazina e Santana do Itararé, não foi verificada a ampliação da atividade cafeeira, cultura de maior relevância econômica no final do século XIX, período em que se deu o início da ocupação daquela região. Kroetz (1985) afirma que a colonização foi iniciada por mineiros e paulistas a partir de 1868 diante da possibilidade da exploração cafeeira. Uma grande dificuldade era o problema da escoação da produção devido à falta de comunicação com o restante dos estados do Paraná e São Paulo, tanto para os grandes quanto para os pequenos sitiantes e também os posseiros que integravam a maior parte da população que vivia em acentuada pobreza (WACHOWICZ, 1987).

Havia um interesse do governo do Paraná em resolver o problema do isolamento do Norte Pioneiro, aliado, obviamente, ao fato de que a cultura do café estava se expandindo na região de Jacarezinho e devido ao interesse em se beneficiar da riqueza que o “ouro verde” representava no período. Além disso, soava como uma tentativa de se baratear a distribuição para o consumo na região sul, assim como direcionar a produção ao Porto de Paranaguá (WACHOWICZ, 1987).

³⁹ Denominação anteriormente dada à localidade onde foi fundado o município de Siqueira Campos.

As possibilidades de desenvolvimento e exploração econômica da região do Norte Pioneiro do Paraná com a produção de café e a extração de madeira abundante, e os planos do Estado de São Paulo em atrair essa produção para o seu território, é um cenário a ser considerado para se entender o processo político que definiu os rumos da construção do ramal do Paranapanema (PARANÁ, ITCP, 2017; GIESBRECHT, 2014). O interesse dos paulistas amparado pela rede da ferrovia é uma hipótese histórica que pode explicar como os interesses dos grupos dominantes – e que podem determinar o início de um recorte histórico para a compreensão sobre a dinâmica territorial da ferrovia – iriam definir a atual configuração espacial da região.

1.4.1.2. As safras

Quando refletido sob a ótica das disputas na comercialização da exploração do setor primário e dominante no início do século XX, diante da riqueza da produção madeireira, que também é um aspecto identificado na região (GIL, 1998), e ainda, as possibilidades que o empreendimento cafeeiro produziam, têm-se elementos importantes para se entender a dinâmica do território-rede da ferrovia no ramal do Paranapanema.

Além disso, o processo de (re)territorialização que conduziu a instalação da ferrovia nesse ramal pode ser pensado pelas possibilidades de exploração dos outros recursos naturais, ou seja, como por exemplo, a produção dos “safristas”⁴⁰ (WACHOWICZ, 1987; CARVALHO; NODARI, 2008). Wachowicz (1987) destaca que após forte geada em 1902, a família Alcântaras, cuja produção de café ultrapassava 500.000 pés de plantas, resolveu mudar de atividades partindo para a produção de suínos. É claro que essa observação é apenas um caso retratado pela historiografia da região, no entanto, ilustra indícios do movimento no processo produtivo da lavoura de café para as safras de suínos enquanto atividade econômica.

⁴⁰ Wachowicz (1987, p. 96) explica que a safra “(...) derrubavam-se 20, 30, 50 alqueires de mato. Após a queimada, plantava-se milho, abóbora, batata doce. Quando o milho estava crescendo, o safrista percorria a região comprando porcos dos sitiantes. Oito, dez, quinze de cada um. Eram todos colocados em mangueirões. Quando o milho começava a amarelar, esses animais eram soltos no milharal. Quando havia vizinhos na redondeza, o porco era marcado (...). Passavam ali cerca de 100 a 120 dias. Com 60 dias já estavam em meia seiva. Dessa forma, com 13 ou 14 meses o porco alcançava 7 a 8 arrobas.

O destaque dado à produção safrista é um viés histórico aqui utilizado e que serve como um dos fios condutores da relação campo e cidade, e que ressalta um importante elemento desconhecido da maioria da população entrevistada. As memórias obtidas durante o processo de coleta de dados citam o transporte de cargas, mas as maiores referências são ao transporte de passageiros, enquanto um meio “moderno” de viajar tanto para as cidades vizinhas quanto para centros urbanos maiores nas décadas passadas.

Sobre o termo “safrista”, a partir do início do século XX e com o avanço da Estrada de Ferro Sorocabana, os produtores locais passaram a investir na produção suinocultura diante da perspectiva de “exportar milho a pé”. Trata-se de uma expressão resultante da estratégia do aproveitamento da produção de milho na criação de suínos, pois havia grande procura pela banha de porco, tornando a suinocultura uma importante atividade econômica.

Wachowicz (1987) destaca detalhes sobre o sistema de “safras” utilizado na criação de porcos, ressaltando que na região de São José da Boa Vista e Siqueira Campos os pontos de vendas eram Sengés, Jaguariaíva e Itararé. No entanto, havia outros municípios produtores que percorriam grandes distâncias para comercializar sua produção, muitas vezes indo até próximo a divida de São Paulo e Minas Gerais.

O aumento da produção de suínos na região atraiu a atenção de frigoríficos brasileiros, e na década de 1920 o industrial Francisco Matarazzo resolveu implantar no município de Tomazina um grande frigorífico, devido à sua grande concentração de produção de suínos (WACHOWICZ, 1987). No entanto, Wachowicz (1987) ressalta que devido à falta de incentivos fiscais e apoio político, o empresário Matarazzo optou por instalar o negócio em Jaguariaíva, empreendimento este inaugurado em 1924.

Dessa forma a oferta da produção na região ia aumentando e grande parte era absorvida pelo Frigorífico Matarazzo, pois há informações de que quanto mais próximo do estado de São Paulo, melhor se pagava pelo valor da arroba dos suínos. Por outro lado, quanto mais ao sul havia mais competitividade o que fazia que os preços caíssem, dessa forma a chegada de um grande frigorífico em Jaguariaíva viria a estimular a economia na região (WACHOWICZ, 1987).

O edifício sede das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (IRFM) em Jaguariaíva teve sua construção iniciada em 1918 e ocupa localização com fácil acesso à ferrovia que liga a cidade a São Paulo, principal destino de sua produção.

O local abrigou até 1964 um grande frigorífico que “foi instalado com maquinário importado, provavelmente o que havia de mais moderno para a época e manteve praticamente inalterado seu equipamento durante todos os anos de funcionamento” (PEREIRA, 2016, p. 6), e cuja atividade pode ser considerada como o motor do desenvolvimento econômico, infraestrutural e populacional da cidade. Posteriormente, o maquinário do frigorífico foi vendido integralmente e o edifício foi adaptado para receber uma tecelagem também pertencente às IRFM, mas que após o desmembramento do grupo foi gerida pela companhia Cianê e mantida em funcionamento até o início da década de 1990 (PEREIRA, 2016).

A fotografia 1 demonstra a proximidade da localização do frigorífico aos trilhos na cidade de Jaguariaíva.

Fotografia 1: Indústrias Matarazzo em Jaguariaíva (PR), 192?



Fonte: ACERVO MUSEU MUNICIPAL CONDE FRANCISCO MATARAZZO EM JAGUARIAÍVA – PR. FACEBOOK. Disponível em <https://www.facebook.com/1086532911442949/photos/a.1086590364770537.1073741828.1086532911442949/1086590958103811/?type=3&theater>. Acesso em 27 ago. 2017.

O discurso referente ao desenvolvimento de Jaguariaíva a partir da chegada do Frigorífico Matarazzo e da ferrovia é encontrado em diversas fontes que abordam o assunto, como descrito no artigo publicado em 2011 que trata da relação das indústrias Matarazzo e ainda do transporte ferroviário na sua produção industrial para diversas localidades.

Um dos sonhos antigos do conde Francesco Matarazzo era construir um frigorífico na Região Sul do Brasil. Ao passar de trem por Jaguariaíva, no Norte do estado, ele percebeu uma série de vantagens em investir na cidade: ponto estratégico por ter uma estrada de ferro, centro criador de suínos e ser cortada pelo Rio Capivari. A sede da indústria na cidade começou a ser edificada em 1918 e foi concluída dois anos mais tarde. No local funcionou o frigorífico da família até o ano de 1964. Matarazzo também instalou uma usina hidrelétrica própria para o funcionamento da empresa. Dificuldades econômicas obrigaram a família a abandonar o negócio. A partir daí, a família transformou o local em uma fábrica de tecelagem. Porém, no início dos anos 80 o espaço foi vendido para a Companhia Nacional de Estamparia. No início da década seguinte, todo o complexo industrial foi adquirido pela prefeitura do município. Os espaços internos e externos da antiga fábrica vêm passando nos últimos três anos por ampla revitalização, com remoção de entulhos e sucatas. O local abriga hoje uma escola municipal, duas empresas privadas e órgãos da prefeitura – incluindo uma sala de cinema para os alunos da rede pública (ANTONELLI, GAZETA DO POVO, 2011, p.1).

Enfim, o início de uma contextualização sobre o ramal do Paranapanema ressaltando o ciclo dos safristas é apenas um aspecto que ajuda a entender as relações políticas e econômicas que marcam a configuração econômica e social da região. No entanto, não se trata de apresentar um longo histórico sobre os aspectos da dinâmica da economia suinocultura ⁴¹ entre as cidades atravessadas por esse ramal. Até porque em algumas delas outras produções foram exploradas e ganharam notoriedade, como no caso da comunidade de Cachoeirinha, que mais parte passaria a ser denominada Arapoti.

1.4.1.3. A madeira

Parte-se da perspectiva de que o processo de territorialização da ferrovia no Paraná estaria ligado às decisões do governo federal em conceder às empresas

⁴¹ Na obra “Norte Velho, Norte Pioneiro”, Ruy Christovam Wachowicz (1987) apresenta com detalhes informações sobre diversas situações que permearam o ciclo safrista nessa região do Paraná. No entanto, buscou-se ressaltar como a economia agrícola era no sentido da subsistência mesmo, diante das dificuldades de produção e comercialização das produções. As safras vão ter um papel considerável na relação entre o campo e a cidade, pois o Frigorífico Matarazzo representa até os dias de hoje no imaginário das pessoas um elemento que juntamente com a ferrovia teria trazido o progresso e o desenvolvimento. Esse ideal de progresso teria sido coroado com a chegada de indústrias madeireiras, as quais representam na atualidade um importante polo papeleiro.

estrangeiras, como a *Southern Brazil Lumber and Colonization Company – Lumber*⁴² – e a *Railway Company*, a autorização “para exploração madeireira das florestas nas áreas marginais à ferrovia” além de projetos de colonização pelo estado (CARVALHO; NODARI, 2008, p.3).

Trata-se de uma conjectura de que a exploração madeireira é outro elemento importante na dinâmica da organização territorial da ferrovia na região, considerando-se a relação entre desenvolvimento das técnicas e as ações propostas por Santos (2006). O comércio madeireiro intensificado no estado justificaria a construção do ramal do Paranapanema, significando a solução para o problema de transporte dessa produção (KROETZ, 1985).

Os estudos realizados por Carvalho e Nodari (2008) sobre a empresa *Lumber* apresentam dados de relatório publicado em 1917, confirmando a intensidade da produção e a lucratividade obtida por sua madeireira em Cachoeirinha. Os autores afirmam que a Serraria de Cachoeirinha, localizada no km 34 do Ramal do Paranapanema, iniciou sua produção em 1916, e em menos de um ano produzia cerca de 70 m³ de madeira, destinadas ao comércio em São Paulo e Rio de Janeiro. Um dos fatores que tornava a operacionalidade mais fácil e lucrativa era a localização de uma serraria na propriedade, na qual atravessavam 15 km de linha férrea (CARVALHO; NODARI, 2008). Conforme já apresentado, naquele contexto esse distrito pertencia a Jaguariaíva, o qual só mais tarde teria se emancipado e passou a se chamar Arapoti.

A produção que era rural, como por exemplo, o café, a suinocultura e a madeira, exemplificam um olhar relacional acerca das relações territorializantes nesse território em rede que a ferrovia vai constituindo pelos espaços urbanos e rurais.

Dessa forma, a construção do ramal do Paranapanema está associada a um jogo de interesses entre o Estado e o capital, e esse é um dos aspectos mais relevantes que definem o processo de construção desse ramal. Do marco zero, da

⁴² “A *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, também chamada de *Lumber*, é bastante conhecida na historiografia regional catarinense e paranaense. O motivo é a grande popularidade que o tema da Guerra do Contestado (1912-1916) tem despertado no interesse do público, tanto acadêmico como em memorialistas e leitores curiosos por histórias locais. As últimas duas décadas presenciaram uma grande quantidade de livros escritos sobre a Guerra do Contestado, no entanto, nenhum trabalho de fôlego até agora se deteu especificamente na história da empresa e no seu envolvimento com a devastação da floresta de araucária na primeira metade do século XX”. (CARVALHO; NODARI, 2008, p.2).

estação em Jaguariaíva até a estação de Marques dos Reis em Jacarezinho, marco final do ramal, é possível observar que se passaram mais de três décadas, que finalizariam os 217,701 quilômetros de extensão, e a “ferrovia dos desmaios” a partir daí manteve suas atividades até 2001, após decisão da concessionária em suspender as atividades. Furtado (2015) trata sobre as transformações ocorridas no transporte ferroviário do Brasil e da sua relação com a sociedade brasileira.

Se por um lado os carros de bois entraram em desuso, as ferrovias brasileiras por sua vez se transformaram num obsoleto necessário devido à falta de investimento na sua atualização tecnológica. Sua importância econômica foi gradativamente reduzida a cargas específicas, à macro economia dos minérios e das siderurgias, e o transporte de passageiros praticamente desapareceu. Condição que, de certa forma, afastou a ferrovia da íntima convivência que mantinha com a sociedade da qual havia se tornado cúmplice de suas práticas e de seu cotidiano (FURTADO, p. 77).

É interessante associar que “as formas não nascem apenas das possibilidades técnicas de uma época, dependem também das condições econômicas, políticas, culturais, etc.” (SANTOS, 2014, p. 75). E se Kroetz (1985) associa a ocupação efetiva do Norte Pioneiro a partir da chegada da estrada de ferro é possível afirmar que as múltiplas territorialidades propostas por Haesbaert (2016) acompanham a ferrovia em sua dinâmica através do tempo. Dentro da rede mais abrangente em que a ferrovia se encontrava havia especificidades (condições econômicas, políticas, culturais, etc.) que foram conduzindo a própria relação entre o campo e a cidade.

Sob esse ponto de vista, o destaque que se pretende dar aos elementos do campo como “atraentes” aos interesses da ferrovia, tais como transporte da carga cafeeira, suinocultura e madeireira, por exemplo, é por considerá-los como condutores do processo da constituição da malha ferroviária, e por conseqüente, do patrimônio cultural formado no decorrer das décadas subsequentes.

1.4.2. A constituição das “Turmas”

Outro aspecto relacionado ao par dialético campo e cidade durante o processo de territorialização da rede ferroviária no ramal do Paranapanema é a

consideração de que a instalação dos pontos fixos da ferrovia foi determinante para a aglomeração populacional que iria produzir novas vilas e posteriormente novos municípios. A observação que se faz, no entanto, é que dentro do recorte espacial delimitado por esta pesquisa é preciso evitar um olhar dual entre os espaços rurais e urbanos. Desse modo defende-se que as “Turmas” são importantes elementos para se compreender os processos territoriais que envolvem a ferrovia, já que muitas localidades no interior do país foram se organizando a partir da dinâmica ferroviária.

Muller (2005) explica que nas turmas eram montadas estruturas que possibilitassem a manutenção do trabalho ferroviário. Nesses lugares eram construídas casas para os trabalhadores considerados essenciais ao funcionamento da linha, assim como oficinas com ferramentas e instrumentos necessários ao desempenho de suas funções. Cidades como Wenceslau Braz⁴³ e Arapoti são comumente citadas como desenvolvidas a partir da chegada dessas turmas (GIL, 1998; NAKANO, 1995). Em relação a esse aspecto, Kroetz (1985, p. 160) afirma que

O ramal do Paranapanema, no Norte Pioneiro, exerceu a mesma função que as outras ferrovias paranaenses e catarinenses, estimulando a estabilidade da colonização nas zonas de frente pioneira, fomentando prósperos núcleos urbanos e a produção organizada nas cercanias das suas estações.

A partir dessa informação, também compartilhada por um relato prévio de uma fonte oral, entende-se que essas casas das turmas eram construídas pela empresa ferroviária para os trabalhadores ferroviários “essenciais”, como função, além de moradia, de centros dispostos de oficinas e ferramentas necessárias à manutenção dos trilhos. Essa estrutura se baseava nas dificuldades de locomoção e na localização de casas disponíveis para morar até aproximadamente a primeira metade do século XX. Segundo Netrebka Ramos e Johansen (2014), inicialmente Wenceslau Braz era representada entre a população como o povoado “Setenta”, em razão do marco dos 70 quilômetros de distância ferroviária em relação ao marco

⁴³ “A busca pelos espaços e a necessidade de reconhecimento identitário podem ser verificadas nas fotografias postadas e compartilhadas do grupo público da rede social *Facebook*, ‘Trick – fotos antigas de Wenceslau Braz’. Mesmo armazenando inúmeras fotografias com diversas temáticas, esse espaço virtual destaca, como imagem de sua capa, uma fotografia antiga na estação ferroviária, sugerindo a presença da ferrovia na cidade enquanto elemento da identidade local” (NETREBKA RAMOS, 2016, p. 712)

zero localizado no pátio da estação em Jaguariaíva, sendo distribuídas sete turmas no decorrer desse trajeto. A tabela 5 apresenta informações referentes às turmas do ramal do Paranapanema entre o trecho Jaguariaíva-Wenceslau Braz, reconstituídas a partir de informações de ex-ferroviários obtidas durante o processo de investigação.

Tabela 5: localização das Turmas do trecho Jaguariaíva-Wenceslau Braz

	Área ocupada	Referência
Km 0	Cidade de Jaguariaíva	Pátio da Estação Ferroviária
Turma 1	Km 1 - Jaguariaíva	Perímetro urbano de Jaguariaíva
Turma 2	Km 14 – Área rural de Arapoti – Estação de Jackson de Figueiredo	Acesso se dá por uma estrada de terra a 7 km do trevo principal de Jaguariaíva sentido Arapoti, entrando à direita. Do asfalto até o local do lugar dessa estação são 3 km.
Turma 3	Km 28 – Área urbana de Arapoti	Pátio da Estação Ferroviária (centro da cidade)
Turma 4	Km 34 – Área rural de Arapoti	Próximo à Eucapinus.
Turma 5	Km 42 – Área rural de Arapoti	Povoado rural do Bairro do 44, próximo ao INCRA. Antiga estação Egídio Piloto
Turma 6	Km 52 – Distrito de Calógeras	Pátio da Estação
Turma 7	Perímetro urbano de Wenceslau Braz	Próximo Serraria Maluf, abrange localidade de bairro rural Turma Sete
Km 70	Cidade de Wenceslau Braz	Pátio da Estação Ferroviária
Turma 8	Perímetro urbano de Wenceslau Braz	Próximo ao Antigo IBC, abrange localidade de bairro rural Ribeirão Novo.
Turma 9	Área rural de Wenceslau Braz	Bairro rural Turma Nove

Fonte: Dados coletados pela autora, 2017/2018.

Organização: A autora, 2018.

Inácio (2003), em “Trabalho, ferrovia e memória: a experiência do turmeiro (a) no trabalho ferroviário”, disserta sobre a presença das turmas e as relações desenvolvidas na realização do trabalho ferroviário, em uma conceitualização pragmática da organização desses espaços:

Em relação a outros trabalhadores da empresa, constituíam um contingente que trabalhava em condições específicas. Moravam em casa de turma, formadas em média com seis trabalhadores, separados de dez em dez quilômetros, residindo nas margens dos trechos da ferrovia, algumas próximas outras distantes das cidades, chefiados por um feitor que também

residia nas turmas e por um mestre de linha que passava esporadicamente pelos locais de trabalho (INÁCIO, 2003, p. 11)

Inácio (2003) explica que os trabalhadores ferroviários alojavam-se com suas famílias em casas da empresa ferroviária, dispostas a cada dez quilômetros de distância, às margens da ferrovia⁴⁴. O padrão das casas não seguia um modelo único, dependendo dos recursos disponíveis em cada contexto, variavam desde casas de alvenaria a casas de pau-a-pique. O número de casas e trabalhadores disponibilizados em cada turma também variava, em alguns casos dependia das necessidades de intervenção nos trechos, ou ainda, não chegava a dar conta dos constantes problemas que ocorriam em trechos mais problemáticos (INÁCIO, 2003).

Certamente, a marcação indicada por Inácio (2003) não representava um padrão da rede ferroviária, já que Muller (2005) destaca que eram fixadas a cada 20 quilômetros de distância uma da outra. Inácio (2003) cita uma localização de 10 em 10 quilômetros. No entanto, os dados obtidos indicam que os padrões variavam de acordo com os diferentes lugares e obstáculos encontrados pelo caminho.

Entende-se que a instalação dessas turmas vai mobilizar a estrutura dessas cidades na época, compondo relações sociais, econômicas e culturais que produziram elementos que tornar-se-iam identitários nessas localidades. Esse contato entre o cotidiano do trabalho ferroviário e os relacionamentos produzidos dessa relação dialética resultam em lembranças que proporcionam um processo de rememoração do passado, as quais são consideradas de extrema importância para a defesa do patrimônio ferroviário.

Por outro lado, refletindo-se inicialmente sobre a implantação dessa rede técnica, ao mesmo tempo em que se destaca o produto dessa interação entre o ferroviário e a sociedade local, é importante destacar que a construção dessa ferrovia constituiu uma forma de atração que teria levado trabalhadores rurais a deixar suas atividades na agricultura e a integrar a força de trabalho na remoção dos

⁴⁴ Apesar de trazer outro recorte espacial (Estrada de Ferro Goiás) e temporal (1950-1970) é relação entre os espaços do campo e da cidade. O autor destaca que diante das alterações administrativas ocorridas no decorrer do tempo, as quais tratou-se anteriormente, e ainda devido aos avanços tecnológicos que a ferrovia sofrera na prática de suas atividades e que transformaria a dinâmica do trabalho ferroviário (novas locomotivas e combustíveis), ocorre a mudança para as cidades da moradia desses trabalhadores. As cidades em meados da década de 1950 em que a ferrovia atravessa passam a contar com ruas em que são agrupadas casas conhecidas como da Turma da Rede (INÁCIO, 2003).

obstáculos naturais e na instalação dos trilhos⁴⁵. Por outro lado, Inácio (2003) destaca questões de relacionamentos conflitantes entre fazendeiros e trabalhadores rurais, devido aos deslocamentos para o trabalho ferroviário. De qualquer forma, trata-se de condições que permitem refletir sobre os processos territorializantes que determinam as relações sociais, tanto nos espaços rurais quanto nos espaços urbanos, durante o processo de construção do ramal do Paranapanema⁴⁶.

Essa questão do processo de construção e manutenção de trecho entre Wenceslau Braz e Arapotí foi relatada em entrevista realizada em 2014 por um ex-trabalhador que relatou as dificuldades e os perigos enfrentados em sua função. Os acidentes acabavam sendo frequentes, considerando-se a falta de instrumentação de segurança de trabalho e a inexperiência dos trabalhadores acostumados às tarefas agrícolas, devido à migração do trabalho rural para os serviços braçais na ferrovia.

Esses lugares são lembrados de diversas formas, sendo as relações de trabalho que ali se instituíram no decorrer do tempo importantes fontes que podem colaborar na análise. Zambello (2009), ao tratar da identidade ferroviária, discute a relação entre o espaço e representações sociais dos ferroviários. Se considerarmos da implantação da ferrovia até o seu auge em meados do século XX, para a grande massa de trabalhadores a atividade ferroviária era dura, de uma rotina intensa.

Os relatos do trabalho do passado explicitam a dureza das antigas atividades, o calor intenso da fornalha, as regras disciplinares e as discriminações humilhantes. Essas são algumas marcas do trabalho do passado. No presente, o abandono dos trilhos e a falta de movimentação nas estações oferecem apenas sinais das antigas funções exercidas no passado (ZAMBELLO, 2009, p. 74).

⁴⁵ Algumas entrevistas relatam a procura pelo trabalho ferroviário enquanto uma oportunidade de uma renda mensal, diante das dificuldades encontradas no campo e na produção agrícola.

⁴⁶ No Álbum do Paraná, Volume 3, (TRINDADE, 1927), que constitui uma importante fonte sobre as relações econômicas, políticas, sociais e culturais no início do século XX, é possível verificar muitas notícias e fotografias referentes à instalação e à presença da ferrovia no ramal do Paranapanema. Foram selecionadas e analisadas fontes históricas nesse material que colaboraram para análise do contexto da época, de forma a entender os processos de apropriação espacial daquela sociedade. Nessa obra histórica, foi possível perceber algumas representações sobre aspectos do cotidiano das pessoas, em suas relações de trabalho, de produção, de lazer, de moradia, de transporte, religiosas, etc.

Inácio (2003) destaca as relações de trabalhadores rurais, que sob a responsabilidade dos “turmeiros” encontravam dificuldades em se adaptar ao trabalho ferroviário:

Acostumados a uma forma de trabalho vivenciada em fazendas, eles ainda não haviam experimentado uma relação como a que experimentaram no trabalho ferroviário, como o cumprimento de horário para as atividades e vigilância constante de um feitor. O dia de trabalho se iniciava às sete horas, quando os trabalhadores, ao saírem das casas, reuniam sob a chefia do feitor e saíam para locais a serem escalados para o trabalho. A cada dia, um trabalhador era escalado para fazer a “ronda”. Saía de madrugada para percorrer os dez quilômetros onde havia turma e, depois, se juntava aos trabalhadores para o dia de trabalho (INÁCIO, 2003, p. 29).

As dificuldades encontradas pelos trabalhadores ferroviários estudados por Inácio (2003) e observadas nesta pesquisa, como mudanças no ritmo de trabalho, dificuldades de relacionamentos com os superiores, má remuneração, falta de direitos trabalhistas, provocavam muitas vezes um movimento de retorno às fazendas durante as atividades enquanto uma forma de melhorar suas remunerações.

Os trabalhadores, ao experimentarem relações de trabalho em condições extremamente precárias, em locais próximos das fazendas, movimentavam em alguns períodos das turmas para as fazendas e, sem deixar a empresa, desenvolviam algumas atividades nas propriedades rurais, como corte de lenha, o que possibilitava um ganho adicional (INÁCIO, 2003, p. 34-5).

Conforme discutido, o movimento dos trabalhadores rurais para serviços ferroviários indicam a oferta de mão-de-obra de fazendas que se espalhavam pelos espaços em que a ferrovia vinha se constituindo. É preciso considerar que as atividades desenvolvidas há aproximadamente um século, período em que se estabeleciam as relações de poder que determinaram as decisões sobre a instalação da ferrovia no ramal do Paranapanema, eram majoritariamente de natureza rural e não é difícil encontrar fontes que indicam a influência dessa liderança na estruturação e organização espacial desses lugares. Dessa forma, torna-se relevante compreender a influência das lideranças rurais na constituição desse território .

1.4.3. A relação a ferrovia e as lideranças locais

Conforme discutido neste trabalho, o processo de territorialização da ferrovia nesse ramal está atrelado aos interesses que se dão em diversas escalas de análise. Esta pesquisa verificou casos em que lideranças rurais e políticas foram determinantes para a implantação da ferrovia na região das cidades estudadas. Essa observação pode ser verificada diante da informação de que

O decreto 3.947, de 7 de março de 1901, já autorizava ligar Jaguariaíva, situada na Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande à Jacarezinho e daí com a Sorocabana. A construção da ferrovia iniciou-se a partir de Jaguariaíva, em 1912, Alcançava S. José do Paranapanema, atual Calógeras, em 1918 e no ano seguinte chegava a Wenceslau Braz. Esta estrada originalmente deveria passar por S. José da Boa Vista, o mais antigo núcleo urbano da região. Lá chegaram os engenheiros e abriram as picadas, mas a estrada de ferro traria bandidos, ladrões, *mulheres*, doenças, etc. (...) Passou então a ferrovia a poucos quilômetros para oeste, na localidade que se chamou Wenceslau Braz. Em consequência, poucos anos após, era extinto o município de S. José da Boa Vista, passando inclusive a comarca para Wenceslau Braz. Quase toda a população de S. José da Boa Vista e Santana do Itararé, passou-se para Wenceslau Braz e Siqueira Campos (WACHOWICZ, 1987, p.110).

Elemento que inclusive permite refletir sobre uma representação que explicaria o desenvolvimento urbano de Arapoti. Sobre a organização territorial desta localidade, esta pesquisa observou que aspectos da memória “vividos por tabela” e ainda “pessoas, personagens”, como explica Pollak (1992, p. 2) aparecem no jogo de territorialização, desterritorialização e reterritorialização (HAESBAERT, 2016), considerando-se aspectos da relação campo e cidade.

Segundo informações obtidas durante o processo de entrevistas⁴⁷, o atual bairro rural Cerrado das Cinzas⁴⁸ era um Distrito Judiciário de Jaguariaíva, e que determinada liderança política da época não teria dado permissão para que a ferrovia passasse por suas terras. A autorização dada por D. Romana, proprietária das terras da Fazenda Capão Bonito, em cuja área atual teria se organizado o núcleo populacional no entorno da estação ferroviária em Arapoti, pode ser

⁴⁷ Através da História Oral foi possível observar o processo de reconstrução da memória e do resgate de elementos identitários transmitidos através das gerações. (ALBERTI, 2004; NORA, 1993).

⁴⁸ Em 06 de março de 1909 era realizada a Ata de instalação do Distrito Judiciário do Cerrado. (ARAPOTI, Tabelionato de Notas e Protestos de Arapoti. Termos de Audiências. Livro nº 1, folhas 1 e 2).

entendido como um fator importante nos processos de territorialização da ferrovia no ramal do Paranapanema. De acordo com o relato de uma moradora publicado por Nakano (1995, p. 70):

Papai dizia que conhecera o Cerrado, quando ele ainda era uma próspera comunidade da “boca do mato”, com cartório, delegacia e animadas festas religiosas. Foi a estrada de ferro – a mesma que promoveu o nascimento de Arapoti – que, passando ao largo do Cerrado, decretou a sua decadência. A vida é assim mesmo: alegria de uns, tristeza de outros... Mas, deixa pra lá. Pra mim, o Cerrado nada mais é do que o vestígio de uma lenda. Em matéria de vila, Arapoti, sim, era uma beleza!

No caso relatado, assim como no episódio do desinteresse das autoridades de Tomazina em favorecer a construção do frigorífico Matarazzo em seu município, como no poder do coronel de São José da Boa Vista em impedir que a ferrovia passasse pelas bandas de seus domínios, e nos outros exemplos sugeridos no decorrer do texto, apresentam-se aspectos importantes e fatores de reflexão sobre os processos territorializantes nesta discussão sobre a relação transporte ferroviário e espaço urbano e rural. Conforme Rosas (2014)

Estudar o campo e a cidade significa reestruturar a forma de refletir da sociedade em relação ao seu espaço de vida, de trabalho e de relações pessoais e materiais. Pensar tais espaços é conhecer a história de cada lugar, sua essência sentida através das paisagens nos diferentes territórios, compreendendo e vivendo suas relações e evolução ao longo dos tempos (ROSAS, 2014, p. 124).

Os enfoques apresentados, no entanto, não devem ser tomados como determinantes, mas elementos que podem constituir um ponto de vista sobre a constituição e o estudo do patrimônio ferroviário⁴⁹. São observações feitas sobre as relações de poder que teriam tido um papel importante na atual configuração espacial da região estudada, considerando-se obviamente que os espaços urbanos e rurais são relacionais, e que a ferrovia constitui apenas um episódio nas paisagens constituídas no decorrer do tempo.

Alguns das “Turmas” citadas, configuram-se atualmente como áreas urbanas, outras permanecem enquanto bairros rurais, outras eram vilas que

⁴⁹ Ver Michel de Certeau, *A Escrita da História*, 1982, sobre os prismas da produção historiográfica, considerando-se a impossibilidade da neutralidade do pesquisador em sua narrativa.

remetiam a urbanidades que foram desintegradas pelo tempo, como no caso do Cerrado. Porque mesmo sendo vilas, podemos dizer que se constituíram em urbanidades, “como início de uma forma urbana”, conforme defende Rosas (2015, p. 128). Nesses espaços, tanto urbanos quanto rurais, superando-se as dicotomias, é permitido observar vestígios materiais e imateriais na qual a memória pode ser enquadrada, assim como requer e objetiva este trabalho, cujo foco é o patrimônio cultural ferroviário.

CAPÍTULO II

2. A MEMÓRIA E O PATRIMÔNIO DA FERROVIA NO RAMAL DO PARANAPANEMA

Um patrimônio cultural foi sendo produzido desde a implantação da ferrovia no ramal do Paranapanema, e dado início a um processo de patrimonialização que é atravessado até os dias de hoje por relações de poder permeadas por comportamentos conflitantes. O resultado dessas relações territoriais é parte da metodologia empreendida por esta pesquisa, que as entende como elementos importantes para análise desse patrimônio produzido no tempo e no espaço. Nesse sentido, trata-se de um universo representativo apoiado nas formas que estruturam os vestígios da ferrovia nesse ramal. Uma relação, portanto, entre as materialidades e imaterialidades desse patrimônio cultural ferroviário.

Este capítulo apresenta uma discussão sobre elementos importantes à caracterização patrimonial da ferrovia nas cidades estudadas, de forma a estabelecer uma relação dialética entre o patrimônio e a memória. O objetivo desse capítulo é compreender essa relação sob a perspectiva do estudo da memória enquanto conceito e metodologia e da observação dos sentidos produzidos pelos sujeitos sobre o patrimônio ferroviário.

Para Claval (2007), a virada cultural a partir da década de 1970 permite olhares que não se fixam apenas nas formas, cores, funções racionais e econômicas, mas na busca pelos sentidos que esses lugares podem representar às análises geográficas. Paul Claval (2007, p. 297) discorre sobre a natureza dos espaços humanizados e seu caráter complexo, que se revela em aspectos funcionais e simbólicos marcados pela cultura produzida pela experiência humana no tempo e no espaço. Tecnologias e seus produtos, subjetivados pelos valores e preferências humanas é que dão capacidades aos homens de estruturar e organizar os espaços.

Dessa forma os homens deixam sua marca na superfície da Terra, e o conhecimento sobre a trajetória dessas experiências nos ajuda a compreender os aspectos sociais do presente. Esses espaços são continuamente herdados e

reelaborados pelos sujeitos historicamente produzindo novos significados conforme são definidas as novas formas de utilização dos espaços.

Segundo Lefebvre (1979), não é possível chegar às relações concretas sem a arte da abstração, pois o erro está em separar (relativizar) ao invés de relacionar. Sendo assim, este trabalho entende que a “razão estabelece as relações, a unidade, o concreto” (LEFEBVRE, 1979, p. 114). Neste sentido, entende-se que é preciso analisar aspectos acerca do patrimônio cultural produzido pela ferrovia a partir da percepção e da memória dos sujeitos observados. Memória e patrimônio, entendidos de forma correlacional, num esforço em se superar as dicotomias entre as concepções formais e dialéticas.

Portanto, o estudo da memória ferroviária no ramal do Paranapanema se dá a partir do interesse pelo fenômeno, destacando-se a memória dos lugares e dos sentidos humanos. Sobre o patrimônio, o enfoque é dado às perspectivas do ponto de vista legal e da apropriação do sujeito, apresentando-se uma discussão que trata de entender a partir da teoria e de trechos dos relatos obtidos por esta pesquisa algumas particularidades dessa relação entre a memória e o patrimônio ferroviário.

2.1. AS REPRESENTAÇÕES SOBRE A FERROVIA

Segundo Claval (2007, p. 13) o processo de modelagem dos espaços é delineado a partir de práticas que envolvem “estritamente o ato, a representação e o dizer”, abarcando tanto o ambiente material quanto social, o que nos leva a agir “de acordo com aqueles que nos olham, aqueles a quem contaremos o que fazemos ou aqueles que escutaremos falar”. A lógica do mundo é dada a partir da construção de sentidos proposta nos discursos que atravessam as relações sociais, dos produtos culturais resultados das ações humanas, das coisas que podem ser vistas (materiais) ou não (imateriais).

Seguindo esse raciocínio, Jovchelovitch (2008, p. 73) afirma que:

Esse sistema de relações intersubjetivas e interobjetivas é o que define a forma simbólica dos objetos no mundo social, e, em última análise, o conjunto de códigos simbólicos compartilhados que estabelecem o que nos aparece como real em um tempo e contexto determinados. Esse processo ocorre ao longo do tempo e se torna institucionalizado, de modo que novas

gerações encontram a atividade da representação como um ambiente simbólico já organizado em tradições culturais e enquadres institucionais que lhes precedem, mas também estão abertos a nova atividade representacional que eles haverão de produzir.

Jovchelovitch (2008) refere-se a esse movimento dinâmico entre a tradição e a criação de concepções sob novas aparências, devendo-se levar em conta a questão da significação e do contexto histórico que abarca os aspectos emocional, social e cultural. Não é à toa que as representações sociais são denominadas por Moscovici (2013, p. 40) de “criaturas do pensamento”, sendo um trabalho comunicativo de produção simbólica, que depende de “sua capacidade de produzir sentido, de significar” (JOVCHELOVITCH, 2008, p. 71).

De acordo com Bosi (1994, p. 44-45), “a percepção aparece como um intervalo entre ações e reações do organismo, algo como um ‘vazio’ que se povoa de imagens as quais, trabalhadas, assumirão a qualidade de signos de consciência”. Bosi (1994) trata da relação entre o ato de perceber e de lembrar. O ato de lembrar está associado ao vocábulo francês *sous-venir*, ou seja, vir à tona, deixar aflorar o passado a partir de uma consciência corporal e presente da percepção (BOSI, 1994). Percepção e lembrança são produções humanas que têm sentidos diferentes, apesar do elo que os mantém⁵⁰. Sendo assim interessa-nos entender a memória cujo princípio central é a conservação do passado, sendo que “este sobrevive, quer chamado pelo presente sob as formas de lembrança, quer em si mesmo, em estado inconsciente” (BOSI, 1994, p. 53).

(...) quando essa lembrança reaparece, não é consequência de um conjunto de reflexões, mas de uma aproximação de percepções determinada pela ordem em que se apresentam determinados objetos sensíveis, ordem essa resultante de sua posição no espaço (HALBWACHS, 2003, p. 53).

Essa consciência corporal relaciona-se à ideia de que uma lembrança sempre será trazida à tona a partir do presente. Dessa forma, o processo de coleta de dados desta pesquisa partiu em busca daquilo que Halbwachs (2003, p. 43)

⁵⁰ Halbwachs (2003, p. 53-4) explica que “(...) as percepções limitam-se a reproduzir objetos exteriores, não contêm nada mais do que esses objetos e não podem nos conduzir além deles. Dai a convicção (...) de que elas serviram unicamente para nos deixar em determinada disposição física e sensível, favorável ao reaparecimento das lembranças”.

denomina de “razão sensível”, ou seja, “um estado de consciência puramente individual”, que nos permita observar a possibilidade de relação entre memória e patrimônio e o processo de construção de territorialidades acerca da ferrovia.

2.2. A MEMÓRIA FERROVIÁRIA

Memória é um dos principais elementos deste trabalho, entendido tanto como conceito teórico quanto metodologia de análise. O embasamento teórico a esse respeito se faz através dos estudos apresentados por autores como Halbwachs (2003), Nora (1993), Bosi (1994), Pollak (1989; 1992), Monastirsky (2006; 2009), Petuba (2005), Alberti (2004). Portanto, as características e especificidades da memória enquanto um fenômeno humano são fatores norteadores para a apresentação dos dados obtidos pela pesquisa.

(...) a memória é um campo minado por lutas que colocam em perspectiva justamente o direito de lembrar e de contar a história de outras formas, a partir de outros lugares e outras vivências muitas vezes segregadas e ou silenciadas no duplo movimento de ocultação e clarificação realizado pela memória (PETUBA, 2005, p. 6).

Parte-se do princípio de que a memória é uma forma de expressividade humana, formada no instante em que os sujeitos dão sua contribuição para a produção de conhecimento que visa explicar uma realidade aceitável. Nora (1993) associa o interesse aos lugares de memória (cristalizada e refugiada) ao atual contexto do estágio da humanidade, que representa um momento conflituante em que a “consciência da ruptura com o passado se confunde com o sentimento de uma memória esfacelada, mas onde o esfacelamento desperta ainda memória suficiente para que se possa colocar o problema de sua encarnação” (NORA, 1993, p. 7).

Nesse sentido, Choay (2001, p.135) afirma que “a consciência do advento de uma era nova e de suas consequências criou, em relação ao movimento histórico, outra mediação e outra distância, ao mesmo tempo que liberava energias adormecidas em favor de sua proteção”.

A memória é, portanto, um importante elemento no reconhecimento da identidade e da preservação cultural de um determinado grupo social, o que acaba

sendo uma ferramenta importante para este trabalho. Tem relação com os conflitos entre preservar e esquecer, entre traçar as particularidades que as partes dominantes das relações de poder querem instituir como relevantes àquela sociedade. Segundo Monastirsky (2009, p. 331):

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.

Nesse sentido, Pollak (1992, p. 5) trata da relação sociedade-espço-tempo, afirmando que “a memória é um elemento constituinte do sentimento de identidade”, em que destacam-se três elementos: i - unidade física, a ideia de que existem “fronteiras de pertencimento ao grupo”; ii - a continuidade dentro do tempo, uma trajetória no tempo; iii - sentimento de coerência.

Na concepção deste trabalho, essa “fronteira” deve ser entendida sob uma condição fluida, reticular, e, aliás, sendo muito importante para se estabelecer os pares dialéticos propostos nesta análise. Na relação sociedade-espço-tempo referente à memória ferroviária foram identificados os elementos propostos por Pollak (1992).

Esse exercício de abstração considera as materialidades representadas pelas formas diversas dos bens ferroviários em seus diferentes estados de preservação, como as estruturas e os processos que podem ser relacionados à ideia de continuidade. São consideradas ainda as conexões que ainda podem ser verificadas em relação à ferrovia, como por exemplo, o fato de se observar uma quantidade considerável de pessoas que têm algum grau de parentesco ou laços de amizade com ex-ferroviários. Lembrando-se que a lacuna temporal sobre a presença ferroviária ativa na região se faz ainda muito presente, pois são apenas dezessete anos do desaparecimento do som dos trens no ramal do Paranapanema.

Trata-se do pressuposto de que a partir de várias impressões seja possível destacar aspectos de uma realidade compartilhada. Para isso entende-se que as memórias individuais se apoiam umas às outras formando uma memória coletiva (HALBWACHS, 2003), e que as dimensões sobre a formação e objetivação da realidade (pois a intersubjetividade é aqui entendida como coletiva) levam à

objetividade, e dessa forma o homem sempre persegue a ideia de um objetivo, pois é um ser finito (MOSCOVICI, 2013; JOVCHELOVITCH, 2008).

Moscovici (2013) explica que o processo de criação social ou individual de sentidos simbólicos produzem formas de se apreender a realidade. O conceito de representações, uma das bases dos estudos culturais, leva-nos a pensar sobre a compreensão do presente a partir das subjetividades humanas construídas socialmente através de convenções que as definem como um real (CHARTIER, 2002). Segundo Halbwachs (2003, p. 69), “se a memória coletiva tira sua força e sua duração por ter como base um conjunto de pessoas, são os indivíduos que se lembram, enquanto integrantes do grupo”.

Apesar de uma sociedade ser formada por uma heterogeneidade de sujeitos, há um processo de interação social que “torna cada campo perceptivo uma teia de complicitades” (LIMA, 2014, p. 34) e que contribui para o processo de objetivação, pois mesmo respeitando-se suas especificidades os indivíduos compartilham pontos de vista, sentimentos, sensações e objetivos. Tais concepções quando partilhadas formam uma determinada realidade, a “Objetivação”, ou seja, o momento em que o sujeito expõe suas abstrações na tentativa de cristalizá-las, de torná-las reais (MOSCOVICI, 2013).

Entende-se que a memória coletiva caracteriza-se pela capacidade de cultivar a importância das experiências do vivido e de uma história que se vivifica, que se renova ininterruptamente no tempo. Essa memória coletiva configura-se uma importante fonte de produção de conhecimento, destacando versões da história que superam a mera aparência dos fatos (HALBWACHS, 2003).

Percebida em sua complexidade por essa pesquisa, e se considerando as relações que se dão nos territórios/rede, pondera-se que essa ideia de objetivação pode ser refletida a partir de Halbwachs (2003), quando este autor trata sobre as especificidades da memória individual sobre a coletiva.

Contudo, se a memória coletiva tira sua força e sua duração por ter como base um conjunto de pessoas, são os indivíduos que se lembram, enquanto integrantes do grupo. Desta massa de lembranças comuns, umas apoiadas nas outras, não são as mesmas que aparecerão com maior intensidade a cada um deles. De bom grado, diríamos que cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva, que este ponto de vista muda segundo o lugar que ali ocupo e que esse mesmo lugar muda segundo as relações que mantenho com outros ambientes (...). Quando temos que explicar essa diversidade, sempre voltamos a uma combinação de influências que são todas de natureza social (HALBWACHS, 2003, p. 69).

Nas palavras de Bosi (1994, p. 51), “a recordação seria, portanto, uma organização extremamente móvel cujo elemento de base ora é um aspecto, ora outro do passado; daí a diversidade dos ‘sistemas’ que a memória pode produzir em cada um dos expectadores do mesmo fato”.

2.2.1. Entre percepções e memórias

O processo de construção de um cenário sobre a memória ferroviária tratou de respeitar o movimento que esse fenômeno adquire diante da diversidade de indivíduos abordados. A memória foi evocada sutilmente de forma a cumprir os ditames que a metodologia da história oral sugere, e o “*deixar falar*”, conduzido a partir da questão “Gostaria de falar sobre a ferrovia em sua cidade?” traçou caminhos diversos, mesmo conduzidos a partir de um questionário semiestruturado.

As atitudes incluíram desde a indiferença às longas sessões de entrevistas gravadas, às pessoas que ficaram apenas na promessa de conceder um depoimento e em outras que não mediram esforços em compartilhar sua colaboração. Muitos foram pragmáticos e se limitaram a responder aos questionamentos, outros deixaram que as lembranças os conduzissem para um tempo e para lugares distantes, embalados por sentimentos diversos, que variavam do medo e traumas de infância a saudades do passado.

A ideia 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 ideia 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 (MONASTIRSKY, 2006, p. 137).

No entanto, não se pode deixar de considerar que as abordagens tinham conscientemente duas intenções: percepções e memória. Esta pesquisa objetivou desde o início obter percepções sobre a forma como as pessoas se relacionam com os espaços da ferrovia, mas se a proposta entende que a ferrovia é um território em

rede, dinâmico, multirrelacional, ela pode ser entendida sob uma aura sincrônica, mas diacrônica também. Bosi (1994, p. 54-55) afirma que toda lembrança é resultado de um processo de “provocação”, de forma que este trabalho buscou “provocar”, respeitando-se a metodologia da história oral, condições que possibilitasse observar processos de reconstrução da memória ferroviária.

Mas apenas provocar não significaria que as memórias viriam. Trata-se daquela relação entre perceber e lembrar, dessa forma toda pesquisa mnemônica depende da criação de uma intuição sensível, que sempre se cria no presente⁵¹ a partir de uma lógica imposta ao grupo, permitindo que esse grupo possa “compreender e a combinar todas as noções que lhe chegam do mundo exterior: lógica geográfica, topográfica, física, (...) a ordem introduzida pelo grupo em sua representação das coisas do espaço” (HALBWACHS, 2003, p. 61). É possível destacar então a relação entre percepção, memória e espaço, justificando-se a importância do estudo da memória nos estudos geográficos.

A criação dessa intuição sensível requer o interesse do sujeito, ou seja, “inicialmente é preciso ter vontade de memória” (NORA, 1993, p. 22), porque “o que reconhecemos são as forças que a fazem reaparecer e com as quais sempre mantivemos contato” (HALBWACHS, 2003, p. 59). Trata-se, portanto, do sentido humano em sua busca pela objetividade, um encontro! Ou seja, “um fato objetivo, não apenas um jogo de imagens, mas o encontro efetivo de representações e sentimentos objetivos que são os objetos da natureza, observáveis de fora, como as coisas materiais” (HALBWACHS, 2003, p. 59). Isso explica os diferentes graus de consistência dos depoimentos obtidos por esta pesquisa, indicando uma série de variáveis que na perspectiva deste trabalho também pode significar elementos territorializantes. Por exemplo, geralmente quando a abordagem desta pesquisa era direcionada a ex-ferroviários ou a seus familiares, a receptividade e o interesse em colaborar era consideravelmente superior aos demais participantes da pesquisa.

A tabela 6 sintetiza a participação e a ligação dos sujeitos com a temática apresentada:

⁵¹ “Lembranças se adaptam ao conjunto de nossas percepções do presente” (HALBWACHS, 2003, p. 29).

Tabela 6: Receptividade positiva dos sujeitos junto à pesquisa

Continua

	Localidade	Observações sobre a abordagem ao sujeito
Entrevista nº 1	Wenceslau Braz	Aplicação de questionários na vila abaixo da linha do trem. Na casa estavam três pessoas: a dona da casa e duas hóspedes (residentes em Curitiba). Irmã, esposa e filha de ex-ferroviário aposentado. A abordagem levou 30 minutos, e utilizou-se o roteiro do questionário semiestruturado.
Entrevista nº 14	Calógeras	Casal de octogenários nascidos e residentes no Distrito. A entrevista durou 1 hora e 20 minutos. O acesso a essas fontes foi intermediado pelos funcionários do posto de saúde local.
Entrevista nº 17	Wenceslau Braz	Vereador do município de Wenceslau Braz, neto e genro de ex-ferroviários, trabalhou no período de transição da RFFSA para o capital privado. Após o fechamento do ramal do Paranapanema atuou ainda por alguns anos como funcionário da concessionária. Colaborou com uma relação de contatos de ex-ferroviários. A sessão de entrevista prolongou-se por 40 minutos.
Entrevista nº 18	Wenceslau Braz	Filho de ex-ferroviários no estado de São Paulo. A entrevista durou uns 40 minutos e trouxe elementos importantes para a identificação desse território/rede construído multidimensionalmente no tempo e no espaço diverso.
Entrevista nº 20	Wenceslau Braz	Aposentada, neta, filha e sobrinha de ex-ferroviários. Nasceu e morou anteriormente em Piraí do Sul, e desde 1992 reside no local. Participou da pesquisa respondendo ao questionário juntamente com seu esposo, natural de região ao norte de Minas Gerais. A coleta de informações foi realizada em 30 minutos.
Entrevista nº 22	Wenceslau Braz	Aposentada, viúva de ex-ferroviário com quem foi casada por 56 anos. Atualmente reside em frente à praça da estação. A entrevista foi gravada e perdurou-se em quase uma hora. Apresentou memórias e detalhes do cotidiano dos trabalhadores da rede, assim como elementos de configurações anteriores àquele espaço.
Entrevista nº 28	Arapoti	Ex-bancário aposentado e vereador do município, foi indicado através da rede de contatos da autora. A entrevista realizada teve duração de uma hora. Destacou sua ligação com a ferrovia em amigos de infância filhos de ferroviários e devido às relações comerciais do pai com os trabalhadores da rede.

Fonte: Dados organizados pela autora, 2017-2018.
Organização: A autora, 2018.

Tabela 6: Receptividade positiva dos sujeitos junto à pesquisa

		Continuação
Entrevista nº 31	Arapoti	Residente em Arapoti, nasceu e trabalha em Jaguariáiva. Apesar de não ser familiar de ferroviários, destaca os muitos amigos que eram filhos de trabalhadores da ferrovia. Sua rede social contribuiu para a pesquisa compartilhando contatos importantes para essa pesquisa. Os contatos foram realizados por <i>WhatsApp</i> , por três dias consecutivos, cerca de 10 minutos cada conversa.
Entrevista nº 42	Jaguariáiva	Filha, neta e sobrinha de ex-ferroviários, atendeu à solicitação indicada por outra pessoa da cidade. Foi uma conversa de cerca de 40 minutos aproximadamente via <i>WhatsApp</i> . Mas se considerarmos que a entrevistada, que mora com o pai, foi ouvi-lo em relação ao assunto, o tempo dispensado à pesquisa foi relativamente maior do que o dedicado à comunicação com a pesquisadora.
Entrevista nº 44	Jaguariáiva	Neto de ex-ferroviário. Dados coletados através de rede social <i>WhatsApp</i> , interagindo sincronicamente com a pesquisadora por 16 minutos. Apresentou elementos sobre a dinâmica da ferrovia e sua relação com o cotidiano familiar, algumas memórias, uso e funções dos bens ferroviários no seu município e perspectivas acerca do transporte ferroviário no país.
Entrevista nº 48	Jaguariáiva	O entrevistado, ligado ao departamento de Cultura e historiador do município, expõe aspectos históricos de Jaguariáiva com detalhes, fontes orais e o processo de refuncionalização e museificação da estação ferroviária da cidade. A entrevista teve duração de cerca de uma hora.
Entrevista nº 49	Jaguariáiva	Filho de ex-ferroviário, atualmente trabalha no Departamento de Turismo e como guia no Memorial Ferroviário. A conversa fluiu naturalmente, durando aproximadamente 40 minutos, sem pressa da parte do respondente em romper o processo de entrevista.

Fonte: Dados organizados pela autora, 2017-2018.

Organização: A autora, 2018

Ao se destacar essas abordagens não se objetiva “supervalorizar” a participação de ex-ferroviários e ou seus familiares. É claro que têm um papel muito importante na preservação da memória ferroviária, mas isso não significa que suas falas conduzem privilegiadamente a tecitura deste trabalho. É importante observar

que existe em suas narrativas⁵² o “querer lembrar” citado por Halbwachs (2003), ou o “interesse social que o fato lembrado tem para o sujeito”, conforme destaca Bosi (1994, p. 65). Um enfoque da objetividade de cada um desses sujeitos pode ser interpretado de maneiras diversas, mas possivelmente o fator que generaliza o interesse pela temática pode estar relacionado a aspectos identitários.

Nora (1993, p. 17) afirma que “o fim da história-memória multiplicou as memórias particulares que reclamam sua própria história”. Analisando-se sob a perspectiva territorial, é possível observar que a própria ação de falar com propriedade sobre o tema sugerido pode ser pensado enquanto uma territorialidade acerca da ferrovia. Obviamente, em seus interesses diversos, é como se por alguns instantes essas pessoas tivessem o poder de se manifestar em relação àquilo que gostariam de valorizar, de *sous-venir*, como diriam os franceses.

Trata-se, portanto, de um ato de sociabilização da memória, cujo instrumento é a linguagem, pois a linguagem “reduz, unifica e aproxima no mesmo espaço histórico e cultural a imagem do sonho, a imagem lembrada e as imagens da vigília atual” (BOSI, 1994, p. 56).

Entende-se, e isso é um elemento crucial, que toda memória é resultada de reconstrução do passado, uma representação a partir do sujeito que lembra uma função social (BOSI, 1994). Existe um interesse social por trás daquele ato de lembrar. Essa construção social da memória tende a inventar “esquemas coerentes de narração e de interpretação dos fatos, verdadeiros ‘universos de discurso’ (...) uma forma histórica própria, uma versão consagrada dos acontecimentos” (BOSI, 1994, p. 67). O papel da linguagem é determinante, já que se trata de um longo trabalho em se “transformar lembranças, episódios, períodos da vida (...), experiências” que “não são conhecimentos e ideias preexistentes”, mas que se tornam “realidade à medida que, e porque, se fala. O sentido se constrói na própria narrativa” (ALBERTI, 2004, p. 79).

⁵² Assim como proposto por Bosi (1994, p. 93), uma narrativa é aqui entendida como “trabalho da linguagem em produzir racionalidades (...) que abrange todo e qualquer ato de fala, a comunicação”.

2.2.2. Entre o individual e o coletivo: acontecimentos e pessoas

Neste trabalho, a metodologia utilizada para se chegar até essas memórias, àquilo que o sujeito quer lembrar e trazer a tona é através da valorização das narrativas produzidas através da história oral, que conforme Pollak (1992) se dá no âmbito das histórias de vida.

Petuba (2005, p. 6) resume o papel da memória enquanto objeto de análise:

(...) uma vez que a memória é um campo minado por lutas que colocam em perspectiva justamente o direito de lembrar e de contar a história de outras formas, a partir de outros lugares e outras vivências muitas vezes segregadas e ou silenciadas no duplo movimento de ocultação e clarificação realizado pela memória.

Alberti (2004) destaca que as fontes orais produzem narrativas que são resultados de um processo seletivo e organizado de acontecimentos do passado. “A memória é seletiva. Nem tudo fica gravado. Nem tudo fica registrado” (Pollak, 1992, p. 04). Essa organização e seleção devem partir exclusivamente do entrevistado, pois o papel do pesquisador da história oral deve ser criterioso, cuidadoso, sem julgamentos ou interferências durante o processo de coleta de dados (ALBERTI, 2004).

Pollak (1992) ao refletir sobre a relação entre a memória individual e coletiva destaca sua característica flutuante, mutável. Sabe-se que ela é um fenômeno social e coletivo, conforme discutido, expressando elementos representativos para aquele grupo social. Porém, os estudos sobre a memória indicam que nas amostras coletadas é possível verificar que alguns padrões são repetidos, como “marcos ou pontos relativamente invariantes, imutáveis” (POLLAK, 1992, p. 202).

A esse respeito, observou-se que no decorrer de algumas das entrevistas realizadas, existia sempre um ponto que era sempre retomado como se houvesse um esforço em cristalizá-lo, evitando-se assim que aquele momento se perdesse completamente no passado. Um exemplo, o entrevistado nº 49, durante vários momentos da conversa voltava nas lembranças que tinha do pai enquanto trabalhador da ferrovia em Jaguariáiva. Conforme ele ia avançando em sua narrativa do passado às condições presentes daquele espaço (a Estação Cidadã), era perceptível o movimento de esforço da memória em reforçar a condição do pai que

tinha começado na rede ferroviária pelo trabalho braçal e conseguiu fazer carreira na Rede, aposentando em um cargo administrativo.

Essa fonte trouxe elementos do passado e produziu memórias que não eram só dele, mas as percepções compartilhadas pelo pai em vários pontos do passado. Isso pode ser relacionado àquilo que Pollak (1992) explica sobre os aspectos da constituição da memória, que pode ser dar através dos acontecimentos (aqueles vividos diretamente por uma pessoa ou “por tabela”), das pessoas, os personagens e dos lugares (lugares de memória, de comemoração).

As memórias compartilhadas durante a investigação apresentam claramente esses elementos destacados por Pollak (1992). São narrativas que tratam de acontecimentos diversos, de pessoas e dos lugares. Alguns acontecimentos aparecem cristalizados na memória coletiva, outros surgem em detalhes nas memórias individuais. Porém, Halbwachs (2003) ressalta que os indivíduos têm memórias individuais e coletivas, e que suas atitudes diante delas dependem dos seus interesses em relação à evocação de uma memória. Uma se apoia à outra, dependendo da situação:

(...) para conformar algumas de suas lembranças, para torná-las mais exatas, e até mesmo para preencher algumas de suas lacunas, pode-se apoiar na memória coletiva (...). Para evocar seu próprio passado, em geral a pessoa precisa recorrer às lembranças de outras (...) o funcionamento da memória individual não é possível sem esses instrumentos que são as palavras e as ideias, que o indivíduo não inventou, mas toma emprestado de seu ambiente (HALBWACHS, 2003, p. 71-2).

Os fatos mais citados durante as entrevistas foram: viagens de trem; passeios à estação; brincadeiras de crianças próximas aos trilhos; passeio comemorativo da Maria Fumaça em 1991; acidentes de trabalho ferroviário. Essas memórias apresentam singularidades, mas foi possível observar também a reconstituição de memórias individuais.

Entre as memórias individuais, alguns fatos se destacam na área urbana, como por exemplo:

(...) eu vi uma cena ali que nunca vi na vida... ela (a estação de Arapoti) era de parede dupla né? Que era uma estratégia da Rede. Antigamente o pessoal fazia muito isso, porque tinha madeira sobrando. E porque que faziam isso, porque no verão o calor não entrava, e no inverno o calor de dentro não saía, então era uma estratégia legal. Então, mas entre essas

duplas tábuas, tinha um vão de mais ou menos uns 3 cm, e daí a gente tava voltando da escola, o pessoal disse que tava tendo muita abelha ali. E quando batia o sino, irritava elas, elas atacavam, daí o pessoal falou, vamos ter que tomar uma providência, vamos ter que tirar essas abelhas, daí começaram a tirar as tábuas. Tinha favo do pé até o alto, e favo dessa grossura assim, mais ou menos dessa parede assim (3 metros), assim, e foi um espetáculo mais lindo que eu já vi na área de apicultura e acho que nunca mais vou ver na vida, pela área de extensão que era. Tipo assim, acho que a cidade inteira foi lá pegar um pedaço de favo aquele dia lá. Isso acho que foi em 1975, que eles tiveram que tirar as abelhas por conta disso, delas estarem atacando, parece que as abelhas não gostam de ferro, de atrito de ferro, irrita muito elas, daí elas atacam. Porque quando chegava o trem eles batiam o sino, e aí elas atacavam (ENTREVISTADO 28, 2018).

E na área rural:

(...) a gente ia andar no turno de noite, e no carro noturno ia cheio de gente sabe? Ia preso, tudo! Naquele tempo não tinha condição. Ia preso. Então, o soldado ia no banco, ia algemado o preso. No meio do povo ia! Uma vez vinha de Wenceslau pra cá (Calógeras), vinha conversando com um criminoso sabe? Mas um criminoso barbudo, mas bom de conversa o homem. Porque de Wenceslau aqui demorava muito e dava pra conversar bastante. O trem andava devagarzinho, 20 por hora, aí ele falou que tinha matado a mulher. Olha! Aquele tempo já! Matado por traição (...). E uma mulher bonita, ele mostrou o retrato pra nós: "Olha, essa mulher eu matei. Matei o homem que tava junto com ela também". Ia indo preso! Ia indo pra penitenciária em Curitiba. Ele era do Norte do Paraná. Já pensou ia vindo preso lá de Apucarana, lá de Cianorte, a linha era de Cianorte pra cá (ENTREVISTADO 14, 2017).

O segundo elemento citado por Pollak (1992) refere-se às lembranças sobre as pessoas (ou personagens). Os ferroviários são citados em número expressivo na constituição das memórias, assim como amigos que eram de família de trabalhadores da ferrovia. Em relação à referência de pessoas na memória foram organizados alguns trechos das entrevistas realizadas por esta pesquisa, demonstrando que a partir de uma lembrança da ferrovia existe uma infinidade de pontes entre o passado e o presente. São lembranças felizes ou tristes, cujos sentidos podem ser diversos, mas que retratam a função social que a memória pode representar na produção de conhecimento.

Quadro 3: A memória das pessoas

	Localidade	Trecho do relato
Entrevistado nº 1	Wenceslau Braz	<i>“Ele trabalhava direitinho, trabalhou com o Nhô Bastos, com uma porção de gente (...) o falecido seu Benjamim”.</i>
Entrevistado nº 6	Wenceslau Braz	<i>“Ah, a minha avó morava ali pertinho, do lado de baixo e eu me lembro que eu e minha irmã, a gente brincava muito ali. Minha avó morava ali perto do matadouro”.</i>
Entrevistado Nº 9	Calógeras	<i>“Eu ouvi falar que teve um engenheiro que veio fazer uma obra aqui na linha do trem e daí ele teria falecido aqui e por isso homenagearam ele, porque antigamente aqui chamava São José do Paranapanema”.</i>
Entrevista nº 14	Calógeras	<i>“(…) mas dava muito desastre também. Sabe por quê? O guarda freio vinha em cima do trem. Pra frear, e com chuva e frio, às vezes vinha chovendo e na descida tinha que frear, escorregava, caía e morria”.</i>
Entrevista nº 21	Wenceslau Braz	<i>“Com 15 anos vim (de trem) com pai pro Paraná, lembro que meu pai, ele era alcoólatra; teve uma vez que em Carlópolis, um cavaleiro ajudou o pai a encontrar o primo. Cirilo era o nome do cavaleiro e era o patrão do primo Antenor”.</i>
Entrevista nº 28	Arapoti	<i>“Aí deu problema também, porque tinha Cachoeirinha no Rio Grande do Sul, e daí ia parar lá (as correspondências). ‘Vamos ter que mudar!’, e parece que na época eles tinham uma estratégia na ferrovia, quando eles tinham um nome de um eminente na rede, eles colocavam o nome dele na estação, por exemplo, Calógeras, o Pandiá Calógeras”.</i>
Entrevista nº 41	Jaguariaíva	<i>“Quando criança meu pai cultivava as proximidades da ferrovia. Era tão bom ver os trens, me lembro eu e minha irmã não víamos a hora de ajudar nosso pai só para ficar olhando os trens. Com aquela quantidade de vagões”.</i>
Entrevista nº 42	Jaguariaíva	<i>“Quando ia trabalhar junto com o meu pai na estação! Meu pai manobrava os vagões que seguiriam viagem para Curitiba, lembro também quando a Maria fumaça passou a ser a diesel e toda a tecnologia que veio com essa mudança”.</i>

Fonte: Dados coletados pela autora, 2017-2018.

Organização: A autora, 2018.

Conforme pode ser verificado no quadro 3, são situações diversas como experiências de infância em lugares próximos aos trilhos; de relacionamentos entre

familiares de ex-ferroviários e suas antigas amizades ou companheiros de trabalho; de situações presenciadas ou contadas pelos pais sobre o cotidiano ferroviário. Em todas essas lembranças vêm à tona pessoas que no processo de reconstrução da memória são privilegiados na narrativa produtiva.

2.2.3. A memória nos lugares da ferrovia

Sobre os lugares, Halbwachs (2003) discute sobre o processo de incorporação construído por um grupo em um determinado lugar, mantendo-o atrelado e participante de ações que visem o equilíbrio desse espaço. Tem-se aí uma relação entre a memória e o sentimento de valorização do espaço, ou seja, a patrimonialização a partir do ponto de vista do sujeito.

Ainda em relação ao terceiro elemento da memória apresentado por Pollak (1992), Monastirsky (2009, p. 326) cita que “a memória *perdura-se*⁵³ nos lugares, como a história nos acontecimentos”, numa análise sobre as condições da preservação da memória e do patrimônio no Brasil. Associado a isso, destaca a condição pós-moderna dos conflitos identitários.

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 (MONASTIRSKY, 2009, p. 325).

O processo de desmantelamento dos bens ferroviários observados no ramal do Paranapanema assinala-se, entre outras coisas, por estações descaracterizadas e destruídas, trechos inteiros de trilhos arrancados, depósitos e oficinas de

⁵³ Grifo nosso. Comparar com texto de Pierre Nora (1993), que afirma que “a memória pendura-se nos espaços, como a história nos acontecimentos”. Monastirsky (2009) apresenta uma discussão na qual entendemos que o autor quer destacar o significado do papel dos lugares na preservação da memória. Perdurar, no sentido de conservar, permanecer.

ferramentas desaparecidos. Representa uma situação em que as ações de recuperação e a reativação do transporte ferroviário na região se colocam num horizonte cada vez mais distante.

Os espaços sofreram ações sucessivas, e em alguns casos as suas novas funcionalidades e formas são consideradas “aceitáveis” para o grupo social que já tem cristalizado na memória coletiva um sentido de patrimônio, como no caso da “Estação Cidadã” de Jaguariaíva. É muito presente naquela sociedade a identificação do objeto aos vestígios materiais que a presença ferroviária deixou naquela cidade. No entanto, nos outros espaços verificados, naqueles em que não se enxerga possibilidade de reestruturação, entende-se a necessidade de ações e práticas de provocação à memória ferroviária. Na proporção que os mais antigos vão desaparecendo, a educação patrimonial faz-se urgente, em diálogo à perspectiva trazida por Monastirsky (2009).

Se a memória pode perdurar-se nos lugares, e se entendemos a ferrovia enquanto um território em rede, multidimensional, acessado diacrônica e sincronicamente, ela representa uma ferramenta de resistência. E aí reside a relação memória e patrimônio, que no entendimento deste trabalho constitui-se um par relacional.

Halbwachs (2003, p. 163) afirma que “sim, é inevitável que as transformações de uma cidade e a simples demolição de uma casa incomodem, perturbem e desconcertem alguns indivíduos de seus hábitos”, como se perdessem o apoio e a proteção de uma tradição. Mas ainda que as pedras e os materiais não representem resistência, os grupos o farão mesmo nesse movimento de fazer-se e desfazer-se dos arranjos espaciais. (HALBWACHS, 2003). E por que isso acontece? Porque uma imagem foi criada a partir da intencionalidade dos homens antigos e se materializou, se objetivou.

Em relação às referências dos entrevistados aos lugares da ferrovia, as estações são as que mais se destacam. As pessoas ainda se lembram de suas infâncias e das brincadeiras nos trilhos, das idas e vindas às viagens de trens, das formas como os espaços eram configurados. Monastirsky (2009, p. 326) afirma que “a memória se enraíza no concreto, no espaço, no gesto, na imagem, no objeto”, conforme indicam algumas das narrativas apresentadas pelas fontes orais apresentadas no quadro 4:

Quadro 4: Relação da memória aos lugares da ferrovia

	Localidade	Trecho do relato
Entrevistado nº 14	Calógeras	<i>“Faz 58 anos que nós moramos aqui, desde a época que passava os trens. Como a gente viajava lá, lá pra Wenceslau, lá pra Arapoti, Jaguariaíva, Ponta Grossa, Curitiba (...)”.</i>
Entrevistado nº 25	Wenceslau Braz	<i>“Morava naquela rua que vai no Chico ali, segue, ali era tudo da Rede. Essa rua aqui da praça, ali nessa rua que tinha na beira da praça era tudo ferroviário, tanto tinha casa do lado de baixo quanto do lado de cima, tudo era da Rede, inclusive meu sogro morava numa dessas casas”.</i> <i>“Ah! Se não me engano tinha um armazém sim, entremeio esse barracão e o outro que era dos funcionários. Com a estação tinha um armazém, só que eu não me lembro que era aquilo. pode ser que fosse um armazém de carga. Faz tantos anos, que a gente já confunde”.</i>
Entrevistado nº 30	Arapoti	<i>“(…) dentro da estação onde era a Casa da Cultura foi muito bom (...) tinha varias fotos antigas; uniformes, muitos registros que ficaram na memória.”</i>
Entrevistado nº 37	Arapoti	<i>“Um espaço rico em lembranças, mas infelizmente nossa Casa da Cultura que era a estação ferroviária foi queimada propositalmente no ano passado”.</i>
Entrevistado nº 42	Jaguariaíva	<i>“A cooperativa 26 de outubro⁵⁴ era o mercado dos ferroviários. Comida muito boa, açúcar, arroz, tudo em sacos de 60 quilos”.</i>
Entrevistado nº 48	Jaguariaíva	<i>“Nós temos, por exemplo, aqui, a nossa diretora de educação (...) ela conta que o avô quando passava, e eles moravam no bairro São Roque, e ali o trem faz aquela envergadura pra pegar a ponte de metal pra seguir rumo à estação lá. E daí diz que eles ficavam, escutavam, o tchi tchi do trem, o avô apitando pra eles darem tchau!”</i> <i>“(…) Reuniu um monte de ferroviário pra entregar a estação cidadã, a prefeitura fez um ato lá, pra família do homenageado, do seu Durvalino, daí o Aguinaldo botou tanto o barulho da máquina da Maria Fumaça quanto o apito; só gente chorando!”</i>

Fonte: Dados coletados pela autora 2017-2018

Organização: A autora, 2018.

⁵⁴ Rosângela Petuba (2005, p. 06) apresenta uma fonte histórica explicando a origem do termo 26 de Outubro para fins assistenciais dos funcionários da rede ferroviária.

Os relatos apresentados descrevem aspectos da funcionalização dos lugares da ferrovia marcados em sua memória, ou ainda eventos ocorridos no decorrer do tempo e do espaço. A ideia de lugar está atrelada à moradia, ao trabalho, a pontos de referência na cidade, no campo, a instituições públicas e ou privadas. No quadro 4 é possível perceber essas referências e ainda, a interdependência entre elementos da relação tempo e espaço. Não há como separar as coisas, pois para que um fato ocorra ele carece inevitavelmente de um espaço. Fica evidente que o acesso à memória está condicionado a esses pontos de referência, no caso da proposta desta pesquisa, aos lugares da ferrovia.

Esses lugares podem então ser considerados lugares de memória, porque são detectadas intenções que os caracterizam com tal (POLLAK, 1992; MONASTIRSKY, 2009). Dessa forma, ressalta-se que esta discussão considera que

(...) 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” (MONASTIRSKY, 2016, p. 53).

De acordo com Rocha e Monastirsky (2008), o patrimônio cultural é uma ponte entre o passado e o futuro, que permite ao homem identificar-se, reconhecer-se pertencente a um lugar ou grupo social. A cada revisitação, através da memória social, podem ser desvendados novos significados de acordo com as problemáticas e as configurações temporais e espaciais. Os espaços ferroviários apresentam-se como referência às relações de trabalho, ao modo de ser e de sentir ferroviário, à funcionalidade dos lugares nas plataformas de embarque e desembarque e na simbologia que a ferrovia ainda exerce sobre o imaginário desses locais. Para Brito et. al. (2011, p. 299) pode-se referir a esses lugares como “(...) referências simbólicas e afetivas dos cidadãos em relação ao espaço em que vivem, constituindo a imagem e a identidade de sua região, (...) na memória da região em si mesma”.

Esses lugares de memória são importantes à história do grupo ou da comunidade. Nora (1993) afirma que três pontos caracterizam um lugar de memória: ele é material, é simbólico e funcional, e são elementos que estão constante e intrinsecamente articulados. Nora (1993) explica que existe uma aura simbólica que

envolve esses lugares, o qual está repleto de significâncias e reflexos das experiências do grupo, tornando-se monumentos/documentos (LE GOFF, 1990).

Monumentum designa a ideia de despertar lembranças, sendo uma palavra derivada do termo *monere* do latim, não no sentido de apenas apresentar uma informação, mas de tocar a memória viva que dele emana (CHOAY, 2001, p. 18). “A especificidade do monumento deve-se precisamente ao seu modo de atuação sobre a memória. Não apenas ele a trabalha e a mobiliza pela mediação da afetividade, de forma que lembre o passado fazendo-o vibrar como se fosse presente” (CHOAY, 2001, p. 18).

Por exemplo, em relação às estações ferroviárias, símbolos importantes nos estudos sobre o patrimônio ferroviário, Monastirsky (2013, p. 781) ressalta que “(...) a presença monumental dessas edificações na paisagem da cidade e a conjunção mnemônica que elas propiciam legitimam as estações ferroviárias como lugares especiais da sociedade – ‘lugares de memória’ das cidades ferroviárias”.

Dessa forma, os patrimônios são justificados pela memória social de um determinado lugar. Pierre Nora (1993, p. 25) alega que “a memória pendura-se em lugares, como a história em acontecimentos”. Lugar e história, relacionais, são elementos que devem ser pensados dialeticamente, de forma que este trabalho entende que o conceito de lugar de memória está intrinsecamente ligado àquelas relações territorializantes discutidas no primeiro capítulo. A própria consolidação de uma memória social pode ser entendida enquanto resultante das relações territorializantes e reticulares, dinâmicas, em constante movimento, ora preservando-se, ora esquecendo-se, por isso conflitante o tempo todo.

O que não significa que os vestígios materiais não sejam elementos importantes à evocação dos sentidos que um lugar pode trazer aos indivíduos e ou grupos sociais. Ou seja, lugares constituem-se fontes esperando pelo olhar inquisitivo dos pesquisadores, pois são palcos das experiências humanas. Conceito, portanto, valioso que nos leva a relacionar os espaços como patrimônios, enquanto lugares de memória, que devem ser discutidos e preservados às gerações futuras. A ideia é pensar na importância das constituições dos lugares de memória para o sentimento de unidade dos grupos (MONASTIRSKY, 2013; NORA, 1993).

Nora (1993, p.22) sintetiza a função desses lugares de memória, afirmando que

(...) a razão fundamental de ser um lugar de memória é parar o tempo, é bloquear o trabalho do esquecimento, fixar um estado de coisas, imortalizar a morte, materializar o imaterial para (...) prender o máximo de sentido num mínimo de sinais (...) e é por isso que os torna apaixonantes: que os lugares de memória só vivem de sua aptidão para a metamorfose, no incessante ressaltar de seus significados e no silvado imprevisível de suas ramificações.

Na visão desta pesquisa, esse pensamento se traduz naquela relação entre a provocação e o desejo, na intencionalidade de se querer lembrar.

2.2.4. A memória dos sentidos: “PARE, OLHE, ESCUTE”

O ponto de partida para a reflexão desta seção é um importante elemento que indica(va) a operacionalização do trabalho ferroviário, refletindo-se na receptividade dos sentidos humanos em sua relação com a ferrovia. Muito mais que organizar o trânsito desses espaços, a presença das placas “Pare, Olhe, Escute” repercutem(iam) imperativamente como uma ação de atenção e respeito àqueles espaços. A fotografia 2 representa um cruzamento localizado à Rua Saladino de Castro em Arapoti, e está fixada próxima à Estação Cachoeirinha (como era denominada pelos habitantes da cidade a estação ferroviária em Arapoti e encontrado ainda hoje em dia em alguns mapas da cidade disponíveis na internet).

Fotografia 2: Placa de sinalização da ferrovia em Arapoti (PR), 2017.



Autor: RAMOS, Eliane Netrebka, 2017.

Em Jaguariaíva, marco zero do ramal do Paranapanema, a referência à ferrovia apresenta uma informação interessante em relação à organização espacial dessa cidade. O historiador Rafael Gustavo Pomim Lopes (2018), que atuou nesse município como chefe de divisão de estudos historiográficos do Museu Histórico Municipal "Conde Francisco Matarazzo" no período de 2012-2016, foi entrevistado para esta pesquisa e esclarece a relação entre memória, história e organização espacial da cidade a partir do desenvolvimento da ferrovia na região⁵⁵.

Se hoje é cidade alta e baixa, se explica o seguinte: Alta é o início da cidade, que está o centro histórico e os primeiros casarios e aquela coisa toda, e a parte baixa que nasce com a ferrovia no início do século XX. Primeiramente a estação de madeira, muito simples, (...) e depois o belíssimo e até hoje, com 82 anos, o sobrado lá no centro da cidade que hoje é a nossa Estação Cidadã (...) do empreendimento de nível federal, que pertencia à federação (LOPES, 2018).

A fotografia 3 faz alusão à uma placa na cidade de Jaguariaíva, à rua Marechal Deodoro da Fonseca, em que o cruzamento da linha representa os limites entre "Cidade Alta" e "Cidade Baixa. Essa imagem foi obtida a partir da utilização do recurso *Street View* do aplicativo *Google Maps*, e mesmo sendo uma fotografia de 2012, a pesquisa confirmou a sua localização no ponto indicado, porém, são mensagens deixadas pela instituição ferroviárias em inúmeras cidades brasileiras, mesmo naquelas em que as atividades foram suspensas.

Nessa análise, o importante é entender que a Cidade Alta, representada do lado superior da fotografia 3 é considerada o início da cidade, comportando inclusive as instalações do Centro Histórico e Cívico, pois quando a ferrovia chegou naquela localidade ali já se configurava um lugar da Rota dos Tropeiros. É possível observar ainda na Cidade Alta algumas construções e casarios bastante antigos.

⁵⁵ Outra referência à essa representação: "Assim como ocorreu em outras cidades brasileiras, a instalação da estação passa a constituir ponto de referência para a comunidade. Por isso, atualmente a cidade esta dividida geograficamente em duas partes: Cidade Alta, originária da antiga fazenda da família Lobo e Cidade Baixa, que é formada após a implantação dos trilhos da ferrovia São Paulo – Rio Grande e de sua respectiva estação" (PARANÁ, Estação Ferroviária de Jaguariaíva, 2017, s/p.).

Fotografia 3: Placa de sinalização em Jaguariaíva (PR), 2018



Fonte: GOOGLE MAPS, Street View, 201856. Disponível em <<https://www.google.com.br/maps/@-24.251293,49.7080159,3a,75y,31.57h,82.94t/data=!3m6!1e1!3m4!1s7sD9SRaDtvANu0tTxebug!2e0!7i13312!8i6656>>. Acesso em 09 fev. 2018.

Organização: A autora, 2018.

Outra característica da memória, as sonoridades, também expressas nessas placas, é discutida pelos teóricos e observada nesta pesquisa e significam um elemento representativo dos sentidos humanos. Pollak (1989, p. 11) destaca “os barulhos, os cheiros e as cores” como sensações, as quais foram identificadas na memória ferroviária. Os relatos obtidos são bastante expressivos quando se trata dessas reminiscências. Bosi (1994, p. 444) ressalta que “as pedras da cidade, enquanto permanecem sustentam a memória. Além desses apoios temos a paisagem sonora típica de uma época e de um lugar”. “As lembranças estão povoadas de sons” (BOSI, 1994, p. 445), e em vários momentos das conversas com os sujeitos verificou-se essa condição, conforme ilustrado pelo quadro 5:

⁵⁶ Apesar da imagem do *Google Maps* utilizar uma fotografia datada de 2012, é possível observar ainda hoje essas placas instaladas nos mesmos pontos.

Quadro 5: Referência aos sons dos trens

	Localidade	Trechos dos relatos
Entrevistado nº 7	Wenceslau Braz	<i>“(...) mas lembro do som dos trens e que a terra tremia quando estava chegando”.</i>
Entrevistado nº 9	Calógeras	<i>“(...) até esses dias eu estive em Ponta Grossa e minha tia mora próximo ao trem. Daí você ouve de longe quando o trem vem apitando e dá uma saudade porque tinha aqui. Você ouve de longe aquele trem apitando!”</i>
Entrevistado nº 10	Calógeras	<i>“Eu já morei (próximo aos trilhos). Ele passava cinco horas da manhã, fazendo um barulhão, imagina!”</i>
Entrevistado nº 14	Calógeras	<i>“Então, eu lembro que a gente apartava as vacas dos terneiros aqui. Tinha que a mãe apurava a gente, quando escutava o barulho dos trens”.</i>
Entrevistado nº 19	Wenceslau Braz	<i>Relatou que atualmente não incomoda a presença dos trilhos próxima a sua casa, mas que sente falta porque achava bonito, dos sons que fazia e nos horários rígidos que o trem passava.</i>
Entrevistado nº 24	Arapoti	<i>Relatou que quando os trens passavam o barulho era um incômodo.</i>
Entrevistado nº 42	Jaguariaíva	<i>“Antigamente era mais divertido morar perto da linha férrea, pois esperávamos ansiosos pela hora que ele passaria. Ficávamos atentos ao seu apito e quando ele apitava nos cruzos saímos correndo para ve-lô”.</i>

Fonte: Dados organizados pela autora, 2017-2018.
Organização: A autora, 2018.

As memórias sonoras produzidas sobre os sons remetem ainda aos tempos movimentados, em que a chegada dos trens representava um espetáculo, pois é bastante comum afirmações de que as pessoas paravam o que e estavam fazendo para ver os trens, ou ainda, que iam à estação ferroviária para passear, namorar, passar o tempo.

Monastirsky (2006) identificou elementos dos sentidos humanos na memória ferroviária, expressos nos apitos e nas buzinas dos trens, no barulho dos motores, do atrito das rodas de ferro com os trilhos, das manobras, dos chiados e das freadas, da agitação dos ferroviários nos pátios da estação, nos gritos dos chefes de estação, nos comandos aos trabalhadores, nos anúncios da partida aos passageiros.

Neste trabalho, as pessoas entrevistadas têm opiniões diversas sobre a questão do barulho que os trens produziam em suas atividades, alguns se lembram com saudade, outros disseram que se sentiam incomodados, e ainda, jovens que nunca tiveram essa experiência citaram a curiosidade em tê-la. Na perspectiva desta

pesquisa trata-se de um exemplo, e um ponto que será tratado no próximo capítulo, das territorialidades produzidas entre os sujeitos e o espaço ferroviário. Na perspectiva deste trabalho entende-se ser possível perceber as territorialidades através do estudo da memória, relacionalmente, pois se caracterizam pelo dinamismo em suas contradições, no tempo e no espaço.

Existem paisagens sonoras e isso ficou constatado por esta pesquisa, no entanto, são as memórias dos velhos que revelam especificidades que intensificam as cores desse passado, dessas paisagens ferroviárias. Esta pesquisa parte do princípio de que é preciso um trabalho intenso dos pesquisadores da memória ferroviária em produzir fontes históricas que possam, ao serem articuladas com os questionamentos do presente, produzir conhecimento a respeito das relações entre a sociedade e essa instituição.

É uma questão cultural, e que dialoga com a necessidade de se superar o sentimento de insegurança do homem moderno, ou seja, no momento conflituante das rápidas transformações expressas pela globalização, que Nora (1993) chama de consciência da ruptura com o passado. Mas Bosi (1994) destaca a função social do velho, que mesmo tendo sua sabedoria de vida respeitada anteriormente por tantas civilizações, atualmente enfrenta o estigma (no sentido de mancha mesmo!) na sociedade capitalista de que perdera sua capacidade de produzir. Essa função é a de lembrar, de aconselhar! “*Memini, moneo* – unir o começo e o fim, ligando o que foi e o porvir” (BOSI, 1994, p. 18).

Bosi (1994, p. 445) relata em suas pesquisas sobre a memória dos velhos como “a substituição do trem e do bonde pelo ônibus mudou a paisagem sonora”, mas que “ao perdermos uma paisagem sonora sempre poderemos evocá-la através de sons que subsistem ou na conversa com testemunhas que a viveram” (BOSI, 1994, p. 447). Ir ao encontro da memória dos mais velhos é uma forma de obter informações que simplesmente passariam despercebidas ao pesquisador, mesmo que sejam feitas intensas pesquisas bibliográficas, pois as tantas leituras que se possam fazer muitas vezes não transmitem a grandiosidade dos mapas afetivos apresentados pelos “velhos” da sociedade.

Esta pesquisa foi buscar essas paisagens dos sentidos sob a perspectiva dos velhos sobre a presença e a dinâmica ferroviária no ramal do Paranapanema. “Saudade”, “nostalgia”, “resignação”, “revolta”, “lamentação”, “empatia”, são apenas algumas das representações presentes na memória dos idosos que participaram

desta pesquisa. E na relação entre os sentidos expressos na memória ferroviária, foram encontradas referências às percepções sonoras, olfativas, táteis, paladares e visuais, conforme exemplifica o trecho da entrevista realizada em Calógeras em 2017.

(...) só que a estrada de ferro era muito mais arrumada, era limpa. A linha era bem arrumada pra andar na beira da linha, esse cheiro de (buscando a palavra), de cedro, como que chama? Erva cidreira! Em roda de tudo pra “mode” o trem bater sabe? Era muito bonito! Era tudo roçado, era cercado de cerca em roda (ENTREVISTADO 14, 2017).

Chega a ser inusitado que uma memória tão suave tenha vindo à tona. Logicamente que é uma lembrança visual, mas o detalhe apresentado por esse entrevistado justifica a importância de se escutar o que os mais velhos têm a dizer. Por mais singela que seja a informação, ela permite com que nossas imaginações reconstruam esses cenários do passado, levando-nos também a ativar nossos sentidos do olfato. Para aqueles que têm as devidas referências, é quase possível sentir o cheiro da erva cidreira. Sobre os odores, a literatura sobre memória ferroviária cita outros exemplos desse tipo de experiência sensorial:

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 da madeira encerada dos vagões de passageiros (MONASTIRSKY, 2006, p. 131)

Ainda no âmbito dessas sensações corporais, outro elemento foi observado durante a coleta de dados para este trabalho. Na rede que foi se configurando durante o processo de investigação, na articulação e interação da pesquisadora com suas fontes, foram abordadas pessoas nas diferentes faixas etárias, jovens e idosos. São moradores próximos ou não dos espaços da ferrovia, pois se considera os aspectos reticulares deste território, e ainda, a intensidade das relações no tempo e no espaço que permeiam sua história. Muitas dessas pessoas se lembraram da sensação de tremor da terra e das rachaduras provocadas pela atividade ferroviária. São memórias reconstruídas por tabela (POLLAK, 1992), de coisas que se ouvia dos

pais e avós, ou resultados de experiências de suas relações com os espaços da cidade ou do campo. Algumas dessas memórias foram identificadas em moradores de Wenceslau Braz, que, por exemplo, relataram que, “(...) antes da gente morar aqui morávamos a uns 500 m daqui e na época que o trem passava a terra tremia toda” (ENTREVISTADO 05, 2017). Ou ainda:

Ah, a minha avó morava ali pertinho, do lado de baixo e eu me lembro que eu e minha irmã a gente brincava muito ali. Minha avó morava ali perto do matadouro. Mas eu me lembro que tinha muito barulho quando o trem passava, porque passava dos dois lados ali, indo e vindo. E tremia tudo na casa. (...). E tinha ali por baixo, bem pertinho onde era o matadouro, que a casinha dela era de madeira, era só o barulho mesmo do trem que era o ruim, sabe? De noite, às vezes tava dormindo, ou tipo ela que já era uma pessoa assim velhinha, de idade. Então, nossa! Ali bastante gente reclamava, mas daí tinha gente que tinha casa assim (de material). Era horrível porque daí tinha um monte de rachaduras. Era ruim por causa das rachaduras que fazia (ENTREVISTADO 06, 2017).

A lembrança sobre os prejuízos causados pela presença dos trens remete a um sentimento negativo da presença das atividades ferroviárias na cidade. Essa seletividade fica evidente e o exercício de não esquecimento, vivido por tabela ou não, é uma forma de impor suas impressões sobre as diversas condições que permeiam uma determinada situação. No entanto, memórias negativas ou positivas, o que configura um sentimento de reconhecimento cultural ou não é o sentido de apropriação do sujeito, legitimado muitas vezes pelos mecanismos oficiais que tratam do enquadramento de um bem material ou imaterial enquanto um patrimônio cultural.

Monastirsky (2006) afirma que ao se estudar a instituição ferroviária é preciso superar qualquer concepção meramente econômica, devido ao seu papel na integração territorial, nos arranjos espaciais, sociais e culturais, na sua representatividade simbólica e mítica. O autor ressalta ainda os processos relacionais e mnemônicos entre o indivíduo e a sociedade, caracterizando-a, dessa forma, enquanto um patrimônio cultural em várias escalas.

2.3. FERROVIA: TERRITÓRIO E PATRIMÔNIO

Apresentados alguns elementos para um entendimento sobre o fenômeno da memória, retomam-se alguns pontos importantes sobre algumas características

do patrimônio ferroviário nas cidades investigadas. A conjectura é que existe, portanto, uma relação entre o rural e o urbano que atravessa o tempo e o espaço, entendendo-se que este trabalho trata de uma análise da presença ferroviária em cidades de pequeno porte.

A ferrovia esteve (está) presente por regiões significativas do território brasileiro, mas foram identificados muitos pontos desativados a partir do processo de desestatização. No entanto o desmonte das ferrovias no Brasil pode ser interpretado pela sua intensificação a partir da década de 1950 (SÉRGIO, 2012).

No início dos planos de sua instalação havia interesses diversos em se colonizar, comunicar, administrar um território estatal, explorá-lo economicamente a partir de um espaço que era caracteristicamente rural, nos quais vários atores sociais se colocaram a disposição desses papéis como protagonistas que teriam influenciado na configuração espacial da região.

Com a chegada da ferrovia dá-se um aumento significativo de povoados que passam a configurar-se como pequenos centros urbanos, principalmente a partir da instalação de suas estações. Monastirsky (2006) destaca o poder atrativo que as estações tinham na determinação de novos centros urbanos, e mesmo sendo construídas no início em pontos afastados de uma aglomeração já consolidada, rapidamente concentrava em suas proximidades uma estrutura bastante particular como comércios e outros serviços.

Tanto em Wenceslau Braz quanto em Jaguariaíva essa organização fica bastante evidente. Em Wenceslau Braz, a cidade surge próxima ao cemitério e à primeira igreja católica naquela comunidade (GIL, 1998), cujo local hoje é denominado de Vila Velha⁵⁷. A inauguração da estação em Wenceslau Braz em 1919⁵⁸ vai remodelar a dinâmica da cidade, com um centro novo ligado à ferrovia e outra parte velha da cidade próxima ao cemitério. O mesmo ocorreu em

⁵⁷ A autora deste trabalho, que nasceu nesse município, traz lembranças das idas a pé ao cemitério com os pais quando criança, e de como eles contavam quando passavam na rua central da Vila Velha sobre aquelas construções antigas que ali havia. Eram casas construídas próximas à calçada, em péssimo estado de conservação e que nos dias de hoje foram substituídas por construções novas, não lembrando em nada aquela paisagem da época. Lembra ainda, de uma professora do primário, Dona Alice, que ensinava sobre o início da cidade aos pés do cemitério.

⁵⁸ Conforme informações descritas em < CENTRO-OESTE BRASIL. Guia Geral das Estradas de Ferro – 1960. Disponível em < <http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-sul-RVPSC/linha-Paranapanema.shtml>>. Acesso em 29 ago. 2017.

Jaguariaíva, que até os dias de hoje se caracteriza entre “Cidade Alta” e “Cidade Baixa”.

Existe uma relação que é dialética, que é correlata, e em alguns lugares, nos pontos de parada, e/ou em suas turmas, uma “agitação” viria a reunir núcleos populacionais que passaram de distrito a municípios e que foram gradativamente abrigando pessoas que vieram de outras cidadezinhas e outros países, assim como do meio rural.

O desenvolvimento maior ou menor desses núcleos populacionais pode ser entendido a partir dessa relação entre o rural e o urbano. As sucessivas territorializações e os diferentes aspectos que caracterizam as relações territorializantes permitem pensar em como a atual configuração geográfica pode ser estudada considerando-se a dinâmica da ferrovia. É uma discussão que se segue no decorrer deste texto.

Enfim, com o passar do tempo, com novas técnicas e novos sistemas de ações, o destaque se dá à rodovia Parigot de Souza – PR 092, cujo trajeto permeia o caminho dos trens ainda presente nas paisagens. Traça-se um mero ponto de vista, mas de certo, as decisões que levaram a definição da construção dessa rodovia podem ter considerado o traçado já existente do ramal do Paranapanema, refletindo-se na atual hierarquia dos municípios da região e determinando ainda reflexos na atual condição socioeconômica das populações locais.

Outra observação a ser considerada é que a constituição de um patrimônio ferroviário não pode ser pensada apenas como exclusividade de uma atividade urbana, principalmente se a análise resultar de inúmeras regiões do Brasil que se caracteriza até os dias de hoje pelas suas ruralidades. Durante décadas havia estações que funcionavam em lugares rurais. Então, apesar de grande parte dos bens patrimoniais da ferrovia estar localizado em centros urbanos, é preciso destacar que um estudo específico em um trecho desativado pode comportar aspectos que diferem de grandes centros urbanos.

Geralmente são tratados caracteres relativos a elementos ferroviários localizados em centros em que o transporte ferroviário ainda permanece funcionando, o que não significa desconsiderar que o descaso por esse patrimônio não seja amplo numa perspectiva mais abrangente. Mas presumindo-se que o abandono se dá a partir dos trilhos que traçam o caminho dessa rede é preciso alargar o universo de possibilidades de análise.

O trecho ferroviário do ramal do Paranapanema, diante da interrupção de suas atividades ferroviárias em 2001, preserva elementos na paisagem que indicam sua presença. Em pesquisa exploratória foi possível verificar que o estado de conservação dos bens patrimoniais da ferrovia encontra-se em condições diversas, conforme pode ser observado nas fotografias apresentadas no decorrer deste trabalho.

A abstração de movimento que a ferrovia, mesmo inativa, oferece ao se examinar os espaços atravessados pelos trilhos é outro aspecto a ser destacado da relação entre o campo e a cidade. Esse movimento pode ser percebido através do estudo de fontes imagéticas, lidas enquanto signos e símbolos, capazes de registrar as transformações ocorridas nos diversos lugares em que a ferrovia se fez presente, além obviamente, através da percepção e da memória das fontes entrevistadas.

(...) Portanto, o exercício de patrimonializar é também o exercício de historicizar. Um patrimônio não fala por si, sua mudez exige um interlocutor, individual ou coletivo, que traduza seus signos e símbolos e o insira num contexto narrativo. Em troca, o patrimônio descortina o passado, seus sinais nos permite entender fatos, contextos, trajetórias, permanências e rupturas, o antes, o durante e o depois (FURTADO, 2015, p.45).

Nesta seção, para se compreender o processo de patrimonialização da ferrovia, consideram-se dois importantes elementos: as ações dadas sob a perspectiva da lei e as ações dadas sob a perspectiva da apropriação do sujeito.

2.3.1. Sob a perspectiva legal

Explicam-se os dados apresentados pela Secretaria de Estado da Cultura através da Coordenação do Patrimônio Cultural, que relaciona os bens tombados nas cidades paranaenses revelando que treze das cinquenta cidades paranaenses citadas têm elementos ferroviários entre seus bens culturais tombados (PARANÁ, 2018). Na esfera federal, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), de acordo com a Lei 11.483 de 2007, passou a responsabilizar-se pela administração, manutenção e zelo dos bens da extinta RFFSA, no sentido de preservar bens móveis e imóveis da ferrovia que simbolizam valores culturais e artísticos (BRASIL, Lei nº 11.483, 2007).

O IPHAN afirma que o inventário abarca mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis no país, destacando-se “estações, armazéns, rotundas⁵⁹, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais” (IPHAN, 2017, p.1).

Dentre esses bens citados na lista do IPHAN⁶⁰ (a nível federal), foram identificados tombamentos em várias cidades atravessadas pelo ramal do Paranapanema: a Estação de Jaguariaíva (inscrita em 2014), a Estação de Platina (2009) e cinco casas de alvenaria (2010) em Santo Antônio da Platina. Quanto aos bens imateriais, o IPHAN recomenda embasar-se no Art. 9º da Lei 11.483/2007, parágrafo Segundo:

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA (BRASIL, 2007).

Mesmo cientes de que o processo de sucateamento da ferrovia foi iniciado antes da desestatização⁶¹, foi a partir do fim das atividades ferroviárias no ramal do Paranapanema em 2001 que o estado dos bens ferroviários teve intensificado seu processo de degradação. Silveira (2003), ao criticar o modelo empregado pela política de Fernando Henrique Cardoso em sua política neoliberal de desestatização no Brasil, já afirmava que a transferência das responsabilidades pela exploração do setor ferroviário brasileiro ao capital privado intensificaria o processo de desmantelamento da malha ferroviária no país.

⁵⁹ Rotunda é uma organização ferroviária circular, normalmente usada pelas locomotivas a vapor, onde funcionavam atividades de manutenção e armazenamento dos veículos ferroviários.

⁶⁰ Essas informações podem ser verificadas em <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>. Esses dados foram conferidos durante a revisão deste trabalho. Acessado em 11 fev. 2018.

⁶¹ Os estudos referentes à dinâmica do transporte ferroviário no Brasil, em seus diferentes contextos históricos, indicam entre outros fatores que a transferência para o capital privado foi justificada pela ineficiência das estatais para a economia brasileira e seu papel oneroso para os cofres públicos (CAMPOS NETO et. al, 2010).

Analisando o modelo de concessão adotado pela equipe econômica do governo FHC (...) chega-se à conclusão de que, caso não haja uma mudança estrutural comandada pelo Estado, logo haverá um vertiginoso processo de sucateamento das ferrovias. Não levando, também, em consideração a importância de cada ferrovia para sua região de influência e privilegiando somente os lucros e concessionárias privadas (...) (SILVEIRA, 2003, p. 374).

Quanto ao fechamento de trechos no Brasil após a desestatização da malha ferroviária brasileira, entende-se que está clara que existe uma relação dos interesses capitalistas, que diante da alegação⁶² da baixa rentabilidade ou diferenças de bitola vem provocando o sucateamento e desaparecimento de inúmeros bens patrimoniais da ferrovia.

Conforme a orientação do Art. 9º da Lei 11.483/2007, sob a supervisão e responsabilidade do IPHAN, não só os bens materiais, representados por prédios, monumentos, logradouros, sítios e outros espaços pertencentes à extinta RFFSA constituem-se patrimônio cultural, mas quaisquer organizações culturais que tratem de organizar, construir e ampliar mecanismos que possam preservar e divulgar a memória ferroviária enquanto mecanismo de preservação deste patrimônio.

Se considerarmos a Deliberação nº 124/2011 da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), cabe às concessionárias ferroviárias manter e conservar os bens da ferrovia, salvaguardando-os em estados de conservação e funcionamento (BRASIL, ANTT, 2016). No entanto, Silveira e Silhessarenko (2015), afirmam que entre os 18.000 quilômetros de ramais subutilizados, cerca de 5.554 quilômetros referem-se a ramais abandonados pelas concessionárias, não atuando para tráfego de cargas, entre eles 31% (1.716 quilômetros) estão sob a concessão da atual Rumo Logística.

2.3.2. Sob a perspectiva da apropriação do sujeito

⁶² Tal afirmação se faz a partir da análise de entrevistas realizadas com ex-funcionários da ferrovia que pertenceram tanto ao quadro de funcionários da extinta RFFSA e à concessionária ALL, empresa que determinou o fechamento das atividades do ramal do Paranapanema.

Um olhar contemplativo e compreensivo sobre a preservação de um aspecto da cultura pode representar uma fuga diante das rápidas transformações desencadeadas e que pode se refletir nas identidades dos grupos sociais. Choay (2001) afirma que a cada adição de novas frações de um tempo distante ou próximo são provocados olhares introspectivos, denominado pela autora de figura narcísica, instigando nas pessoas um autoconhecimento sobre si e sobre o seu papel naquela sociedade, acalmando as incertezas e angústias do presente. De acordo com Choay (2001), o grande nó do enigma é considerar o patrimônio histórico como um espelho no qual a humanidade teria a possibilidade de contemplar a sua imagem.

Warnier (2000, p. 98) afirma que “a transmissão das tradições culturais se apoia no patrimônio herdado do passado. Para conservar sua identidade, os grupos e as nações devem manter, cultivar, renovar seu patrimônio”. É importante refletir na ligação desse processo às distintas formas de produção e transmissão dos conhecimentos das gerações anteriores, de forma a estabelecer ligações entre a sociedade e suas tradições.

Claval (2007, p. 14) indica, diante de uma abordagem do território, o ponto de partida para um estudo do patrimônio ferroviário do ramal do Paranapanema entre Jaguariaíva a Wenceslau Braz. O embasamento se dá a partir da Geografia Cultural, que considera a dimensão simbólica, as realidades e signos compartilhados pelas sociedades e o sentimento de compartilhamento que os espaços podem despertar e representar. Pois, conforme “a lembrança das ações coletivas funde-se aos caprichos da topografia, às arquiteturas admiráveis ou aos monumentos criados para sustentar a memória de todos, o espaço torna-se território” (CLAVAL, 2007, p. 14).

A discussão aqui proposta envolve apropriação, reconhecimento, algo entre os limites da razão e da emoção, que não soe como um discurso apelativo, mas que traceje o reconhecimento sobre um patrimônio industrial. A partir de uma potencialidade de geração de renda à região, mas que prioritariamente pode ser entendido pela sua importância para a compreensão da história e da organização espacial dos municípios estudados. Que representa ainda, um exercício de abstração e reflexão sobre outras tantas localidades brasileiras que atualmente podem ser categorizadas pela mesma situação, pois um dia ali os trens se instalaram e atualmente só se expressam em vestígios materiais e imateriais.

Choay⁶³ (2001) explica que o conceito de patrimônio, originalmente, está atrelado à ideia de “estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo”, que ao ser requalificado permite entender patrimônio histórico como uma expressão que “designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum” (CHOAY, 2001, p. 11).

Não se trata apenas de construções antigas, mas de uma série de aspectos a serem considerados. Ou seja, um patrimônio cultural compõe-se “pelo conjunto das edificações tombadas, a composição da paisagem urbana, as relações sociais deste espaço e as significações do patrimônio e da memória social” (BURDA; MONASTIRSKY, 2011, p. 118).

Portanto, coletividade e patrimônio são ideias associadas. Funari e Pelegrini (2006, p. 9) afirmam que o conceito de patrimônio ao evoluir do individual para o coletivo nos leva a considerar que “a coletividade não é uma simples soma de indivíduos, assim como o todo não é uma mera junção das partes⁶⁴”. Essa coletividade seria resultado de um processo de constituição de “grupos diversos, em constante mutação, com interesses diversos e, não raro, conflitantes” (FUNARI; PELEGRINI, 2006, p. 10). Nessa concepção existiria uma relação entre a apropriação coletiva dos espaços, em suas múltiplas territorialidades, e a instituição, a partir de interesses diversos daquilo que se caracteriza como patrimônio ou não.

O desenvolvimento e o interesse por práticas patrimoniais se deram em razão da “mundialização dos valores e das referências ocidentais”, cujo símbolo

⁶³ O trabalho de Choay (2001), “A alegoria do patrimônio”, apresenta muitos aspectos interessantes à compreensão da constituição da ideia de patrimônio cultural no mundo moderno. A autora, sob uma leitura objetiva, traça parâmetros para a compreensão da temática, discutindo elementos que são ao mesmo tempo importantes à formação teórica sobre o assunto, quanto para um despertar crítico e consciente que um pesquisador patrimonial deve ter ao defender o seu objeto de estudo. Não se trata apenas de uma visão idealista da preservação de lugares, mas de se considerar os interesses diversos que constituem a exploração de patrimônios culturais.

⁶⁴ A concepção de pertencimento dos bens públicos aos cidadãos de uma nação teria surgido com a Revolução Francesa que passou a “administrar” e “proteger” o destino dos objetos de valor, mobiliários e construções herdadas da cultura romana, medieval e também do período absolutista na França (CAMARGO, 2002).

estaria representado pela Conferência Geral da Unesco realizada em 1972 (CHOAY, 2001, p. 207).

Choay (2001, p. 212) destaca ainda que o conceito de patrimônio histórico e cultural pauta-se na ideia de reconhecimento de algo como de “mais-valia de interesse, de encanto, de beleza, mas também da capacidade de atrair, cujas conotações econômicas nem é preciso salientar”. Ressalta-se assim, aspectos antagônicos numa sociedade capitalista entre o retorno econômico que os lugares preservados podem representar. O que nos leva a refletir sobre de que maneira esses espaços da ferrovia, nas atuais formas em que se apresentam, poderiam adquirir funções que as manteriam dentro da lógica capitalista.

Uma das formas de se analisar esses fatores e sua relação com o social é a partir da Geografia Cultural. Claval (2007) defende que os estudos da Geografia Cultural são relevantes ao atual contexto histórico em que vivemos, fazendo-se necessário uma discussão sobre a mundialização da cultura e suas consequências, refletindo-se sobre um contexto em que “as técnicas tornaram-se demasiadamente uniformes para deter a atenção; são as representações, negligenciadas até então, que merecem ser estudadas” (CLAVAL, 2007, p. 50).

Monastirsky (2006) ressalta que como os espaços são historicamente construídos, passíveis de serem entendidos a partir de suas funcionalidades e das significâncias encontradas nos patrimônios culturais, os quais carregam intrinsecamente pontos de vista que associam tanto o passado quanto o presente. O acesso ao passado (memórias) e ao presente (percepções) empreendido por esta pesquisa permitiu identificar nos sujeitos o sentido de patrimônio. O reconhecimento a partir do sujeito aparece em muitos dos relatos obtidos por esta pesquisa, em alguns casos de forma discreta, outras em verdadeiras campanhas pró preservação dos bens e da memória ferroviária.

Nos três municípios investigados foi observado a referência a seu valor cultural, revelando-se assim sentidos que podem embasar uma afirmação de que existe reconhecimento patrimonial da parte dos moradores dessas localidades. Essas pessoas, ora produzem críticas às instâncias de poder dos órgãos administrativos, ora reconhecem que algumas ações realizadas nos espaços ferroviários configuram-se em funcionalidades voltadas ao bem estar e à cidadania.

É importante frisar o papel da memória no processo de patrimonialização mesmo nos espaços em que não são identificados intervenção nos amparos da lei,

em que os simples vestígios e os lugares ocupados no passado pelos trens despertam o sentimento de identificação e de pertencimento. Exemplos de referências ao reconhecimento cultural da ferrovia nos municípios abordados são apresentados no quadro 6.

Quadro 6: Referências ao reconhecimento do patrimônio ferroviário

	Localidade	Trecho do relato
Entrevistado nº 1	Wenceslau Braz	<i>“(…) antes era um patrimônio muito bem cuidado, minha filha, de primeiro, mas agora! Não tem nem comparação”.</i>
Entrevistado nº 14	Calógeras	<i>“Que judiação você viu? Arrancarem aquelas pedras tudo dali, e coisa e tal”.</i>
Entrevistado nº 17	Wenceslau Braz	<i>“O primeiro ponto de partida seria retomar o prédio da 8ª Residência. Nós não temos mais a estação, a gente tinha que tombar aquilo ali como patrimônio histórico, fazer um acervo, um museu ali. E ali contar a história do município”.</i>
Entrevistado nº 22	Wenceslau Braz	<i>“Nossa, quando acabou, não passou mais trem. Logo fechou, a estação ficou tempo daí. Faz pouco tempo que foi demolida, ficou ali! Esse armazém que eu tô falando, também demorou, mas fechou depois. Foi fechando, foi acabando tudo. Foi muito triste aqui!”</i>
Entrevistado nº 28	Arapoti	<i>“O acervo que tinha nela foi tirado e levado pra essa outra casa que eu falei, que era a sede da fazenda Capão Bonito, que também tá correndo o risco de acontecer a mesma coisa”.</i>
Entrevistado nº 29	Arapoti	<i>“O espaço foi queimado. Uma pena, pois se tratava de um patrimônio histórico importante para nossa cidade”.</i>
Entrevistado nº 37	Arapoti	<i>“O ponto positivo são as lembranças em que as pessoas que vivenciaram essa época, também por serem pontos turísticos e históricos que enriquecem a cultura da cidade”.</i>
Entrevistado nº 49	Jaguariaíva	<i>E que nada mais justo, quando a gente pensou em resguardar naquele espaço uma sala para a memória ferroviária. Nada melhor que contar isso! Porque o prédio por si só é a maior peça a ser admirado, é o maior patrimônio, é um monumento!</i>

Fonte: Dados coletados pela autora, 2017-2018.

Organização: A autora, 2018.

Dessa forma, as falas expressam esse reconhecimento do sujeito e do grupo em torno da ferrovia. Os sujeitos percebem as transformações ocorridas, as ações de abandono, ou necessidades de ações preservacionistas ou ainda as

configurações antigas que faziam parte dos espaços ferroviários. Da mesma forma são citados eventos catastróficos (como o incêndio em Arapoti) ou ainda os reflexos das relações de poder que recaíram diretamente em espaços vivenciados pelo cotidiano dessas pessoas.

Um patrimônio que se configura sim nas materialidades amparadas pela proteção da lei em Jaguariaíva, o que não significa que seja uma condição permanente. Pois são fenômenos que expressam as relações conflitantes sobre os territórios da ferrovia. No entanto, mesmo nos lugares em que ficaram apenas vestígios, esse “restos” colocam-se também enquanto lugares de memória (NORA, 1993). Em Jaguariaíva (em vagões abandonados na periferia da cidade e nas construções residenciais demolidas), em Wenceslau Braz (na estação demolida, nas casas da rede, no clube ferroviário, nos trechos desbarrancados e soterrados pela terra), em Arapoti (estação abandonada e incendiada, nos vagões enferrujados), em Calógeras (na estação demolida) e nos bairros rurais Cerrado das Cinzas, Km 32, Quarenta e Quatro, Turma Nove (trilhos encobertos pelo mato e terra) foi possível verificar, tanto na fala dos sujeitos quanto na pesquisa *in loco* referência e coerência entre os discursos e os atuais elementos da paisagem.

Halbwachs (2003, p.189) afirma que

(...) para lembrar, é preciso que nos transportemos em pensamento fora do espaço, pois ao contrário, é justamente a imagem do espaço que, em função de sua estabilidade, nos dá a ilusão de não mudar pelo tempo afora e encontrar o passado no presente (...).

A partir do material, do suporte físico (MONASTIRSKY, 2006), a ferrovia é também um patrimônio imaterial, representado pelos ex-ferroviários (CALISKEVSTZ, 2011; NETREBKA RAMOS; JOHANSEN; ROSAS, 2017), por significados produzidos no cotidiano e nos símbolos produzidos pelo ofício de seu labor e pelas manifestações culturais estabelecidas no passado (MONASTIRSKY, 2006; PETUBA, 2011), mas também pelo trabalho da propagação da memória ferroviária. Camargo (2002, p. 13) afirma que “dos monumentos se produzem relíquias e lembranças”, portanto, é imprescindível que se analise um patrimônio considerando-se esse par relacional: o patrimônio (material e imaterial) e a memória.

CAPÍTULO III

3. AS TERRITORIALIDADES: ENTRE “FATOS”, “RUGOSIDADES” E “FUNCIONALIDADES”

As análises realizadas durante esse capítulo indicam que vários são os processos territorializantes nos espaços da ferrovia. Por parte do poder público, da concessionária, dos moradores ou não próximos ao local e até das pessoas que se deslocam pelos espaços virtuais da ferrovia, são percebidos exemplos de territorialidades, e conseqüentemente das múltiplas territorialidades que integram esse patrimônio do território/rede da ferrovia.

Quando se buscou descrever esses patrimônios não se imaginava inicialmente que fosse indissociável da tarefa de se ir estabelecendo essas relações territorializantes. As territorialidades fluíram, e ao serem analisadas indicam as formas e práticas como as pessoas estão se apropriando e expressando a *parte que lhes cabe* do território-rede da ferrovia, através de crítica, zelo, cuidado, orgulho, sustento, reivindicação, sugestão, invasão, precaução, lamentação, imposição, participação, comunicação, saudosismo (...).

A definição que mais se assemelha à ideia de territorialidade pensada neste trabalho é trazida por Saquet (2009, p. 79) que afirma tratar-se de um “conjunto de relações sociais simétricas ou dessimétricas que produzem historicamente cada território”. Dessa forma é destacada a importância de se considerar analiticamente as relações espaço-tempo-sociedade que permeiam toda a dinâmica da ferrovia no ramal do Paranapanema, a qual foi ao longo do tempo produzindo as rugosidades que se expressam enquanto patrimônio cultural.

Desde que a concessionária resolveu suspender a atividade ferroviária, os reflexos no estado de deteriorização do patrimônio ferroviário se acentuaram. Essa afirmação se dá baseada numa ampla pesquisa imagética sobre os lugares de memória da ferrovia. Obviamente, com as facilidades de acesso à informação, o olhar sobre a rede que integra esse objeto de pesquisa permite ressaltar a existência de um movimento no espaço virtual (internet) de articulação e de “provocação” à memória ferroviária.

Porém, os elementos trazidos para esta discussão se embasam em categorias nas quais foram agrupados os rótulos criados durante a tabulação dos dados. Formas, estruturas, funções e processos (SANTOS, 2004) representam uma forma de análise desse patrimônio produzido no tempo e no espaço.

Sendo assim, esta seção se constrói a partir da análise de material fotográfico, das observações *in loco* e de elementos trazidos pelas memórias e percepções das pessoas que participaram desta pesquisa. Em relação às fotografias, além do material disponibilizado publicamente nas redes sociais virtuais, foram feitos registros em vários pontos do recorte espacial durante as visitas perceptivas. Dessa forma, o objetivo deste capítulo é compreender esse patrimônio constituído baseando-se em três etapas na análise de alguns desses lugares de memória, a partir dos fatos, das rugosidades e das funcionalidades.

Aprofundando essa discussão, este trabalho considera que a ferrovia se expressa em suas “rugosidades”, ou seja, no “resultado de experiências múltiplas e ativas que permanecem no tempo” (ALVES, 2013, p. 30). Para Milton Santos (2006, p.25), essas “rugosidades”, são heranças territoriais, físico, socioterritoriais ou sociogeográficas. É aquilo que “fica no passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares” (SANTOS, 2006, p. 92). Essas heranças da ferrovia, e mesmo as formas como esses espaços vêm sido utilizados em outras configurações ou funcionalidades, constituem-se em um patrimônio cultural reconhecido tanto sob a perspectiva da lei quanto da apropriação dos sujeitos.

Sobre a empresa ferroviária, Furtado (2015) ressalta que, mesmo sendo uma instituição representativa do avanço do capitalismo pelo mundo, a ferrovia foi (ou é?) uma instituição que:

(...) disputou espaço econômico, político e social e conflitou com as outras modalidades de indústria (...) foi elemento do fluxo que atravessou e participou ativamente na construção do território, provocando as rugosidades que tanto tomam a memória quanto constroem a história (FURTADO, 2015, p. 72-73).

Alguns fatos apresentados fazem referência a processos ocorridos na escala local, fruto de construções históricas, pensadas sobre a perspectiva de uma história cultural que sugere que “tomamos por pressuposto que a história é, ela própria,

representação de algo que teria ocorrido um dia” (PESAVENTO, 1995, p. 280). Sobre os fatos identificados pelos sujeitos desta pesquisa, alguns se destacam, como ações de abandono ocorridas nas estações, às intervenções negativas ou positivas do poder público, às apropriações indevidas da população aos bens ferroviários ou ainda aos acidentes provocados pela natureza ou pelo homem.

Em se tratando dos processos remodeladores dos lugares de memória da ferrovia, associadas ao processo de concessão para o capital privado, considera-se que

(...) 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 (MONASTIRSKY, 2006, p. 81).

Quanto às rugosidades da ferrovia, entende-se que são vestígios capazes de evocar a memória. No recorte analisado, elas (rugosidades e memórias) estão presentes no edifício da estação em Jaguariaíva, nos caminhos dos trilhos pelos campos e pelas cidades, nos viadutos que fazem a relação entre a rodovia e a ferrovia, nas placas próximas aos trilhos, nos cruzamentos nas ruas das cidades e nas estradas do campo, nos vagões abandonados e enferrujados, nas sutilezas que passam despercebidas na paisagem atual desses lugares da ferrovia, como nos detalhes das construções e nas bases de pedra e nas rampas que ainda existem e resistem ao tempo. Mesmo nas suas expressividades de “restos” são museus vivos, reconhecidos por uns e desprezados por outros, por falta de tempo na correria do dia-a-dia ou de conhecimento para admirá-los.

Sobre as funcionalidades, elas obedecem a um movimento processual, de sucessivas desterritorializações e reterritorializações. Essas funções podem ter vários direcionamentos, públicos ou privados. Espaços públicos em que são realizadas atividades esportivas e culturais; serviços de ações da cidadania; de exploração do turismo; fronteiras entre a produção agrícola convencional ou familiar ou ainda de posse da terra; lugares de sociabilidade, de paqueras, de

promiscuidade, de encontros e desencontros; de práticas legais e ilegais, de venda e consumo de drogas e bebidas; de tocaias para práticas violentas; de caminho para o trabalho; e assim por diante, já que essas interpretações vai depender das histórias e das vivências que as pessoas compartilharem. Pois, toda pesquisa é sempre inacabada, mesmo sendo única e criteriosa.

3.1. O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM WENCESLAU BRAZ

Em 2014 foram realizadas duas entrevistas que ajudaram a formular uma versão histórica sobre as decisões e ações do poder público municipal em relação a um espaço que encontrava-se abandonado no meio da cidade de Wenceslau Braz. Foram ouvidos o senhor Athayde Ferreira dos Santos (Taidinho), que atuava como prefeito municipal e em cuja administração havia ocorrido a remodelação do espaço da estação ferroviária e o ex-ferroviário e vereador Luiz Alberto Antonio (Beto), reeleito e atual presidente da Câmara dos Vereadores de Wenceslau Braz.

Essas fontes históricas, produzidas a partir dos critérios da História Oral, remetem ao campo da pesquisa destacado por Alberti (2004), enquanto possibilidade de pesquisa da História de Instituições. Uma perspectiva interessante ao se considerar os propósitos desta pesquisa, pois, quando se trata do transporte ferroviário no Brasil, as relações de poder que irradiam tanto nas instituições públicas ou privadas recaem (íram) na organização social destas cidades. Dessa forma, “as entrevistas podem também ajudar a esclarecer o conteúdo, a organização e as lacunas de arquivos existentes nas instituições” (ALBERTI, 2004, p. 25).

Apesar deste trabalho considerar que os sujeitos produzem territorialidades a partir da escala do corpo, seria muito inocente afirmar que são independentes das relações de poder que vêm de cima. Nesse sentido, Monastirsky (2006, p. 29) afirma que “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”. Ainda em relação às relações de poder dominante, é preciso ressaltar que “delimitação, ocupação, expulsão, construção, destruição, transformação” são ações resultantes das relações políticas ou do mercado sobre os patrimônios culturais (MONASTIRSKY, 2006, p. 17).

Sendo assim, esta seção trata de discutir especificidades do patrimônio cultural em Wenceslau Braz, descrevendo-os a partir dos fatos, das rugosidades e das funcionalidades.

3.1.1. O abandono, a Praça e as indefinições

Sobre o patrimônio ferroviário em Wenceslau Braz serão destacados algumas especificidades, alguns bens observados na área urbana – 8ª Residência, Praça de Lazer Chico, trilhos e viaduto na periferia – e outros na área rural, nos bairros rurais Turma Sete, Ribeirão Novo (Turma 8) e Turma Nove – viadutos, cruzamentos, trilhos.

O local onde era a estação ferroviária representa um lugar de destaque no centro da malha urbana do município. Nesse local, estavam localizados muitos bens que formavam o núcleo estruturante que concentrava as atividades do trabalho ferroviário durante as décadas que ali esteve instalado.

No local em frente à atual praça de Lazer Chico havia barracões e oficinas instaladas, situados próximos ao pátio da estação em que eram realizadas as manobras das máquinas. Essas construções “desapareceram” no tempo e não foi possível decifrar um contexto aproximado desses fatos. Do lado de baixo da rua Presidente Getúlio Vargas, as casas de madeira típicas dos trabalhadores da ferrovia sucumbiram às construções modernas e de alvenaria, restando apenas uma casa que ainda relembra ao passado. Na esquina, subindo em direção ao centro comercial, funcionou durante décadas o Clube Ferroviário, que não foi demolido, mas sofreu um processo intenso de descaracterização e abriga atualmente um clube particular, o Estação Clube Bar. Desses bens, mantém-se com a mesma função, o estádio de futebol fundado pelos ferroviários, o Estádio Municipal Presidente Vargas.

No entanto, quando se trata de compreender os processos de apropriação desses bens da ferrovia, existe uma dificuldade muito grande em se conseguir informações detalhadas sobre os fatos. Entre uma narrativa ou outra têm-se informações sobre a descaracterização do patrimônio da ferrovia, mas são pistas que acabam esbarrando em obstáculos indefinidos. Na perspectiva dos sujeitos, em alguns casos simplesmente o assunto é desviado ou cessado, ou então se expressam opiniões sobre os privilégios de poucos no acesso às informações

referentes à venda de terrenos e propriedade antes do programa de concessão da ferrovia. Sabe-se, portanto, que o processo de venda do patrimônio central da rede ferroviária em Wenceslau Braz foi resultado de negociações entre o poder municipal e a União.

Sobre os órgãos passíveis da administração desses bens da ferrovia representando a União, a responsabilidade é do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT), que fica incumbido do patrimônio ferroviário da União após a liquidação da Rede Ferroviária em 1999, representado entre ativos operacionais e não-operacionais ⁶⁵. Destacando-se a complexa tarefa de inventariança e definição da legalidade desses bens sobre as medidas pós desestatização e sua relação com os bens não-operacionais, Silveira (2003) afirma que

A RFFSA também possui diversos ativos não operacionais, como terrenos, estações desativadas e outros imóveis espalhados por diversos estados do país. Esses ativos somam um montante de 22 bilhões que não foram incluídos no programa de desestatização. Parte desses imóveis está sem documentação regularizada, fruto da própria gênese da RFFSA e, também, para que as concessionárias tivessem interesse na exploração do transporte de cargas, evitando a especulação imobiliária. Todavia, a RFFSA está colocando este patrimônio a venda para pagar suas dívidas com o Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS), com Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), com ICMS e com passivos trabalhistas (SILVEIRA, 2003, p. 292).

Eram, portanto, condições diversas, que sofriam variações dentro de suas especificidades. Alguns dados afirmam que após a extinção da RFFSA, as prefeituras municipais iniciaram processos de requerimento para o uso desses espaços para fins sociais e culturais, assim como os ex-ferroviários tiveram a oportunidade de negociar pendências financeiras em relação às casas adquiridas junto à empresa (MILAN, 2012, p.1).

É importante destacar que a estação de madeira inaugurada em 1919 em Wenceslau Braz foi desmontada durante o período em que pertencia à RFFSA em 1994, sendo construída no local uma estaçãozinha de alvenaria que funcionou até

⁶⁵ Os bens não operacionais são aqueles considerados “sem utilidade”. Os bens operacionais representam as infraestruturas, locomotivas, vagões e outros bens associados à operação ferroviária (BRASIL, INVENTARIANÇA, 2018; BRASIL, DNIT, 2017).

1997, quando foi desativada sob administração da concessionária ALL (NETREBKA RAMOS; JOHANSEN, 2014).

Conforme pode ser verificado pelas fotografias 4 a 6, produzidas entre 1997 a 2011, a partir de indefinições de responsabilidade entre a concessionária, o poder público municipal e federal, o espaço em que durante décadas funcionou o pátio da estação foi descaracterizado, teve sua estaçãozinha saqueada, trilhos desaparecidos, e terrenos invadidos. Dessa forma se expressam, no tempo e no espaço, alguns elementos territorializantes. Mesmo que sejam identificadas ações ilegais, como os furtos e apropriações indevidas, tráfico de drogas, violência e invasão de terrenos, identifica-se elementos do conceito de território apresentado por Haesbaert (2016), no qual desterritorializações provocam reterritorializações.

Fotografia 4: Estação de madeira em W. Braz (PR), 1987



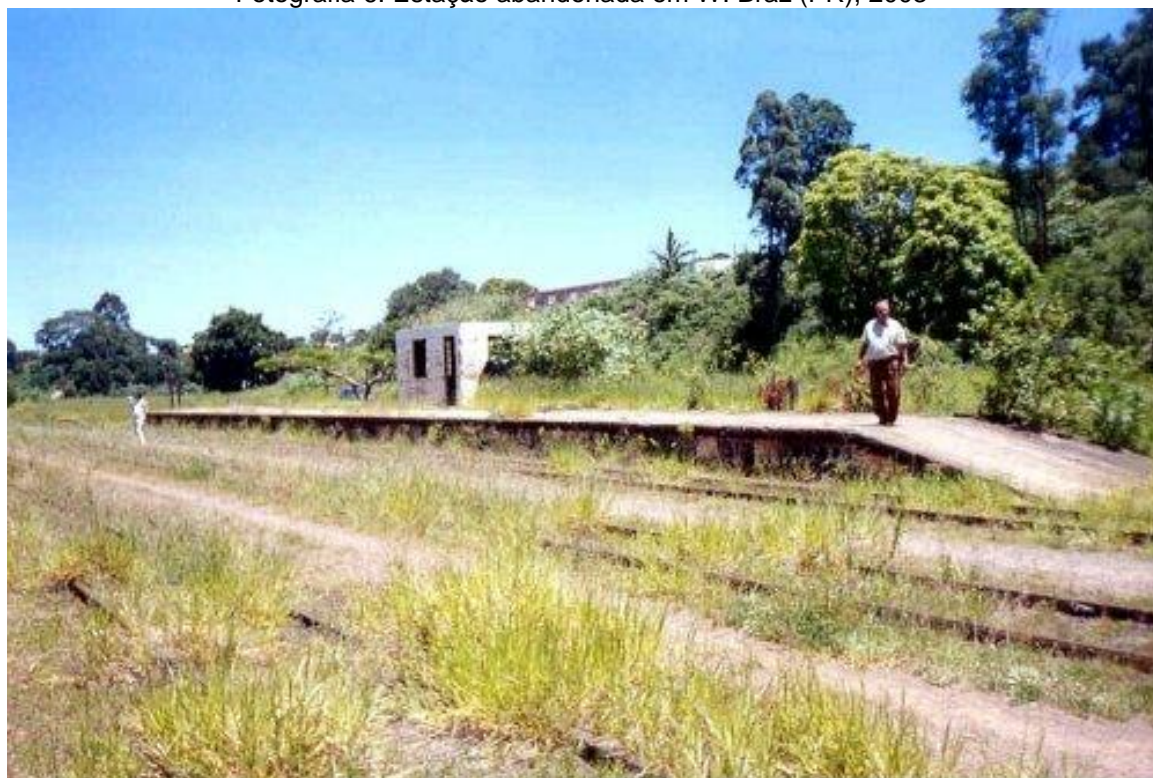
Autor: RODRIGUES, Nilson, 1987.

Fotografia 5: Estaçãozinha de alvenaria em W. Braz (PR), 1998



Fonte: Acervo ABPF (PR), 1998
Autor: Não identificado

Fotografia 6: Estação abandonada em W. Braz (PR), 2003



Autor: RAZZABONI, Douglas, 2003

No entanto, para a população que necessariamente atravessava aquele lugar durante o dia e a noite, e até mesmo para a imagem da administração municipal que respondia de certa forma a questionamentos sobre o estado de conservação daquele lugar, o estado de abandono, em que se podia observar saques dos bens ferroviários, traços de consumo de bebidas e drogas e crescimento de matagais e depósito de lixo a céu aberto era um cenário que representava uma imagem negativa. Esse panorama foi descrito por Giesbrecht (2018)

Como tantas outras, a estação original, de madeira, não existe mais e uma mais recente, bem menor e mais acanhada, foi erigida em cima dos alicerces antigos. Curiosamente isto aconteceu já nos anos 1990, bem após a retirada dos trens de passageiros. (...) em 1990 ela ainda era de madeira; em 1998, já outra, de alvenaria. Qual teria sido o motivo da mudança? Esta “nova”, por sua vez, está totalmente depredada, restando só as paredes em pé. Pelo grande pátio vazio e abandonado, existem restos esparsos de construção, entre eles um poço de inspeção de locomotivas (GIESBRECHT, 2017, p. 1).

Nas entrevistas realizada em 2014, a qual buscou-se informações a respeito do processo de transformação do espaço da estação em praça de lazer, foram obtidas explicações sobre o destino de alguns lugares que pertenciam ao patrimônio ferroviário em Wenceslau Braz. O processo foi relatado pelo prefeito Taidinho e pelo vereador Beto, que faziam parte do corpo político e administrativo do município no contexto da revitalização do espaço. Foram identificadas na ocasião, no entanto, outras relações de poder e interesses que extrapolam questões de segurança ou o bem estar da população.

De acordo com as informações obtidas, havia uma dívida assumida e resultada de uma transação realizada entre a prefeitura e a RFFSA, referente às propriedades da casa da 8ª Residência e ao campo de futebol. Essa administração, dado que não ficou claro porque observou-se discordância em relação aos nomes dos prefeitos protagonistas, teria se comprometido em quitar dentro de determinado período os valores acordados. No entanto, no próximo mandato o prefeito sucessor não cumpriu o estabelecido no contrato, de forma que isso gerou uma ação contra a prefeitura municipal e uma dívida de cerca de R\$ 3 milhões junto à União. Essas ações resultaram em seis anos em que não foi possível obter certidões que gerassem verbas do governo federal para o município.

Em suas narrativas, as duas fontes entrevistadas relataram a insustentabilidade da situação, primeiro pela imagem que o lugar apresentava como negativa à administração municipal e também porque a relação com a União precisava ser resolvida. Quando em 2008 iniciou o mandato do prefeito Taidinho, articularam-se ações que visavam negociar a dívida junto à União, de forma que foi feito um acordo em devolver os terrenos em troca da suspensão daquela dívida. A prefeitura afirmou na época que entrou com um pedido de solicitação de doação desses bens, a 8ª Residência e o campo de futebol, no entanto, é uma situação que vem se arrastando desde então.

Em relação à organização da praça, em 2011 foi inaugurado o Espaço Chico, funcionando hoje em dia como uma praça de lazer destinada a abrigar eventos esporádicos que ali ocorrem, como encontros de motociclistas, shows, instalações circenses, parques de brinquedos, ou outras manifestações culturais. As informações obtidas são de que apesar de ter sido um espaço inaugurado e que vem sendo utilizado para atividades cívicas, esportivas e culturais, o qual a prefeitura vem arcando com as despesas de iluminação, limpeza e arborização, a situação é que a prefeitura está ciente de que aquela área não lhe pertence. A fotografia 7 apresenta um ângulo da Praça de Lazer onde outrora fora a pátio da estação em Wenceslau Braz, restando poucos indícios da grande estrutura que ali havia no passado.

Fotografia 7: Praça de Lazer Chico Ferreira, 2018



Autor: RAMOS, Eliane Netreba, 2018

O prefeito Taidinho (2014) afirmou que o processo de refuncionalização daquele espaço contou com algumas medidas que visavam o investimento mínimo para se evitar prejuízos caso fossem obrigados a devolver o espaço. Foi feita uma campanha de doações junto a empresas da cidade, dessa forma, bancos, cestos de lixos e postes, podem ser remanejados para outros lugares; o aproveitamento dos entulhos de construções serviu para nivelar o terreno; a construção da pista de caminhada e a arborização não depende de uma reativação ou não da ferrovia, pois podem permanecer ali mesmo numa eventual volta da atividade ferroviária; a construção da avenida lateral foi uma melhoria para o acesso entre Vila Formosa, Vila Verde e Vila Velha ao centro da cidade. O espaço comporta ainda uma academia ao ar livre (que antes funcionava no centro da praça da Igreja Matriz), um parquinho infantil, uma quadra de bocha e um campinho de areia.

De certa forma, a refuncionalização do espaço vem servindo à população brazense, mesmo que seja citado como lugar de ponto de tráfico de drogas, o que destaca um aspecto importante do conceito de território que embasa este trabalho, ou seja, os múltiplos territórios.

(...) resultante não apenas da sobreposição ou da imbricação entre múltiplos tipos territoriais (o que inclui territórios-zona e territórios-rede), mas também de sua experimentação/reconstrução de forma singular pelo indivíduo, grupo social ou instituição. A esta reterritorialização complexa, em rede e com fortes conotações rizomáticas, ou seja, não hierárquicas, é que damos o nome de multiterritorialidade (HAESBAERT, 2016, p. 343).

Haesbaert (2016) afirma que se trata de uma condição de ação ou processo, na possibilidade de acesso ou de conexão entre diversos territórios simultaneamente, de forma concreta, material, com deslocamento físico, quanto virtual, através do ciberespaço, conforme discussão apresentada no final deste capítulo.

São observadas, porém, as “rugosidades” da ferrovia em outros locais do município. O caso da 8ª Residência representa uma disputa territorial entre as pessoas que se instalaram naquele edifício, o poder público municipal e a memória ferroviária e suas preocupações na manutenção de uma base material que possa ser preservada às gerações futuras. É, portanto, um objeto de análise da articulação

entre “fatos”, “rugosidades” e “funcionalidades” mais intensos em se tratando da atual face do patrimônio ferroviário em Wenceslau Braz.

A 8ª Residência é uma construção da década de 1940 ocupada atualmente por uma senhora⁶⁶ que afirma ser proprietária do imóvel e que enfrenta investidas da prefeitura em desapropriá-la. É uma polêmica nas representações sociais da população, havendo uma campanha inclusive nas redes sociais para que a prefeitura se aproprie do local e organize um processo de museificação para preservação da memória ferroviária nesse município. A fotografia 8 representa o atual estado da 8ª Residência.

Fotografia 8: Prédio da 8ª Residência em W. Braz, 2017



Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE WENCESLAU BRAZ. FELIZARDO, Celso. Folha de Londrina, 2017. Disponível em < <https://www.folhadelondrina.com.br/norte-pioneiro/abandonado-ha-decadas-escriptorio-pode- virar-museu-970699.html>>. Acesso em 13 fev. 2018.

A 8ª Residência, que durante décadas era a sede da administração ferroviária, vive hoje funcionalidades diferentes, por alguns é vista como um lugar

⁶⁶ São informações obtidas durante o processo de coleta de dados nas entrevistas realizadas em Wenceslau Braz. A senhora afirma veementemente que está ali porque a casa é herança de seu pai, que outrora fora funcionário da Rede. Como esta pesquisa visa uma reconstrução geográfica e historicamente baseada nos aspectos culturais e das representações sociais, são consideradas as informações obtidas a partir da História Oral, não havendo uma preocupação estanque em analisar documentos oficiais ou alguma coisa nesse sentido.

invadido por uma moradora de rua, que de certa forma amedontra crianças e adultos curiosos, sendo uma das imagens que a casa representa atualmente aos que por ali trafegam. Também é um lugar de moradia, um lar de pessoas que ali são abrigadas. Para alguns é só uma casa velha instigando a exploração imobiliária. Nas campanhas pelo tombamento e restauração é a idealização de um lugar perfeito para a memória ferroviária, no qual foram identificados discursos diversos com ares de promessas ou de intenções verdadeiras, mas que não há como saber. É um território em conflito que abarca uma parte do patrimônio ferroviário que transmite a ideia da possibilidade de se preservar e deixar às gerações futuras um monumento a ser cultuado.

Choay (2001) traz elementos à essa discussão:

Essa reconversão de edifícios, alguns dos quais pertencentes à história da técnica, liga-se, ao mesmo tempo, a uma conservação histórica e a uma sadia economia logística. Em contrapartida, essas marcas anacrônicas, que são os terrenos baldios (...) abandonados têm, antes de tudo, um valor afetivo de memória para aqueles que, por muitas gerações, tinham neles seu território e horizonte e que se esforçam para que não lhes sejam subtraídos (CHOAY, 2001, p. 220).

Alguns elementos desse patrimônio “desapareceram” no tempo e não foi possível precisar os fatos das relações territoriais que as definiram. Nas memórias surgem indícios mais da forma e das funções dos tempos em que a ferrovia funcionava na cidade. Os antigos barracões da cooperativa, das oficinas e dos alojamentos dos funcionários, que faziam parte da estrutura da rede ferroviária próximos à estação, permanecem no imaginário das pessoas que vivenciaram aquele espaço. Uma das entrevistadas, moradora próxima ao local há 56 anos, trouxe informações sobre esses elementos quando questionada sobre suas principais lembranças sobre a época da ferrovia, descrevendo os grandes espaços da infraestrutura local.

Então, aqui era bem animado né? A Ferrovia, onde que comandava o povo, um chegava de Ourinhos até aqui, e daí trocava, ia outros pra Jaguariáiva. Outros ficavam aqui, era movimentado. Era bem movimentado. Portanto, quando parou de rodar os trens, ficou bem morto. Tinha uma cooperativa também, grande! Que era bem aqui nessa rua minha aqui, eu fazia frente com a cooperativa. Que pertencia pra ferrovia! Tudo você podia comprar ali e daí já vinha descontado e só que tinha tudo o que você pensasse. Ela era ali virado pra lado da estação. Tinha de tudo, até alfaiate, se você quisesse. Fazia ternos pros homens, vinha tudo descontado na Rede, sabe? E eles

faziam a prestação, tudo do mais favorável pros ferroviários. Então era muito bom, o movimento aqui era muito bom, aqui em Wenceslau. (...). (ENTREVISTADA 22, 2017).

Através do relato dessa entrevistada, assim como de outras fontes pesquisadas, a desintegração dos bens ferroviários na cidade foi lenta e gradual, o que dificulta a precisão dos fatos. Dessa forma, são desconhecidos aspectos do loteamento e dos leilões dos terrenos próximos à estação, do antigo Clube Ferroviário e de algumas propriedades maiores na rua das casas dos ferroviários, assim como a grande caixa d'água demolida por particulares e que era um bem da RFFSA.

Essas indefinições, obviamente, esbarram na dificuldade de acesso a pessoas que representaram na época os mediadores dessas negociações, devido à lacuna temporal e, principalmente, à repercussão sobre as responsabilidades que permeiam a verdade sobre esses fatos. Expressam, entre as percepções populares, relações beneficiárias de uma elite social e política, considerando-se a especulação imobiliária dos processos de organização dos espaços urbanos.

3.1.2. A periferia, a Turma Sete e a Turma Nove

Entende-se que o patrimônio ferroviário não está ancorado apenas nos espaços centrais das cidades, mas presente em qualquer indício que sirva de ancoragem para a memória. Outros lugares de memória suscitam nos espaços periféricos e rurais. Das três cidades investigadas no recorte proposto desta pesquisa, Wenceslau Braz é o município de menor área (393,236 km²), porém, destacam-se duas importantes comunidades rurais que fazem referência às turmas da ferrovia: Turma Sete (sentido Wenceslau Braz e Arapoti) e Turma Nove (sentido Wenceslau Braz e Siqueira Campos). A figura 3 representa a localização dos bairros rurais em suas turmas em relação à área urbana e a rodovia PR 092 em Wenceslau Braz.

Figura 3: Localização dos bairros rurais em W. Braz em relação à ferrovia



Fonte: Google Earth Pro.
Organização: A autora, 2018.

Esses bairros rurais estão localizados próximos à Rodovia Parigot de Souza – PR 092 – e são citados principalmente pelos mais antigos como importantes pontos fixos que servia à manutenção dos trilhos. Isso, se considerado o tempo anterior à mudança desse sistema, quando foram instituídas as turmas mecanizadas, que eram ferroviários cuja função era sair a partir das estações em vagões que realizavam os trabalhos de manutenção dos trilhos. O que fica evidente numa análise que considera os cursos estruturantes e processuais do desenvolvimento técnico proposto por Santos (2006).

Outra localidade atravessada pela ferrovia inicia-se nos limites da cidade e antigamente abrigava a Turma 8, atualmente denominado Bairro Ribeirão Novo. Um ponto dessa fronteira, intermediada pela rodovia PR 092, é formado por uma série de barracões que compõem parte do pequeno complexo industrial do município, constituído ainda por postos de gasolina, restaurantes, oficinas agrícolas, borracharias e vilas rurais próximas à cidade. O destaque maior se dá às grandes

cooperativas agrícolas que ali estão instaladas. Nos terrenos posteriores a essa configuração espacial ainda persiste o caminho dos trens, paralelo à rodovia e caracterizado por trechos cobertos pelo mato, que denotam a paisagem um ar de abandono da rede ferroviária na região.

Sobre as funcionalidades da ferrovia especificamente nessa área, foram obtidos depoimentos que relataram que o antigo IBC, que ali funcionou durante décadas, utilizava-se do transporte ferroviário para o deslocamento de cargas. Essas memórias foram trazidas nos depoimentos obtidos por ex-ferroviários e por trabalhadores braçais que prestavam serviços de “saqueiros” no transporte de cargas até os vagões de trens. Segundo esses dados havia inclusive um trecho de trilhos construído para facilitar o transporte e o acesso à via central. A observação do local não identificou esses vestígios, o que sugere que os trilhos foram arrancados em situações diversas, assim como aconteceu com outros acessos que serviam grandes empresas na região.

As fotografias 9 e 10 representam traços da ferrovia na periferia do município de Wenceslau Braz, demonstrando elementos característicos dos espaços rurais como estradas de terra, pastos, ampla vegetação, lavouras agrícolas e moradias distantes uma das outras.

Fotografia 9: Cruzamento da ferrovia na estrada do Ribeirão Novo em W. Braz (PR), 2016



Autor: RAMOS, Eliane Netrebka, 2016.

Fotografia 10: Linha do Trem na periferia de W. Braz (PR), 2016



Autor: RAMOS, Eliane Netrebka, 2016.

Durante as visitas perceptivas verificou-se que existem muitos trechos de trilhos que desapareceram soterrados pela ação da chuva e das grandes plantações monoculturas que ali são realizadas, principalmente nos terrenos próximos aos viadutos, sendo visível que se trata da destruição de trechos inteiros. Em outros trechos, os trilhos e as sinalizações foram cobertos pela expansão da vegetação, impossibilitando os caminhos. Conforme relatado pelos moradores próximos à linha, a manutenção dos trilhos, de responsabilidade da concessionária, não vem sendo feita há aproximadamente uns três anos.

Fotografia 11: Fotografia da ferrovia na Turma Nove, W. Braz (PR), 2018



Autor: RAMOS, Eliane Netrebka, 2018.

Assim como pode ser verificada na fotografia 11, referente ao bairro rural Turma Nove, observou-se que nos lugares próximos aos patrimônios a limpeza faz parte do processo de territorialização dos moradores, que mantêm os lugares limpos por questão de segurança contra animais peçonhentos ou mesmo para dificultar que ali se transformem em lugares de vadiagem ou promiscuidade. Em alguns pontos foram identificadas plantações de árvores frutíferas e outras lavouras, como banana e mandioca.

Ainda em relação aos espaços periféricos da cidade, os problemas de conservação dos trilhos não se resumem no trabalho de limpeza da faixa de domínio da rede ferroviária e configura-se como mais crítico e custoso. Os desbarrancamentos provocados pela ação pluvial é um problema que já provocou sérios incômodos ao tráfego rodoviário e em algumas áreas urbanas do município ultimamente.

Em relação aos reflexos desses problemas na malha ferroviária, os pontos mais polêmicos localizam-se entre os dois trevos principais da cidade, próximos ao viaduto da ferrovia, sendo trechos que se encontram suspensos diante da ação da natureza há aproximadamente dois anos. Em baixo desse viaduto, nos limites do Bairro do Ribeirão Novo e a cidade, abriu-se uma cratera agravada pelo rompimento das manilhas pluviais, conforme pode ser percebido pela fotografia 12 captada de um ângulo de cima do viaduto da RFFSA.

Fotografia 12: Trilhos suspensos próximo ao viaduto da RFFSA em W. Braz, 2018



Autor: RAMOS, Eliane Netrebka, 2018.

Diante dos problemas de movimento de massa, a preocupação com o patrimônio se expande para o perigo de um desastre maior, diante da proximidade das bases do viaduto do foco do desabamento. Um morador, residente há dez anos numa rua próxima e cerca de 200 metros do local, relatou esses problemas e a deficiência das responsabilidades sobre as providências a serem tomadas, reclamando que já fez várias solicitações à prefeitura e outros órgãos públicos, mas que tem percebido que o problema só vai aumentando.

Sobre essas responsabilidades, Haesbaert (2011b) destaca a visão antropocêntrica que vem prevalecendo sobre as análises territoriais com a superação da concepção da gênese da Geografia que considerava os territórios como fontes de recursos para os Estados Nacionais. O autor afirma, na medida da coerência das análises sobre os territórios, a existência de uma “desterritorialização natural”, considerando-se “(...) a medida em que fenômenos naturais como vulcanismos e terremotos são responsáveis por mudanças radicais na organização de muitos territórios” (HAESBAERT, 2011b, p. 48).

No caso deste município, a ação da natureza pode ser controlada através de ações públicas de contenção resolvidas a partir de princípios da engenharia. No entanto, conforme afirma Rosas (2015, p. 131) “tem-se o campo e a cidade, cada uma com suas especificidades, uma construção social do espaço, dentro de uma mesma lógica de produção, mas com interesses diversos no que tange às singularidades”.

Os fatos, as rugosidades e as funcionalidades do patrimônio ferroviário em Wenceslau Braz permitem caracterizá-lo enquanto um patrimônio cultural, dada ao número considerável de trabalhadores ferroviários que pertenciam à RFFSA. A busca por fontes para esta pesquisa constatou que não é difícil encontrar pessoas cuja família tem alguma relação direta ao trabalho ferroviário. É preciso destacar ainda que em um município em que as opções de emprego são limitadas, o fechamento de uma empresa estatal representou um choque considerável na economia local. E, nessa perspectiva de busca por recursos para a sobrevivência a partir de elementos econômicos, outras dimensões da vida vão se relacionando a essa rede técnica. A ferrovia é, nessa perspectiva, elemento identitário brazense, repercutindo-se na cultura e na cristalização de um imaginário que considera a ferrovia como mito de origem deste município.

3.2. O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM ARAPOTI

A apresentação de análises específicas sobre os patrimônios ferroviários das três cidades do ramal do Paranapanema não significa que esses espaços são fechados em si. Sobre Arapoti e Jaguariaíva alguns processos se destacam e são em seguida apresentados, sendo descritos no sentido de se provocar reflexões dessas complexas relações estabelecidas. As variáveis pensadas nesse momento, mas não definitivas, relacionam-se a ações herdadas da RFFSA, da concessionária, dos poderes municipais e da população.

Em relação à cidade de Arapoti, Nakano (1995) explica que em 1912 é iniciada a construção da estrada de ferro do ramal do Paranapanema, atravessando a então Fazenda Capão Bonito, fato esse que teria atraído os primeiros habitantes que teriam se instalado nas duas margens da ferrovia. Essas margens seriam as atuais duas ruas paralelas e centrais da cidade: Rua Moisés Lupion e Rua Telêmaco Carneiro.

Semelhante a outros lugares do Brasil, as atividades ferroviárias em Arapoti produziram muito além das relações de trabalho naquela localidade. A relação dos sujeitos com as rugosidades da ferrovia, permeadas pelos fatos, conhecidos por fontes oficiais ou trazidos pela memória, e as atuais funcionalidades são uma expressão daquelas relações territoriais citadas por Haesbaert (2016) e Saquet (2013). A multidimensionalidade dessas relações podem ser vistas na percepção dos habitantes de Arapoti tanto pela forma como descrevem e entendem como as atuais formas e funções que lhes cabe no cotidiano, nos territórios fixos de suas moradas ou de trabalho próximos da linha dos trens, ou ainda nos processos de deslocamento pelos espaços em que outrora funcionava a atividade ferroviária.

Para compreender essas territorialidades faz-se necessário apresentar alguns fatos da dinâmica do território da ferrovia naquela localidade. Tratados aspectos da territorialização da ferrovia no capítulo I, o texto que se segue busca discutir as tais especificidades do patrimônio ferroviário em Arapoti, mas sempre buscando estabelecer as relações reticulares que a ferrovia mantém com outros lugares.

Ainda no âmbito dos elementos patrimoniais da ferrovia em Arapoti na área urbana, os dados coletados a partir da reconstrução mnemônica não citaram quaisquer referência a depósitos, barracões ou outros elementos da infraestrutura

da ferrovia na cidade. O que não significa que eles não existiram. A constituição de uma paisagem completa da infraestrutura do sistema ferroviário em Arapoti carece de um trabalho intenso de análise de outras fontes documentais, fotográfica e da memória ferroviária. O objetivo dessa seção, no entanto, é discutir os três elementos propostos para essa análise patrimonial: os fatos, as rugosidades e as funcionalidades.

3.2.1. Cachoeirinha: o Memorial e o incêndio

Em 1915, o município de Arapoti denominava-se Cachoeirinha em referência à estação inaugurada ali naquele ano com o mesmo nome. Quanto às designações das estações ferroviárias, considerando-se elementos trazidos pela reconstituição da memória, as escolhas se davam ou por homenagens a personalidades políticas ou ocupantes de cargos importantes na ferrovia ou em referência a elementos como nomes de rios ou aspectos da paisagem natural. Conforme relata o trecho de entrevista realizada naquela localidade:

Assim! Eu nunca vi nada escrito, mas são coisas assim que vai se passando de geração pra geração. O primeiro nome aqui da estação que deram era Capão Bonito, aí como tinha, já existia a estação de Capão Bonito em São Paulo, daí começou a ter problema de desvio de correspondência. Aí puseram Cachoeirinha, segundo o que contam, foi por conta de uma cachoeira que tem aqui indo pra Ventania, uma cachoeirinha bonita que tem ali, os ferroviários viam e acharam bonito e colocaram o nome de Cachoeirinha. Mas são histórias, mas eu acredito que seja verdade. Aí deu problema também, porque tinha Cachoeirinha no RS, e daí ia parar lá no RS. Vamos ter que mudar, e parece que na época eles tinham uma estratégia na ferrovia, quando eles tinham um nome de um eminente na rede, eles colocavam o nome dele na estação, por exemplo, Calógeras, o Pandiá Calógeras! E Arapoti, quando não tinha o nome de uma pessoa eminente pra eles colocarem o nome eles colocavam o nome tupi-guarani, e daí ficou "Campos Floridos" (ENTREVISTADO 26, 2018).

Com a concessão da malha e o fim das atividades ferroviárias, a estação foi restaurada pela prefeitura em um espaço inaugurado em 2000, como o Memorial Capão Bonito – Casa da Memória de Arapoti (PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAPOTI, 2016). Esse local era constituído como área cultural, apresentando uma exposição contínua sobre a história da cidade, destacando-se elementos como a

ferrovia, a fábrica de papel e a presença dos holandeses, e ainda como espaço para atividades e cursos para os cidadãos. Essas funcionalidades foram descritas em vários relatos, assim como o processo de abandono do local.

Citada atualmente no site oficial da prefeitura como o Memorial Capão Bonito – Casa da Memória (PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAPOTI, 2018), permaneceu o edifício por muitos anos fechado sob a alegação de que apresentava problemas em sua estrutura física (FERRARINI, 2013).

Em novembro de 2017 um incêndio a destruiu completamente, e o impacto na memória social da ferrovia daquela cidade ficou perceptível no processo final de coleta de dados⁶⁷. As fotografias 13 e 14 ilustram a lacuna temporal do fato apresentado.

Fotografia 13: Estação em Arapoti, 2013.



Autor: RAMOS, Eliane Netrebka, 2013

⁶⁷ Sobre essa questão, destaca-se a fala do entrevistado nº 28: “A justificativa oficial é que tava tomada por cupins e coisa e tal. Eu tive conversando esses dias com o engenheiro da prefeitura e ele inclusive produziu uma planta completa de lá pra restauração, e ele me disse que tinha uma viga que tava bastante distante o alargamento grande, que corria inclusive risco de desmoronamento. E tomada por cupins, era nítida, porque ela era de parede dupla, eram duas tábuas, e a de fora tava bem estragada. E aí, ela tava, ela ficou fechada acho que quatro ou cinco anos, não sei te precisar isso”. (ENTREVISTADO 28, 2018).

Fotografia 14: Registro dos restos do incêndio da estação em Arapoti, 2017



Autor: RAMOS, Eliane Netrebka, dez/ 2017.

O impacto que esse fato teve na sociedade, mesmo estando em estágio de investigações, gerou muitas conjecturas, como um acidente provocado por interesses imobiliários ou para desviar a atenção das autoridades policiais, já que naquele dia haviam ocorridos três assaltos à mão armada na cidade, considerado um número alto para uma cidade pequena. Outra hipótese está vinculada às práticas dos grupos que ocupavam aquela área (vadiagem e tráfico de drogas), gerando assim um acidente não intencional. É preciso ressaltar que em 2016, outro incêndio havia atingido os vagões de trens abandonados que estavam no pátio da estação. Quanto à repercussão do fato entre a sociedade, o quadro 7 apresenta algumas narrativas sobre esse fato.

Quadro 7: Percepções sobre o incêndio da estação em Arapoti

	Trechos dos relatos
Entrevistado nº 28	<i>“O incêndio, eu vi imagens da internet, do Facebook principalmente. Pra ser sincero me avisaram quando tava queimando, e não tive coragem de ir lá ver, conforme eu te falei no início, é uma questão de paixão mesmo. Não tive condição psicológica de ir lá ver, mas pelo que eu observei nos vídeos é que ela queimou por inteiro”.</i>
Entrevistado nº 31	<i>“Achava muito bonito. Por certo período, a Prefeitura Municipal de Arapoti a reformou, preservando suas características originais e a transformou em um museu. Infelizmente, em outubro ou novembro de 2017, não me lembro ao certo, a estação pegou fogo e foi completamente destruída”.</i>
Entrevistado nº 33	<i>“Espaço ‘abandonado’ que seria um bom ponto turístico, atualmente o museu foi queimado e está totalmente destruído”.</i>
Entrevistado nº 35	<i>“Abandonado, pichado e sendo usado para ponto de drogas (...) e a estação foi queimada”.</i>
Entrevistado nº 37	<i>“Acho um espaço rico em lembranças, mas infelizmente! Nossa casa da Cultura que era a estação ferroviária foi queimada propositalmente no ano passado”.</i>
Entrevistado nº 38	<i>“Quando era bem conservado, era um lugar lindo, cheio de história, mas colocaram fogo na antiga estação”.</i>
Entrevistado nº 49	<i>“Que Arapoti não tem mais história, né? Perderam a Fábrica de Papel, agora perderam! Acabou! Arapoti morreu a história deles, matou, acabou! Perderam Cachoeirinha!”.</i>

Fonte: Dados coletados pela autora, 2017-2018.

Organização: A autora, 2018.

Essas falas representam alguns trechos referentes a esse fato trágico, pois na maioria dos relatos obtidos em Arapoti foi citado esse acontecimento que certamente marcou a história da ferrovia naquele município. Muitas delas fazem relação do local enquanto importante para a história e enquanto elemento identitário. A lamentação pela falta de cuidado com aquele patrimônio esbarra nas lembranças de sua restauração no início deste século, que o havia transformado em uma importante referência cultural e à cidadania. Nesse sentido, as pessoas percebem a possibilidade de o poder público ter continuado o processo de restauração daquele edifício, refuncionalizando-o de forma proveitosa para a sociedade local.

O cuidado ou o descuido com o patrimônio representado pela estação em Arapoti teve uma repercussão intensa na população do município e na região quanto às responsabilidades pelos bens que possivelmente formam um importante acervo cultural. O entrevistado 28 relatou que a prefeitura já havia removido as peças que

estavam no local, e que compunham o acervo do memorial que por alguns anos funcionou na Casa de Cultura.

Ficou constatado, no entanto, o interesse do Departamento de Turismo de Jaguariaíva em obter a salvaguarda dos bens patrimoniais da ferrovia que existem ainda em Arapoti. Segundo informações, são estudadas medidas para o aproveitamento de vagões abandonados em Arapoti para fins turísticos na região. O que de certa forma pode ser compreendido enquanto um conflito no território da ferroviária no ramal do Paranapanema.

Sobre o fato do incêndio da estação, as memórias e percepções apresentadas se entrelaçam às ideias dos quatro pontos nos quais Santos (2006) sugere enquanto uma análise geográfica. A percepção dos sujeitos sobre os processos ali depositados, naquela ideia de sistema de objetos e ações que embasa a teoria de Santos (2006), estão representados pela reforma realizada pela prefeitura e a inauguração do museu em 2000, ou no abandono da prefeitura (que também não deixa de ser de certa forma uma ação); na apropriação daquele espaço e do seu entorno pelos usuários de drogas; pelos grafiteiros com sua arte estampada pelos muros, paredes e vagões, que mais que marcar seus territórios e registrar sua rebeldia, traz reflexões sobre o alcance do poder público em dominar os espaços urbanos (e por que também não os rurais, já que basta reparar nas estradas, em seus outdoors e viadutos pichados).

O espaço produz representações funcionais também de um lugar que era “cartão-postal” da cidade, ou ponto turístico, importante para a história da comunidade. Nesse sentido, sugere-se pensar em tudo isso e em como há fluidez e sobreposição de territórios e diversas relações de poder conflitantes.

3.2.2. A Linha Verde e suas funcionalidades

Além do fato apresentado sobre o patrimônio da estação em Arapoti, outros elementos foram surgindo no decorrer da pesquisa. Entre eles, buscou-se compreender a localização das casas dos ferroviários, esperando-se encontrar as construções características das casas da rede, de madeira, enfileiradas numa única rua, mantendo aquele padrão da empresa ferroviária. Foram buscados indícios entre os entrevistados sobre os resquícios dessas casas em Arapoti considerando-se que

uma ampla faixa de domínio da ferrovia atravessa a área central da cidade. “Não havia uma rua única com essas casas”, afirma um entrevistado, explicando que as únicas duas casas que restam localizam-se ao lado da antiga estação, e por serem comuns e de alvenaria se misturam entre as outras construções.

Das relações entre a RFFSA e a prefeitura, na questão ocupações dos terrenos, da mesma forma conforme foi discutido anteriormente sobre essas situações em Wenceslau Braz, verificou-se que a prefeitura adquiriu (não ficou claro se houve ação de compra ou cessão por parte da RFFSA) uma parte considerada do entorno da linha e da estação no município até o viaduto sentido Wenceslau Braz.

Segundo informações, essa transação teria sido feito na administração da RFFSA ainda na década de 1980 e no início da década de 1990. De acordo com alguns relatos ocorreu que em Arapoti, mesmo antes da reorganização do espaço com a Linha Verde, os proprietários de alguns imóveis tiveram autorização da prefeitura para estender os seus terrenos, cercando-os com muros, através da alegação de que essa providência ajudaria a manter a limpeza e a organização do lugar. Provavelmente por essa razão foram observados alguns portões de acesso construídos nesses terrenos que desembocam diretamente na pista de caminhada da Linha Verde.

A limpeza desse espaço é feita pela prefeitura, que, como forma de reorganizar essa parte do centro da cidade, inaugurou um espaço de lazer e prática de esportes na gestão 1988-1992 como Linha Verde, cuja pista de caminhada é de cerca de 1,7 quilômetros.

Nas proximidades da estação foi feito um loteamento que deu origem a Rua dos Expedicionários, que passou a configurar-se entre aquelas duas ruas centrais do começo do processo de urbanização do município. Os fundos da Rua dos Expedicionários desembocam no terreno plano do antigo pátio da estação em que ainda são visíveis os trilhos e alguns vagões abandonados, enferrujados pelo tempo e também apropriados pelos pichadores e usuários de drogas. As condições são representadas pelas fotografias 15 e 16.

Fotografia 15: Vagões abandonados em Arapoti (PR), 2017.



Autor: RAMOS, Eliane Netrebka, 2017.

Fotografia 16: Vagões com dormentos abandonados em Arapoti (PR), 2017.



Autor: RAMOS, Eliane Netrebka, 2017.

A Linha Verde representa então uma funcionalidade organizada pelo poder público municipal. Da mesma forma, o local comporta outras funcionalidades a partir de outros sujeitos que não estão interessados em práticas de esporte, como a caminhada e a corrida que utilizam o trajeto da Linha Verde. Os fatos compartilhados, assim como os elementos observados, permitem afirmar que a apropriação de toda a extensão da Linha Verde é partilhada por diversos sujeitos em seus mais diversos interesses e comportamentos. Sobre a disposição da Linha Verde na malha urbana de Arapoti, apresenta-se uma representação através da

figura 4, assim como o ponto em que a estação ocupou durante décadas na área central da cidade.

Figura 4: Representação da localização central da ferrovia em Arapoti



Fonte: Google Earth Pro
Organização: A autora, 2017.

Sobre a forma como os entrevistados se relacionam com a Linha Verde, assim como suas visões sobre as formas e funções, aquele espaço destaca-se como lugar de prática de esportes; caminho para o trabalho; de concentração da população para eventos culturais, cívicos, políticos e esportivos; de encontros amorosos; de passeios com amigos e família. Em visita perceptiva realizada em dezembro de 2017, observou-se o cuidado da prefeitura na manutenção da grama aparada e na limpeza do lugar próximo à Linha Verde, apresentando-se como um lugar bonito e agradável, com árvores bem cuidadas, jardins e bancos ao longo do caminho.

Por outro lado, a amostra analisada relata a permanência de usuários de drogas, assim como de pessoas que ali trafegam em situações e práticas violentas. Esse processo se intensifica no período noturno pela considerável extensão dessa faixa afastada das moradias, pela exuberante arborização e pela deficiente iluminação, destacando aspectos da violência que o local representa no imaginário da população, resultado, obviamente, do histórico violento de episódios ali ocorridos,

como assaltos, estupros e homicídios⁶⁸ (entre tentativas e execuções). Essas ações são consideradas obstáculos para que aquele espaço seja devidamente aproveitado tanto de dia quanto de noite, pois é uma importante ligação dos bairros Jardim Ceres, Vila Humaitá e Vila Pindorama ao centro da cidade. Trata-se, portanto, de conflitos específicos do território da ferrovia que surgem entre a população e o poder público local e se dão em referência à organização do espaço urbano à mobilidade, à violência, à cultura, ao lazer e ao trabalho.

Entender essas relações territoriais tem a ver com a sugestão de Pesavento (1995) sobre os olhares que os pesquisadores devem lançar às relações que se dão no urbano, as quais foram percebidas nos vínculos dos sujeitos da cidade ao patrimônio da ferrovia em Arapoti.

Em relação ao papel da ferrovia na reorganização da cidade entende-se que “não foi somente na implantação e durante o seu pleno funcionamento que a ferrovia influenciou a organização urbana” (MONASTIRSKY, 2006, p. 79). Se as medidas da Prefeitura de Arapoti tinham o objetivo de replanejar os espaços utilizados outrora pela ferrovia, no sentido de “embelezar” ou de encontrar outras funcionalidades, é possível afirmar certa semelhança ao discurso do poder público de Wenceslau Braz no processo de construção da Praça de Lazer Chico.

Em suma, e naquilo que Monastirsky (2006) trata sobre o despreparo e até descompromisso das administrações em criar efetivos projetos de refuncionalização que preservem a memória ferroviária, nessas duas cidades se observam estratégias simplistas, ou seja, são projetos passíveis facilmente de serem revertidas em outras formas de uso e funcionalidades dependendo dos interesses a serem surgidos nos próximos mandatos.

3.2.3. Os bens do patrimônio rural da ferrovia em Arapoti

⁶⁸Os relatos indicam que no local é comum haver tentativas de estupro, o que preocupa a população local. Sobre atos de homicídio, a informação é que já ocorreram naquele espaço esse tipo de violência. Inclusive durante a busca por informações sobre esses homicídios, verificaram-se noticiários que relataram um ato de homicídio após esfaqueamento ocorrido dia 09/02/18 próximo à Linha Verde em Arapoti. Informação disponível em < <https://noticiasdearapoti.blogspot.com.br/>>. Acesso em 14 fev. 2018.

Quanto às condições dos bens operacionais da ferrovia na área rural de Arapoti, elas não diferem de outros trechos observados em Jaguariaíva e Wenceslau Braz. Os trilhos disputam espaço com grandes plantações monoculturas, e em alguns trechos parecem ser engolidos pela produção capitalista. Outros trechos se escondem por trás das longas extensões de áreas reflorestadas por eucalipto e *Pinus Taeda*, matéria prima na fabricação de papel na indústria local.

No entanto, a ferrovia que segue serpenteando a rodovia PR 092 (tanto em direção Arapoti-Jaguariaíva, quanto Arapoti-Wenceslau Braz) tem alguns trechos que se caracterizam por áreas ocupadas por pequenas propriedades espremidas entre a faixa de domínio da rede ferroviária e a faixa da rodovia. Esses espaços apresentam diferentes cenários de ocupação, conforme supõem as informações obtidas durante a investigação junto às fontes (membros de órgãos públicos e pessoas que residem nesses espaços).

Primeiro cenário: são lotes produtivos com extensas hortas, produção policultura, casas e maquinários de trabalho, adquiridos a partir da compra de pequenos lotes de terreno de grandes proprietários convencionais, cujas terras são atravessadas pela linha férrea. O agricultor teria supostas autorizações junto aos órgãos da ferrovia e da rodovia para anexação e uso da terra nas faixas de domínio. Dessa forma o uso dessas áreas aumentariam a produção.

Segundo cenário: são invasões nas quais as pessoas constroem casebres de madeiras recicladas, de forma a permanecer por pouco tempo no local, transferindo o lote em troca de valores muito baixos devido a falta de documentação do terreno. Conforme informações levantadas, essas pessoas não mantêm ligação com qualquer grupo organizado, como o Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST).

Entende-se que essas duas condições contrárias referem-se também à produção de territorialidades em relação à ferrovia, independentemente de serem compradas, autorizadas ou invadidas. As pessoas não se sentiram confortáveis para falar sobre o assunto, o que não importa, porque o objetivo desta pesquisa é a forma como essas pessoas expressam suas relações (em ações concretas ou abstratas) aos espaços da ferrovia, ou melhor, ao patrimônio da ferrovia.

Em dezembro de 2017, a pesquisa abordou no trecho entre Jaguariaíva a Arapoti um típico trabalhador rural em um desses terrenos. A fonte perguntou inicialmente se a presença desta pesquisadora tinha relação com a empresa

concessionária e sobre a hipótese da reativação do transporte ferroviário, apesar de afirmar não acreditar que isso seja possível. Relatou humildemente que mora próximo dali e que nas horas vagas trabalha para o seu vizinho nos cuidados com a horta, indicando as variedades agrícolas que ali são produzidas.

Quando questionado sobre os procedimentos de acesso àquelas terras, explicou que do lado de cima da linha dos trens afastando-se da rodovia, as terras pertencem a uma grande propriedade de terra de uma família imigrante holandesa⁶⁹, mas que o lote que ocupa foi negociado pelo sobrinho há alguns anos, alegando que a concessionária permite o uso da terra em troca da limpeza dos terrenos. Porém, conforme a conversa fluía, o entrevistado assumiu ter se “apossado” das terras, de forma que as informações se contradizem.

De qualquer forma, foram enviados emails e formulários de informações junto à concessionária solicitando informações sobre as questões de uso de faixa de domínio da rede ferroviária. Apesar da promessa de retorno de email em até dez dias, a solicitação não foi retornada. Porém, segundo informações do site, a concessionária ampara-se na Lei 6.766/79 que estabelece que “além dos limites da faixa de domínio, deve ser respeitada a distância de 15 metros como faixa não edificável. A faixa não edificável é de responsabilidade municipal, não estando sob a guarda da empresa RUMO, como concessionária” (RUMO, SOLICITAÇÃO, 2017).

Segundo esse entendimento, cabe às prefeituras exercerem funções de fiscalização sobre os processos de territorialização ao longo da faixa de domínio. De acordo com os dados obtidos das entrevistas, além dos pequenos agricultores ou as pessoas que pretendem capitalizar as posses desses terrenos, há ainda situações constantes em que os grandes agricultores exploram esses domínios levando suas culturas ao limite da linha dos trens. Conforme observado pela fotografia 17.

⁶⁹ Os holandeses representam latifundiários que exploram as terras locais e mantém um sistema cooperativo bastante representativo na região. Fundaram a Cooperativa Capal em 1960, de início com a produção de leite, mais tarde com pecuária, e outros cereais. Sua influência expandiu-se para cidades da região. (CAPAL, 2018).

Fotografia 17: Plantação de soja próxima à cidade de Arapoti (PR), 2017.



Autor: RAMOS, Eliane Netrebka, 2017.

Em Arapoti é comum observar as plantações monoculturas muito próximas aos limites urbanos. A fotografia 17 ilustra a plantação de soja abundante que permeia a ferrovia a poucos metros da área urbana de Arapoti, indicando o sentido Arapoti-Jaguariaíva. Atravessando ou não uma propriedade particular é possível observar que os agricultores têm aproveitado a faixa de terra próxima aos trilhos, e considerando-se o bom estado de conservação e a proximidade de acesso da Cooperativa Capal aos trilhos, a reativação do transporte ferroviário não seria uma questão absurda. Incorpora-se a essa ideia o fato de que o destino das safras ali produzidas segue em direção ao Porto de Paranaguá, assim como a produção papeleira, destacando-se ainda o péssimo estado de conservação e configuração do trecho rodoviário Arapoti-Jaguariaíva.

Além dessas situações em relação ao uso da terra próximo aos trilhos, destaca-se ainda como um elemento do patrimônio ferroviário o viaduto no sentido Arapoti-Wenceslau Braz, no qual os trilhos passam por cima da rodovia, próximo à entrada do bairro rural Cerrado das Cinzas. Devido à erradicação da ferrovia no ramal do Paranapanema, esse patrimônio passa despercebido para os motoristas

que por ali trafegam, e mesmo sendo citado nas memórias reconstruídas, não foram identificadas sinalizações materiais referentes a essa rugosidade da ferrovia.

Quanto aos outros bairros rurais e distritos de Arapoti, foram identificados pontos em que outrora funcionavam estações ferroviárias, dinamizando o fluxo de pessoas, mercadorias e produções agrícolas do início do século XX até a década de 1990.

Segundo pesquisas de campo, informações de obras memorialísticas (CALIXTO, 1986; GIL, 1998; NAKANO, 1995) e teóricas (PEREIRA, 2012; WACHOWICZ, 1987; KROETZ, 2006) sobre a história da região e da ferrovia no Paraná, informações obtidas em sites sobre a história da ferrovia (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS; AMANTES DA FERROVIA), indícios em análises de mapas antigos e nas imagens de satélite a partir do aplicativo de computador *Google Earth Pro* e elementos reconstruídos pelo trabalho da memória foi possível identificar a localização de duas estações desativadas e demolidas antes da concessão da ferrovia para o capital privado. Uma localizada na área rural de Jaguariaíva (Estação Jackson Figueiredo) e outra na área rural de Arapoti (Estação Egídio Piloto). Algumas memórias observadas fazem referência a essas estações:

Wenceslau Braz, considerada a cidade do entroncamento das linhas que vinham e partiam para Ourinhos; diariamente, às 22 horas, ali todos os que procediam do ramal de Barra Bonita apanhavam o comboio noturno, que seguia direto até Curitiba, chegando por volta de 12 horas do dia seguinte. Quando descíamos em Wenceslau Braz, era costume procurarmos as casas de nossos parentes, para ali ficarmos, das 11h30 até às 20 horas, aproximadamente (...). À noite, agora, tudo mudava, a escuridão cobria tudo, somente se podiam divisar os trilhos à frente da locomotiva, mal iluminada pelo enorme farol frontal da máquina, a silhueta da composição não passava de dezenas de janelas iluminadas deixando visualizar com dificuldade todos os carros. De quando em quando, cortinas de fagulhas eram expelidas pela chaminé da locomotiva, que rasgava a noite até chegar na estação de Jaguariaíva. (...) Deixando Wenceslau Braz com destino a Curitiba, o trem parava nas seguintes estações: Calógeras, Egídio Piloto, Arapoti, Jackson Figueiredo e, em seguida, chegava à cidade de Jaguariaíva (CALIXTO, 1986, p. 9).

A Estação Egídio Piloto, pertencente ao município de Arapoti, foi citada durante a coleta de dados em Calógeras. São lembranças que remontam ao período em que funcionava o transporte de passageiros, representados por um trabalho interessante de reconstrução de memória ferroviária, em um misto de saudade e

precisão sobre as localizações das estações pelas quais passavam em suas viagens. Um entrevistado octogenário relata:

Aqui já tinha uma turma, aqui só dizia turma! Pera lá! Tinha a turma 7 lá, aqui acho que era a 6. Pra lá de Wenceslau tinha a turma 9, aí tinha o 44. (...) Tinha até o Egídio Piloto ali, tinha ali uma estaçãozinha. Mas agora não tem mais ali, tinha duas linhas, uma que saia pra um lado, uma pro outro. Olha, daqui pra lá, aqui é Calógeras, daí ali pra frente Egídio Piloto, já vem Arapoti, Jackson Figueiredo, e daí lá tá perto de Jaguariáiva. Esse Egídio Piloto ficava pra lá do 44? Quer ver? Uns 2 km pra lá do 44 (ENTREVISTADO 14).

Entende-se que a descrição de alguns elementos do patrimônio ferroviário de Arapoti é importante para a historiografia local, assim como para o recolhimento de dados e informações que possam significar um ponto de partida para pesquisas futuras sobre a história da ferrovia naquela localidade. Porque, conforme verificado em pesquisa exploratória, não foram identificados textos publicados que façam referência à relação entre a ferrovia e constituição territorial do município de Arapoti.

Dessa forma, apesar desse estudo geográfico priorizar uma análise territorial sobre o patrimônio cultural naquela localidade em sua relação com o território/rede da ferrovia, acredita-se que a contribuição dessa seção vai além de uma mera reconstrução da história de uma técnica. Não pretendendo esgotar as possibilidades de discussão sobre o patrimônio ferroviário em Arapoti, foi possível identificar elementos esclarecedores na percepção e na memória ferroviária entre os entrevistados, permitindo traçar um panorama das relações entre os sujeitos, o patrimônio (concreto ou abstrato) e as funcionalidades da ferrovia na cidade.

3.3. O DISTRITO RURAL DE CALÓGERAS

A apresentação de uma seção referente ao distrito rural de Calógeras tem o propósito de exemplificar alguns elementos de destaque deste trabalho, como a relação campo e cidade, em suas urbanidades e ruralidades, assim como a percepção de que os patrimônios culturais não são específicos aos espaços urbanos. Compreender o processo histórico desta localidade permite refletir sobre as relações conflitantes da constituição dos territórios. Apesar de esta pesquisa ter

investigado outros bairros rurais ao longo da ferrovia, optou-se por destacar o distrito de Calógeras, devido à facilidade a partir do movimento inicial de acesso à rede de contatos que constitui-se como importante elemento da metodologia de coleta de dados.

Calógeras é um núcleo populacional à margem da rodovia PR-092, entre os municípios de Wenceslau Braz e Arapoti, cuja dinâmica social e econômica gira em torno da produção agrícola, pequenas casas comerciais e renda proveniente de serviços públicos. Se considerado o critério de proximidade entre as duas cidades, está mais próximo de Wenceslau Braz, de forma que existe um fluxo constante de acesso de sua população ao comércio e serviços deste município.

A comunidade tem relação à sua localização no ramal ferroviário do Paranapanema. Representava a 6ª Turma⁷⁰ de instalação dos serviços ferroviários na região, tendo sua estação inaugurada em 1918 (NAKANO, 1995).

O atual distrito de Calógeras, foi criado a partir da necessidade do serviço público da Comarca de Jaguariaíva, território a que pertencera, com a função de Distrito Policial, sob a denominação São José do Paranapanema em 1916. (NAKANO, 1995). A primeira visita perceptiva realizada na localidade marcou impressões já sugeridas aos motoristas que por ali passam ao trafegar pela rodovia Parigot de Souza – PR 092, cujo trajeto se desenha no entorno do povoado.

Mesmo com a pretensão de ser um núcleo urbano, e até porque toda vila pode ser considerada como tal (ROSAS, 2015), e possuindo escolas até o nível Médio de ensino, creche pública, posto de saúde bem equipado, templos de várias religiões, comércios e alguns serviços, Calógeras apresenta-se com um pequeno povoado onde por todo lado respira-se ares de ruralidades.

Nakano (1995) afirma que essa localidade foi formada quando, na década de 1870, João Batista Mendes e Maria Leocádia Mendes, vindos de Minas Gerais, adquiriram através de leilão áreas de terra que faziam parte das fazendas Faxinal, Junqueira e Barreiro. Nesse mesmo período migraram de Minas Gerais outras famílias que deram início ao processo de ocupação e colonização de terras em parte do Norte Pioneiro.

⁷⁰ As referências à localidade enquanto “Turma” são relatadas através das entrevistas realizadas no processo de coleta de dados sobre a dinâmica territorial da Ferrovia.

A formação da vila com a criação do Distrito em 1915 foi intensificada a partir da chegada da estrada de ferro (1918) e da construção da Estação Ferroviária. Entrevistas realizadas junto aos moradores dessa localidade citam que a dinâmica da vila para a época indicava a possibilidade de ali desenvolver-se um núcleo urbano bem maior do que ocorreu de fato. O contrário se deu devido às decisões econômicas, administrativas e políticas de maior incentivo aos municípios de Wenceslau Braz e Arapoti (antiga Cachoeirinha). Traços das relações territoriais, obviamente! Essas lembranças da movimentação na localidade de São José do Paranapanema, hoje Calógeras, podem ser confirmadas através de depoimentos obtidos por Nakano (1995, p. 42)

Existia a fábrica de farinha de milho, o alambique, um mercado onde vendia-se café, açougue, armazém de secos e molhados, duas barbearias e cinco hotéis. Havia um senhor que fabricava fumo de corda e vendia a domicílio para parentes e amigos. Naquela época o centro comercial mais próximo era São José da Boa Vista. (...) As festas religiosas eram muito animadas com bailes, jogos de búzios e procissões que eram acompanhadas pela “Banda Musical” procedente de Jaguariaíva ou de Piraí do Sul. A capela do Distrito pertencia à Paróquia de Jaguariaíva, que era atendida pelos Padres Capuchinhos. Em frente a Capela existia um coreto, espécie de quiosque, onde a banda tocava durante as festas. Em 27 de junho de 1935, Orlando Baptista Mendes, filho de Maria Leocádia Mendes, doou dois terrenos ao Estado, sendo um para a construção do prédio da Escola e o outro para prédio da Delegacia de Polícia. Na década de 1950, a Capela de madeira foi demolida e, em seu lugar, foi construída uma de alvenaria. (...) Nesta época, foi instalada um posto telefônico, um cartório cível e um posto de correio. Foi instalada energia elétrica movida a motor e fundado um clube social onde realizavam-se bailes com frequência. Até a década de 1970, os tropeiros alugavam áreas de pasto e permaneciam na região por vários dias, comercializando animais.

Nesta discussão, a definição de rural pode ser entendida como todos os elementos pertencentes ao campo, indiferentemente de ser agrícola ou não, sendo a “ruralidade” referência ao modo de vida rural “como as condições materiais e morais da existência das populações rurais (...) como certo tipo de relações de produção entre a população e seu meio” (BRUNET et. al. apud ROSAS, 2010, p. 26). Os espaços geográficos são construções humanas no decorrer do tempo, dessa forma o espaço rural é uma construção social “baseada em cadeias de produção, e que não pode ser compreendida isoladamente, sem a presença dos espaços urbanos, transformados através da própria natureza” (ROSAS, 2010, p. 26).

No entanto, retomando-se a relação entre os espaços urbano e rural, concorda-se com Ferreira (2005) que afirma que

Se considerarmos a organização espacial de cada um, definida segundo sua forma, as diferenças na paisagem são perceptíveis. Mas estrutura, função e processos têm fundamentos comuns e tais características interagem de tal forma que, campo e cidade, rural e urbano, cada um oferece um conjunto de bens e serviços que são ambicionados pelo outro (FERREIRA, 2005, p. 3).

Refletindo-se sobre os aspectos da dinâmica territorial do Distrito Rural de Calógeras, revelados através de informações obtidas em entrevistas aos moradores locais em julho de 2017 e analisados nas visitas ao local no decorrer da pesquisa, percebe-se de forma muito nítida que os entrevistados, e sendo as fontes entrevistadas na faixa etária entre 25 a 80 anos, vivem entre aquilo que pode ser chamado de “ponto de equilíbrio” entre ruralidade e urbanidade.

Esse equilíbrio, no sentido de superação entre a dicotomia entre o rural e urbano é retratado por Rosas (2010, p. 59), ao afirmar que “não se pode pensar no fim do rural, mas numa recriação desse espaço, pois as transformações e a construção do território nunca são iguais ou se encerram, pois o homem sempre busca sua recriação e fortalecimento no meio”.

Defendendo esse argumento a partir de um olhar sobre Calógeras, verificou-se algumas características, como as poucas ruas que se entrecruzam pela vila e que ecoam ares de cidade pelos paralelepípedos ou asfaltamento, na arquitetura de muitas casas, nos prédios de serviços sociais como escolas e posto de saúde, nas antenas parabólicas e TV a cabo.

Por outro lado, o ritmo de vida tranquilo, a predominância de elementos da natureza, o ar puro, o jeito simples de se comunicar e acolher as pessoas, como uma aura de romantismo que paira sobre os caminhos da localidade e o trabalho na agricultura remetem à um cenário em que tem-se a impressão de que ali o tempo parou. É preciso, portanto, superar as dicotomias produzidas socialmente entre o campo e a cidade, porque “tanto no campo quanto na cidade, podem haver características rurais e urbanas, e isso se reflete no modo de vida e necessidade das pessoas, e no conjunto sistemático de objetos e ações desenvolvidas por elas” (ROSAS, 2015, p. 131).

Naquela localidade o papel dos velhos na transmissão da memória ferroviária está muito presente. Jovens entrevistados relatam detalhes ouvidos através de narrativas de seus pais e avós como se tivessem falado sobre o assunto

recentemente. O quadro 8 apresenta alguns trechos sobre a interação entre a memória e as ações do cotidiano dos jovens entrevistados em Calógeras.

Quadro 8: Memórias do patrimônio ferroviário em Calógeras (Arapoti - PR)

	Trecho dos relatos
Entrevistado nº 9	<i>“Eu ouvi falar que teve um engenheiro que veio fazer uma obra aqui na linha do trem e daí ele teria falecido aqui e por isso homenagearam ele, porque antigamente aqui chamava São José do Paranapanema que se chamava aqui”.</i>
Entrevistado nº 10	<i>“na verdade pelo que eles contam, aqui tinha muito movimento! Devido porque tinha muito corte de lenha e eles faziam parada aqui pra levar lenha pra fora. Mas não só lenha, transportava de tudo! É, além de passageiros transportava de tudo. E daí tem essa estação aqui e daí tinha os pontos deles. Tem um ponto aqui um pouco pra frente (Jackson Figueiredo), não sei se você sabe. Ali de Jaguariaíva, entre Jaguariaíva e Arapoti tem uma parada ali (ele tenta se lembrar do nome). Era lá na frente, perto de Jaguariaíva, quando a gente sobe e tem a fazenda onde a Marli morou, era a Estação (ele continua tentando lembrar). Ai, o pai falou ainda essa semana nesse nome! Mas tinha mais um ponto em que eles faziam parada ali, de certo era só pra colocar água também, porque eles usavam muita água também, mas tem mais um ponto ali pra frente”.</i>
Entrevistada nº 11	<i>“É legal pegar as pessoas mais antigas. Lá do Cerro (Cerro do Leão) tem a Dona Dina que comentava que levava as crianças no médico, que levava de trem... e o trem passava lá no Cerro. E ela criou todos os filhos lá. Levava no médico, pra tomar vacina, tudo... eles iam de trem. Até ali no 25, que é a minha área, tem um pessoal que mora ali.”</i> <i>“Sem contar, que nem eu que tenho família no 25 de lá (Cerro), ta muito danificado. É prejuízo... enorme... e é no Brasil né? E o quanto que o transporte do trem em matéria de safra... e quanto não economizaria estragando o asfalto, em acidentes...”</i>
Entrevistada nº 12	<i>“Não, Calógeras não é nova não! Era uma cidade!”</i>
Entrevistada nº 13	<i>“Porque meu pai fala que tinha até farmácia aqui”.</i>

Fonte: Dados coletados pela autora 2017-2018

Organização: A autora, 2018

Tanto ao abordar as pessoas mais jovens quanto as mais velhas é possível perceber a ligação com o passado da vila quando tratam de buscar memórias sobre o lugar. A relação com os mais velhos é algo peculiar no lugar, indicando que há uma troca de comunicação como se a tradição oral fosse um importante mecanismo para a preservação daquele distrito.

Bosi (1994) discute a questão da opressão e do papel do velho na sociedade capitalista e como lhes é imposto o mero papel de sobrevivente dentro desse sistema. Chauí (1994), quando apresenta a obra de Bosi (1994), reflete sobre como uma sociedade que se priva do conhecimento e da sabedoria dos mais velhos é uma sociedade pragmática que na verdade está traçando seu próprio futuro, ou seja, condenado a ser esquecido. Ao se falar de tradição oral tem-se um elemento de resistência diante do avanço das comunicações que o mundo moderno propõe e que se intensifica a cada dia, o que não significa efetividade e eficácia enquanto elemento de interação entre as gerações.

Em relação aos dados trazidos pelos entrevistados, uma referência trazida pela entrevistada nº 9 é sobre a relação do nome da localidade e do engenheiro da ferrovia João Pandiá Calógeras, que se destacou como político influente e pelos serviços prestados à ferrovia no período da construção do ramal do Paranapanema (ZORZO, 2003).

Conforme tratado anteriormente, o distrito de Calógeras, antes denominado São José do Paranapanema, era a sexta turma vinda do sentido do marco zero Jaguariaíva. Segundo Wachowicz (1987), a ferrovia chegou ao distrito de Calógeras em 1918, e com a inauguração da estação viveu os tempos áureos da Maria Fumaça, produzindo no imaginário social as imagens de movimento, desenvolvimento e progresso. São representações e memórias que se evidenciam nas conversas sobre a presença dos trens naquela comunidade.

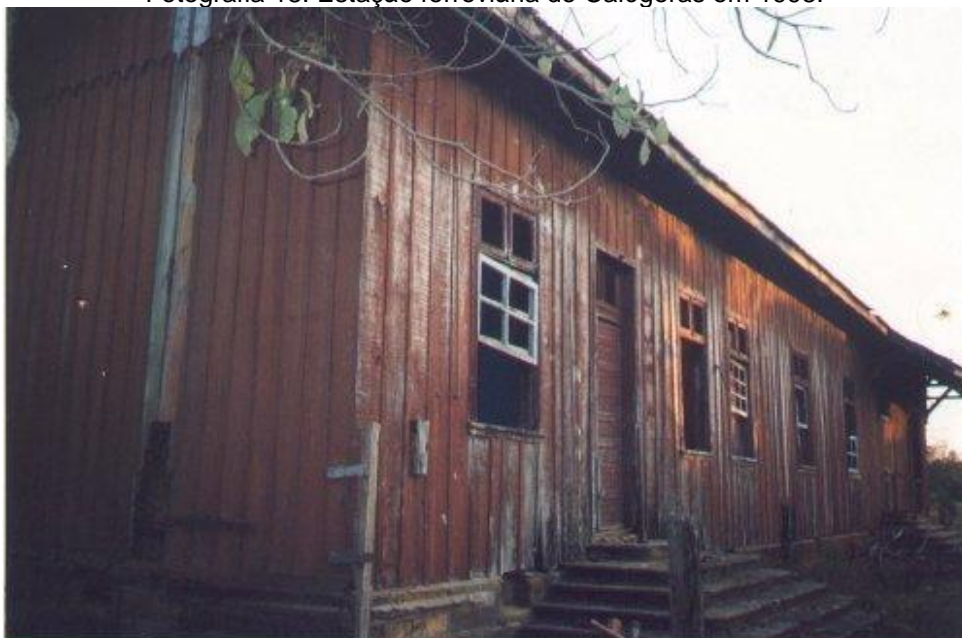
As falas apresentadas destacam essa ideia de movimento e de desenvolvimento do passado que ainda ronda o imaginário do povo de Calógeras, como nos termos “era uma cidade”, “tinha até farmácia”. A população enxerga-se enquanto moradores de um lugar em que no passado fora um dos maiores núcleos urbanos da região, juntamente com São José do Cristianismo e Jaguariaíva.

Outro elemento a ser esclarecido, é sobre uma confusão em relação aos dados sobre esta estação, conforme identificado no compartilhamento de fotografias e nos relatos amparados pela memória construídos no espaço virtual das redes sociais, considerando-se tanto a memória vivida diretamente ou por tabela (POLLAK, 1992). Sobre isso, é preciso prestar atenção ao fato de a primeira estação ferroviária na região que se chamava Calógeras era situada a 14 km de Jaguariaíva, mais tarde chamada de Estação Jackson de Figueiredo.

A turma de ferroviários que exercia suas funções em Calógeras e outros elementos da paisagem ferroviária é representada, em suas rugosidades, pelas poucas casas de madeira que ali persistem e que pertenciam à rede. Ruínas marcam o espaço em que funcionou durante muitos anos a estação ferroviária naquele distrito. Em fotografias antigas e nos relatos dos entrevistados, principalmente os mais velhos, são obtidos os elementos que possibilitam a reconstrução original do edifício característico que seguia o padrão da rede ferroviária no ramal.

A fotografia 18 é um registro raro do estado de conservação da estação em Calógeras após sua desativação.

Fotografia 18: Estação ferroviária de Calógeras em 1998.



Fonte: ACERVO DA ABPF – Paraná. Disponível em < <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-ramalparanap/calogeras.htm>>. Acesso em 14 jun. 2017.

A visita realizada ao local constatou a estrutura e a rampa de acesso de embarque e desembarque. Construção antiga com a base de pedras, que assim como os trilhos e os montes de dormentos abandonados, são materiais que se sobressaem na paisagem ferroviária do espaço da estação.

As condições dos trilhos podem ser consideradas em bom estado, e segundo informações dos moradores, foi realizada troca de dormentos há uns três anos. O trabalho iniciado pelos trabalhadores da concessionária limitou-se a um pequeno trecho, sendo os novos materiais restantes desprezados em pouco tempo de permanência naquele ponto da ferrovia. Os relatos indicam ainda, que esse

material vem desaparecendo dia a dia, indicando a falta de informação sobre os danos à saúde que esses dormentos representam ao adquirirem outros usos.

Assim como em outros locais da ferrovia do ramal do Paranapanema, tanto nos espaços urbanos e rurais, os entrevistados relataram que em relação à conservação do local a limpeza muitas vezes é feita pelas pessoas que moram próximo aos terrenos da linha dos trens. Sobre o veículo da concessionária responsável pela fiscalização e verificação das condições da linha férrea, as pessoas afirmaram tratar-se de uma prática que com o decorrer dos últimos anos vem diminuindo, afirmando que, mesmo quando isso ocorria, resumiam-se a aplicação de produtos químicos na vegetação próximo aos trilhos.

Essas informações se confirmaram em trechos de vários relatos dos entrevistados de Arapoti, Jaguariaíva e Wenceslau Braz, sendo inclusive um elemento que se destaca nas territorialidades produzidas através do território da ferrovia, ou seja, em como as pessoas se comportam e agem em relação às condições de manutenção desse patrimônio.

O conjunto de fotografias 19 representam os vestígios da ferrovia próximos ao espaço da antiga estação em Calógeras.

Conjunto de fotografias 19: Vestígios da Ferrovia em Calógeras - Arapoti (PR), 2017



Autor: RAMOS, Eliane Netrebka, 2017.

Em outra memória compartilhada, uma fonte produz lembranças, quase ao final da entrevista, da grande caixa d'água “de ferro” nos arredores da comunidade, apresentando mais um elemento que pode ser considerado parte do patrimônio ferroviário.

Ali pra frente tinha uma bica d água, e eu dizia: “agora o trem vai beber água!” Era um reservatório assim (...). E ainda tem uns restos ali em cima. Se andar ali pelo fundão ainda acha os restos. Um enorme tanque! Pois é, naquele tempo, não tinha luz, não tinha nada! Tinha a caixa d água em cima, alta, grande! Não sei quantos mil litros, assim alta, de ferro tudo. E tinha um burrinho que tocava a água e levava lá em cima, não era a luz, como é que pode? (ENTREVISTADO 14, 2017).

Em relação a essas caixas d'água instaladas nos espaços ferroviários, e como se considera aspectos de um patrimônio que se constitui em rede, a fala do entrevistado remete ao destino e às funcionalidades desses objetos essenciais ao tempo em que se utilizava muita água para manter as atividades da ferrovia. Em 2016, em Arapoti foi identificado e denunciado à população através de noticiário online (VOZ DO POVO ARAPOTI, 2016) o uso desse objeto enquanto “moradia” no espaço abandonado da estação em Arapoti. Esse bem da ferrovia não foi localizado na visita ao local realiada em 2017, mas pode ser verificada através da fotografia 20.

Fotografia 20: Caixa d'água da rede ferroviária abandonada em Arapoti (PR), 2016



Fonte: VOZ DO POVO ARAPOTI. Disponível em <
<http://www.vozdopovoarapoti.com.br/2017/08/jovem-faz-antiga-caixa-dagua-da-estacao.html>>.
Acesso em 16 fev. 2018.

Intensificando-se esse paralelo, recentemente em análises em fotografias postadas no *Facebook* no grupo Amigos de Wenceslau Braz, foi postada uma foto da caixa d'água da RFSSA em Wenceslau Braz. Os comentários faziam referência às lembranças e ao reconhecimento do local enquanto parte do patrimônio da ferrovia, assim como aos fatos que levaram à sua demolição nos anos 1990. Segundo os comentários da publicação, o fato tem relação ao processo de venda dos terrenos da RFFSA intermediados pela prefeitura, sendo inclusive citados nomes dos beneficiários da transação imobiliária.

Sobre de demolição da estação em Calógeras, as informações foram precisas, revelando-se nomes⁷¹ e condições em que os fatos ocorreram. Os entrevistados que residem próximo à estação afirmaram que presenciaram o processo de retirada da madeira de lei do prédio da estação. Uma dessas fontes explicou que “foi o (...), lá de Wenceslau Braz, que comprou essa estação ali. O filho do (...) era engenheiro da rede (...). Comprou a estação e desmanchou e o (...) comprava! O (...) levou o que era bom, levou lá pra Wenceslau pro sítio dele, pra fazer casa, né?” (ENTREVISTADO 14, 2017).

Conforme se vem insistindo, esses processos de territorialização relativos à ferrovia são complexos e não se sabe precisar as manobras políticas e econômicas que envolvem os fatos que vêm ocorrendo praticamente desde o período de sua implantação. Entende-se, no entanto, que revelam as relações de poder que permeiam esse território, destacando-se ações territorializantes no patrimônio constituído pela presença ferroviária

No entanto, diferente dos outros espaços observados, a análise dos dados considerando-se as funcionalidades que as formas atuais da ferrovia incorporam em Calógeras foi uma tarefa deveras instigante. Os indícios apresentados pelos sujeitos tendiam a exaltar o valor cultural do lugar, e a atenção que os entrevistados dispensaram à esta pesquisadora⁷² ressalta um pouco daquilo tratado como próprio das ruralidades, como se o tempo do relógio não importasse. Outras falas como, “(...) *mas quando a gente passa ali, dá saudade de saber como que era ali, a*

⁷¹ Optou-se, por questões de ética em manter a informação em sigilo.

⁷² Um grupo de pessoas se reunindo para mostrar e apresentar o lugar em seus detalhes e uma das entrevistadas buscou livros na biblioteca da escola que pudessem servir como referência à história local.

estação!" (ENTREVISTADA 12, 2017), são tão bucólicas quanto a própria paisagem. Mas conforme Santos (2006, p. 69), "a paisagem é história congelada, mas participa da história viva. São as suas formas que realizam, o espaço, as funções sociais".

Dos fatos descritos e analisados, e sob a perspectiva de análise desse objeto geográfico sobre as funcionalidades, os dados obtidos afirmam que em alguns trechos ao longo dos trilhos são feitas hortas, e que as pessoas da comunidade ainda gostam de ir passear naquele local, como no tempo da Maria Fumaça. O espaço entre restos da estação ferroviária funciona como local para brincadeiras de crianças, ou como pista de caminhada para as pessoas. "Restos", naquela perspectiva de Nora (1993), da ancoragem da memória que legitima os patrimônios culturais, e que caracterizam os lugares de memória. De certo sua forma atual, entre restos, é que determina sua principal função, que nesse caso é a de provocar as lembranças.

3.4. O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM JAGUARIAÍVA

O patrimônio ferroviário em Jaguariaíva apresenta condições que diferem das outras cidades observadas, Arapoti e Wenceslau Braz. Um dos fatores dessas diferenças é a estrutura da antiga estação ferroviária na cidade, que ao contrário das estações estudadas foi construída em alvenaria, caracterizando-a como uma construção de porte e conseqüentemente significados específicos. Considera-se que o fato dessa estação ser de material diferente das estações características de madeira tenha sido um fator a ser considerado na atribuição de novas funcionalidades àquele espaço.

É quase possível afirmar que sua estrutura pareça ser menos frágil que as demais construções em madeira, o que talvez tenha sido levado em consideração às autoridades ao pensar em o que fazer com sua sede. Ressalta-se ainda sua localização em um ponto estratégico da malha urbana, assim como seu projeto arquitetônico, que além de ser espaçoso e funcional carrega simbologias compartilhadas pela população. Outro elemento específico a esse bem da ferrovia é justamente o fato de ter sido tombado como patrimônio cultural, inclusive em nível do IPHAN, de forma a enfatizar as sucessivas políticas municipais de preservação e valorização da história local.

Dessa forma, esta seção pretende discutir algumas particularidades do patrimônio ferroviário em Jaguariaíva, destacando-se alguns fatos ocorridos, assim como processos e transformações nas formas e funções de seus elementos ferroviários. São apontados, além da estação ferroviária, a remodelação da praça da estação e os elementos da memória em sua relação com a atual configuração espacial. São tratados ainda dos elementos do patrimônio cultural ferroviário nos espaços rurais, destacando-se nesse município a estação de Jackson de Figueiredo.

A descrição de alguns desses processos se dá no sentido de alargar as discussões sobre as sucessivas territorializações sob a perspectiva de Haesbaert (2016), ou seja, as TDR. Lembrando que o marco zero do ramal do Paranapanema partiu de Jaguariaíva, considerada um dos núcleos urbanos mais antigos do estado do Paraná.

3.4.1. A Estação Cidadã

Conforme apresentado anteriormente, dentre os bens culturais da ferrovia protegidos legalmente e tratados pelo recorte espacial desta pesquisa, a estação ferroviária de Jaguariaíva mantém-se imponente na configuração urbana dessa cidade. É uma construção em alvenaria localizada na “Cidade Baixa”, próxima à área central de maior fluxo de veículos e de pessoas.

O atual prédio da estação foi construída em 1935 e, em 2000, através do Processo nº 004/98, Inscrição nº 134, foi tombado como patrimônio histórico e cultural do estado do Paraná, representada pela fotografia 21. No entanto a primeira estação que ali havia era de madeira e havia sido inaugurada em 1905, e sendo Jaguariaíva rota dos tropeiros, ali os tropeiros realizavam parada para pouso. Sendo assim, a ferrovia havia chegado ao município antes da instalação do ramal do Paranapanema, e consistia parte da linha Itararé-Uruguaí (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2017).

Fotografia 21: A estação de Jaguariaíva na década de 1940



Fonte: . FACEBOOK – Jaguariaíva memória e fotos atuais. Publicado em em 26 nov. 2017. <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1699322523468451&set=g.685052181505381&type=1&theater&ifg=1>. Acesso em 15 fev. 2018.

Em Jaguariaíva os ares da industrialização haviam chegado antes da construção dessa nova estação, em alvenaria, distinguindo-se das outras estações ferroviárias da região. De qualquer forma, persiste no imaginário local que a ferrovia é um elemento que intensificou as relações sócio-econômicas

O processo nº 004/98 de patrimonialização a nível estadual está registrado no Livro do Tombo Histórico sob a inscrição nº 134 de 10 de outubro de 2000 (ESPIRAIS DO TEMPO, 2006). De acordo com a descrição da obra “Espiras do Tempo” (2006, p. 227) a estrutura do edifício caracteriza-se como:

Sua composição abrange três volumes. O corpo central, coberto por telhado de quatro águas oculto por platibanda, possui dois pavimentos. Os laterais, térreos, são cobertos com telhados de duas águas, arrematados nas extremidades por pequenas tacaniças. Os vãos de janelas são preenchidos por esquadrias quadriculadas de madeira e vidro. Percebe-se na fachada principal, a influência do *Art Deco* na composição do frontão e da marquise.

Atualmente o local comporta departamentos de serviços públicos voltados à cidadania e o Memorial Ferroviário do município, conforme especificado na discussão sobre as funcionalidades realizada no início deste trabalho. Na “Estação

Cidadã Durvalino de Azevedo⁷³, o estado de conservação do prédio é bom, sendo visível o cuidado da administração com a preservação de detalhes que remontam à época de sua construção. Foi possível observar em visita perceptiva vários detalhes de sua preservação como portas, vitrais, detalhes nas molduras, escadaria, parapeitos e sinos.

Segundo Lopes (2018), após ser restaurado entre 2006 e 2012, o local da antiga estação abrigou a sede da Prefeitura Municipal. De acordo com informações obtidas, as sucessivas administrações municipais vêm mantendo políticas que se revertem em práticas e ações preservativas desse patrimônio cultural local. A refuncionalização do espaço em benefício dos cidadãos, revertidos em serviços públicos e atividades cívicas e culturais, expressam o reconhecimento da população de que ali se trata de um lugar de memória. A atual estrutura é representada pela fotografia 22.

Fotografia 22: A "Estação Cidadã" em Jaguariaíva (PR), 2018.



Autor: RAMOS, Eliane Netrebka, 2018.

O processo de reorganização desse espaço⁷⁴ deu-se no mesmo contexto das medidas municipais de museificação da antiga fábrica Matarazzo, transformado em museu municipal em 2007. Diante de inconsistências legais, o projeto passa por

⁷³ Segundo o historiador Rafael Pomim Lopes (2018) foi uma homenagem a um antigo chefe de estação que atuou no local por muitos anos.

⁷⁴ Informações obtidas a partir de entrevista com o historiador Rafael Pomim em janeiro de 2018. Professor, mestrando em História pela Universidade Estadual de Ponta Grossa, trabalhou durante anos em cargos relativos à preservação do patrimônio cultural de Jaguariaíva, inclusive como chefe da divisão de estudos historiográficos. Participou ativamente durante o processo de restauração da Estação e organização do Memorial Ferroviário.

reavaliações, sendo regulamentado nos requisitos oficiais em maio de 2010. Conforme discutido, a relação do espaço Matarazzo com a estação é antiga, mas mesmo desconhecendo-se as ações e relações das várias administrações municipais e das gerências da RFSSA que se sucedeu no município, o fato é que durante o trabalho de organização do Museu Matarazzo foi encontrado um grande número de bens ferroviários armazenados nas dependências daquele edifício.

Lopes (2018) descreve que o estado de conservação desses bens incluía peças antigas, vestimentas e documentos em geral. O trabalho de recomposição desse acervo compôs uma exposição cultural denominada a “História da Ferrovia em Jaguariaíva”, apresentada à população em 2012. Esse material foi levado para uma sala na antiga estação em 2013, constituindo um conjunto de peças que hoje se mantém constantemente disponível à visitação no Memorial Ferroviário na Estação Cidadã. Quanto aos documentos da rede ferroviária, todos foram catalogados e organizados no Museu Histórico Municipal Conde Francisco Matarazzo, localizado próximo à estação. São, portanto, importantes fontes históricas sobre a presença ferroviária na região, expressando as relações diversas que se deram naquela sociedade.

Sobre a preservação cultural edificada, Burda e Monastirsky (2011, p. 116) afirmam que “colabora para o reconhecimento identitário do indivíduo – que colabora para a integração deste com a própria sociedade – e possibilita o conhecimento cultural daquele que exerce o turismo na região”.

O estado de conservação do prédio da estação supera as expectativas quando se pensa na atual situação dos bens ferroviários no Brasil. Nos lugares investigados, principalmente quando abordados pessoas que ocupam cargos de representação pública, o discurso de propostas de preservação, restauração e refuncionalização aparecem com frequência. Mas não há como diferenciar os limites de uma promessa política de outros empecilhos à execução desses projetos.

A respeito dos projetos de refuncionalização, Choay (2001, p. 219) afirma que “a reutilização, que consiste em reintegrar um edifício desativado a um uso normal, subtraí-lo a um destino de museu, é certamente a forma mais paradoxal, audaciosa e difícil da valorização do patrimônio” (CHOAY, 2001, p. 219). Provavelmente porque a ideia de restauração induz que aquela função inicial seja retomada, ou que ali sejam agrupados todos os indícios possíveis e relativos à história daquele lugar, na figura dos museus.

Aparentemente, o projeto de utilização do espaço da antiga estação administrado pela prefeitura tem funcionado, reconhecido por algumas fontes e ignorado por outras, que desconhecem os serviços prestados naquele lugar. É citado nos dados obtidos desta pesquisa, sendo representado de diversas formas: “atrativo turístico”, “destaque à sua arquitetura”, “pouco aproveitado”, “pouco valorizado pela população”, “ter um museu ao invés de um pequeno memorial”, “ser transformado em uma escola”, “espaço de lazer e cultura”, “templo dos antigos ferroviários”.

Entende-se que existe um processo ainda em desenvolvimento nessa proposta de uso do edifício da estação entre a população e a prefeitura. Nesse caso, é importante ressaltar a citação de Choay (2001, p.158): “Um edifício só se torna histórico quando se considera que ele pertence ao mesmo tempo a dois mundos: um mundo presente, e dado imediatamente, o outro passado e inapreensível”.

As circunstâncias da refuncionalização do local está nesse meio termo, e espera-se que não seja percebido apenas como um local em que a população vai resolver os seus problemas, mas que ele seja absorvido pelo passado ali representado. Trata-se de uma discussão sobre o uso do patrimônio cultural em toda a expressividade que o dota, numa preocupação em ir além do atendimento “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” (MONASTIRSKY, 2006, p. 140).

3.4.2. Restaurações, turismo e educação patrimonial

Quanto aos outros elementos em referência à ferrovia em Jaguariaíva que se destacam, e que pode passar despercebido pelas pessoas que transitam pelas proximidades, encontra-se a praça localizada na frente da Estação Cidadã. Segundo o guia de turismo do Memorial Ferroviário em Jaguariaíva, a praça central de Jaguariaíva é uma reconstituição da antiga praça da estação Getúlio Vargas, que havia sido alterada pelo tempo e pelas sucessivas administrações municipais. O projeto de revitalização foi iniciado em 2015, o qual incluía “substituição das pavimentações e chafariz, coreto, rede de iluminação e mobiliário urbano”

(PREFEITURA MUNICIPAL DE JAGUARIAÍVA, 2018). As fotografias 23 e 24 demonstram os elementos ressaltados após a revitalização da praça Getúlio Vargas em Jaguariaíva.

Fotografia 23: Praça Getúlio Vargas em Jaguariaíva (PR), 194?



Fonte: LOPES, Rafael Pomim (ACERVO), 194?.

Fotografia 24: Praça Getúlio Vargas em Jaguariaíva (PR), 2017



Fonte: BLOG JAGUARIAÍVA AGORA: PORTAL DE NOTÍCIAS, 2017. Disponível em <<http://jaguariaivaagora.blogspot.com.br/2017/12/jaguariaiva-na-praca-getulio-vargas.html>>. Acesso em 16 fev. 2018.

Em se considerando os processos desterritorializantes e reterritorializantes, que ampara a discussão teórica deste trabalho (HAESBAERT, 2016; SAQUET, 2013) e o caráter palimpsesto das paisagens (SANTOS, 2006), é possível refletir como a reorganização dos espaços a partir de uma iniciativa pública é interpretado pelas sociedades, produzindo territorialidades nessa relação entre os sujeitos e os espaços.

A recuperação de monumentos históricos podem ser polêmicas, tanto na literatura quanto na percepção dos sujeitos. Entre opiniões contrárias às obras ou não da recuperação da praça, a iniciativa da prefeitura foi divulgada através do Departamento de Turismo de Jaguariaíva como uma forma de se preservar o conjunto arquitetônico e a memória ferroviária na cidade. A entrevista realizada com o guia de turismo na estação revelou reações da população diante essa iniciativa. Segundo informações, a principal queixa da população foi devida aos transtornos na área com a movimentação das obras e pela proximidade à rotatória de acesso que a praça representa no fluxo de veículos no centro urbano. Outro aspecto citado é em relação à retirada das árvores antigas que haviam no local.

Choay (2001) trata dessas polêmicas a partir de um olhar científico, reforçando os vieses relativos que envolve todo processo de restauração, pois “reconstituindo um tipo, ele se mune de uma ferramenta didática que restitui ao objeto restaurado um valor histórico, mas não sua historicidade” (CHOAY, 2001, p. 158). No entanto entende-se, que além da mudança na estética e na arquitetura com o resgate de elementos originais, a revitalização é um importante ação pública à ancoragem e preservação da memória, a qual deve ser amparada à programas de educação patrimonial. Sobre essa questão, dados obtidos durante esta pesquisa identificaram dois projetos da prefeitura sendo realizados atualmente no município, em ações coordenadas entre a Secretaria da Educação, da Cultura e do Turismo: “Ação Educativa” e “Descubra Jaguariaíva” (LOPES, 2018).

Dentro da política de educação patrimonial em Jaguariaíva são utilizados roteiros turísticos para a disseminação tanto das belezas naturais quanto culturais do município. A ideia é voltada para os alunos de escolas públicas e privadas, podendo participar escolas e instituições de outros lugares do estado. São quatro opções de roteiros disponíveis, incluindo visita guiada e planfetos informativos, que destacam os principais elementos históricos e naturais de Jaguariaíva: i - Tropeirismo, Santuário do Bom Jesus e o Parque do Tropeiro; ii – ferrovia; o prédio

da estação; Memorial Ferroviário; iii – Museu Histórico Municipal Conde Francisco Matarazzo, Casa do Conde; iv – Clubes União da Rede Ferroviária e clubes esportivos históricos: Matarazzo e Esporte Clube Recreativo Ferroviário (LOPES, 2018).

A relação entre o desenvolvimento do turismo e da educação é um assunto que permeia os estudos dos patrimônios. Uma dessas concepções afirma que esse par relacional é “sem dúvida um dos mais importantes agentes de promoção do patrimônio cultural”, considerando-se “o local não só pela visão de lazer e entretenimento, mas pelo seu valor intelectual, cultural e mnemônico” (BURDA; MONASTIRSKY, 2011, p. 122).

A divulgação dos projetos de educação patrimonial se dá, entre outros meios, através do contato direto com os turistas que visitam a Estação Cidadã. A disseminação desse conhecimento é justificada pelo reconhecimento de alguns elementos que já não fazem parte da paisagem da cidade, mas que deixaram traços. Halbwachs (2003, p. 159) explica que “o lugar ocupado por um grupo não é como um quadro-negro no qual se escreve e depois se apaga número e figuras” porque “o local recebeu a marca do grupo, e vice versa”. Como palimpsestos! (SANTOS, 2006). Porque “a combinação da memória/lembança com a sensação/vivência re-presenta algo distante no tempo e no espaço e que se coloca no lugar do ocorrido” (PESAVENTO, 1995, p. 279).

3.4.3. A infraestrutura ferroviária na “Cidade Baixa”

Porção significativa dos edifícios e ruas que fazem parte da configuração da área central da cidade era propriedade da rede ferroviária. A “Cidade Baixa” é considerada um resultado da estruturação do sistema ferroviário em Jaguariaíva (PARANÁ, 2018).

Segundo Lopes (2018), os funcionários da ferrovia tinham acesso a muitos benefícios que incluíam a Cooperativa Mista, assim como observado nos relatos sobre os elementos da ferrovia em Wenceslau Braz. Como era o núcleo urbano maior da região, a rede ferroviária oferecia ainda em Jaguariaíva o Hospital 26 de Outubro que atendia aos ferroviários das cidades vizinhas, além do Esporte Clube Recreativo Ferroviário, lembrado na memória da cidade pela rivalidade com o time do Matarazzo.

(...) como também, por exemplo, do primeiro hospital que a cidade vai ter que é o Hospital 26 de Outubro, que atendia a cidade, mas que era da Rede. (...) E ao seu lado, onde hoje está o Colégio Dom Bosco, ali funcionava uma cooperativa Mista, também vinham a ser chamada 26 de Outubro, aonde os ferroviários conseguiam comprar a granel. O arroz, o feijão, e latarias assim por diante num preço bem mais baixo do que as casas comerciais da época na cidade, porque eram funcionários da Rede Ferroviária. Sem contar também, (...) com a questão esportiva, (...) o Esporte Clube Recreativo Ferroviário, o nosso alvi negro, que marcou época na cidade também com seus famosos embates com o time da Matarazzo, que também havia uma associação, que era aquela questão social mesmo que a cidade toda assistia aos jogos, as pelepas esportivas (LOPES, 2018).

A Cooperativa e o Hospital 26 de Outubro (construído em madeira) foram demolidos, assim como a maioria das casas dos ferroviários ou dos chefes e engenheiros locais próximas ao centro, espaço agora ocupado por prédios comerciais e residenciais, pela rodoviária municipal, postos de gasolina, colégios particulares e outros estabelecimentos. É um patrimônio que permanece na memória dos mais velhos ou daqueles que se interessam pelo assunto, o que reafirma a importância da educação patrimonial. Conforme os dados obtidos, é possível reconstruir uma paisagem na memória segundo os relatos apresentados, e a partir disso buscar compreender alguns dos processos territorializantes que alterariam a configuração da cidade. Sobre as construções antigas da ferrovia, um entrevistado relatou que

(...) tinha sim, a vila operária! Então, já começava ali no próprio, onde tá sendo construído ali o Mercado Teixeira ali na Praça. Ali tinha a casa do agente da estação. Ali já era dele, ao lado você tinha uma ferraria, trabalhos da parte de ferragens, demolido recentemente. Tem uma casinha lá que era do outro cargo, daí já tinha do engenheiro. E o pátio se estendia de casas até os limites do Parque Linear. E pelo sentido do lado de cá do Matarazzo, hoje chamado de rua (...) até falei, porque não mudar o nome dessa rua, tinha que ser dos Ferroviários porque Wenceslau tem, né? Rua dos Ferroviários! Que é a José Adacheski, aquela que margeia a linha férrea. Tudo ali era, os ferroviários moravam ali! (ENTREVISTADO 49, 2018).

Sobre as casas ferroviárias, as visitas de campo realizadas durante a pesquisa identificou uma casa de alvenaria próxima à estação, a qual, informou o guia turístico, resiste diante da pressão da especulação imobiliária. Nas imediações da cidade ainda restam algumas casas, indicadas pelas entrevistas locais e retratadas através da fotografia 25

Fotografia 25: Casas ferroviárias em Jaguariaíva (PR), 2017.



Autor: SILVA, Lucinéia, 2017.

Se for feita a comparação entre fontes imagéticas do passado e do presente no espaço referente aos pátios das estações ferroviárias, constata-se a quantidade de trilhos das várias linhas que funcionavam e que não fazem mais parte da paisagem atual. Segundo relatos, em Jaguariaíva os trilhos “desapareceram”, vendidas como ferro velho, tendo até “gente que enriqueceu vendendo as coisas da ferrovia!” (ENTREVISTADO 50, 2018). Apesar de existirem políticas protecionistas e ações objetivas por parte das últimas administrações municipais, os conflitos identificados, como no caso da obra da praça e dos entrevistados que afirmam que a estação poderia ser melhor ocupada, podem ser caracterizados como importantes elementos para uma análise territorial.

Com a suspensão das atividades no ramal do Paranapanema (1997), da linha Sengés (1993) e Raul de Mesquita⁷⁵ (conhecida como a antiga estação Joaquim Murtinho), e a ideia de que os bens foram abandonados diante do desinteresse da concessionária em reativar os serviços ferroviários, houve assim, como em Wenceslau Braz e Calógeras, episódios de vandalismo e saques no patrimônio ferroviário.

⁷⁵ Não foi possível identificar neste trabalho o ano da desativação desse trecho.

Sobre a troca de dormentos, alguns entrevistados alegaram ter observado ações da concessionária na região a aproximadamente três anos, informação confirmada pelos relatos sobre o assunto no restante do recorte espacial deste trabalho. A empresa teria iniciado o trabalho de reposição de alguns dormentos, mas que, no entanto, teria um mero caráter de cumprimento de suas responsabilidades de manutenção dos trilhos. Nesse sentido, esta pesquisa verificou lotes de dormentos em Calógeras, Arapoti e Jaguariaíva, que conforme informações estão desaparecendo.

Conforme a proposta deste trabalho, a procura por traços na memória e vestígios materiais do patrimônio ferroviário no espaço rural de Jaguariaíva do ramal do Paranapanema, foi possível identificar a área em que funcionou no passado a estação de madeira (já demolida) de Jackson de Figueiredo, inaugurada em 1931 como estação ferroviária Calógeras (VFCO, 2018). A fotografia 26 representa a estação Jackson de Figueiredo, localizada próxima da Turma 2 do ramal, a 14 quilômetros do marco zero na estação de Jaguariaíva .

Fotografia 26: Estação ferroviária Jackson de Figueiredo em Jaguariaíva (PR), 1937



Autor: WISCHRAL, Arthur, 1937.

Fonte: ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-ramalparanap/jackfig.htm>>. Acesso em 17 fev. 2018.

Entre Jaguariaíva e Arapoti, o local em que funcionava a estação Jackson de Figueiredo é apenas um ponto nos atuais mapas do município. Apesar de constar nessas representações cartográficas não existem vestígios da sua presença, mas o local pode ser acessado por uma estrada de terra a poucos quilômetros da cidade de Jaguariaíva. A reconstrução de sua localização se deu a partir de elementos das

memórias e de dados referentes às distâncias entre as turmas da ferrovia. Os trilhos nos campos não diferem das condições analisadas anteriormente nos espaços rurais de Arapoti e Wenceslau Braz, estando, pois, configurando parte da paisagem rural do município, ora ladeando a rodovia PR 092, ora afastando-se em meio às plantações e pastagens.

Enfim, conforme se discutiu no capítulo II, o fenômeno da memória se ampara nos lugares, evocando-os enquanto lugares de memória. A Estação Cidadã, patrimônio cultural, rugosidade do passado, pode ser considerado o bem ferroviário mais representativo dos estudos sobre o ramal do Paranapanema, devido ao seu estado de preservação e também pela eficácia que o programa de refuncionalização vem desempenhando no município.

3.5. AS TERRITORIALIDADES MULTIDIMENSIONAIS DA FERROVIA

A partir dos relatos sistematizados por esta pesquisa foram identificados alguns comportamento em relação aos territórios que caracterizam-se como territorialidades (RAFFESTIN, 1993). Da mesma forma, verificou-se que esses comportamentos estão de certa forma atrelados ao complexo fenômeno da memória, que conforme discutido expressa uma relação dialética entre o presente e o passado (SAQUET, 2013; POLLAK, 1989; 1992).

A categorização a partir da proposta de Milton Santos (2006) visa compreender a dinâmica de um patrimônio cultural constituído em rede no ramal do Paranapanema. É preciso esclarecer que a forma como os rótulos foram organizados não devem ser compreendidos em sua forma definitiva, estática, pois não são rigorosamente pertencentes à essa única categoria, ao contrário, a proposta deste trabalho é considerar os aspectos das redes que se formam entre as materialidades e imaterialidades produzidas nos diferentes tempos e espaços.

Nesse sentido, Petuba (2005, p. 6) afirma que “a ferrovia surge em sua relação com a cidade em narrativas repletas de afetos, nostalgias, críticas, um quadro impossível de ser cristalizado ou homogeneizado num único movimento, num único conceito”.

Dessa forma, esta seção trata de discutir algumas territorialidades apresentadas neste trabalho, de forma a concretizar a pretensão de se estabelecer

as relações entre os pares dialéticos apresentados. A metodologia busca esmiuçar o processo de categorização de dados, da mesma forma que destaca a multidimensionalidade proposto para esta análise. Para isso são considerados o presente, o passado e o futuro, ultrapassando-se os espaços físicos do território/rede da ferrovia, ou seja, percebendo-se o papel do ciberespaço na preservação e na divulgação da memória ferroviária.

3.5.1. Territorialidades entre estruturas e processos

A tabela 7 refere-se ao processo de categorização dos rótulos citados, entendendo-se, no entanto, que muitos dos dados apresentados a partir dessa metodologia foram utilizados ao longo do trabalho, na aplicação da metodologia oral, assim como na explicação de elementos considerados esclarecedores à discussão. É importante ressaltar que as análises, conexões e resultados apresentados são pontos de vista, tanto das fontes quanto das análises realizadas, que se constituem, é claro, passíveis de outras interpretações.

Tabela 7: Categorização dos rótulos dos dados da pesquisa

Categorias Gerais	Rótulos
Caracterização dos Sujeitos	Pessoas com mais de 50 anos; Pessoas com menos de 50 anos; Residentes em Calógeras; Residentes em Jaguariaíva; Residentes em Arapotí; Residentes em Wenceslau Braz;
Estrutura	Poder público; Espaço; Infraestrutura da rede ferroviária; Indiferença; Ferrovia em outros lugares; Memórias; Relação com a rodovia;
Processo	Volta dos trens; Desbarrancamentos; História; Cultura; Educação patrimonial; crianças; movimento; saudades; memórias; Abandono; Progresso;
Forma	Iluminação; Zelo, cuidado, limpeza; Tremores e rachaduras nas casas; Barulho e sons dos trens; Sujeira, lixo, mato;
Função	Ferroviários; Campo e as turmas; Cidade; Invasões; Viagens de trens; Outras funcionalidades; patrimônio; Status; Drogas, violência, vadiagem e bagunça;

Fonte: A autora, 2018

Os processos, se considerados os rótulos classificados e apontados pela tabela 7, foram alguns dos elementos apresentados por esse trabalho nas seções

anteriores, expressos nos fatos históricos apreendidos pela literatura e pela memória. Lembrando que esses processos são contínuos, por isso a importância de se evitar os anacronismos históricos.

Quanto às estruturas, a análise dos dados entende que é preciso considerar os elementos do passado, presente e futuro. As representações sobre a estrutura da ferrovia no tempo da sua implantação até aproximadamente o fim do transporte de passageiros intensificam os tempos áureos da rede ferroviária no recorte espacial analisado. Tanto os mais idosos quanto os jovens expressam saudades da ferrovia mitificada, porque ela é um mito (MONASTIRSKY, 2006) que permanece no imaginário social. Saudades que se expressam em memórias da grandiosidade e da robustez dos elementos da ferrovia.

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 (...) passa a ideia de ser ampla, vigorosa, inquebrantável, sólida (MONASTIRSKY, 2006, p. 109).

Citados pela historiografia sobre o assunto, os pontos negativos da vida ferroviária amparadas nas estruturas da rede ferroviária do passado parecem ser minimizadas pelas vantagens que o trabalho ferroviário representa (PETUBA, 2005; MONASTIRSKY, 2006; CALISKEVSTZ, 2012). Ex-ferroviários e suas famílias, homens e mulheres que pertenceram a uma categoria de destaque no passado lembram-se mais dos aspectos positivos do seu trabalho, justificando-se a seletividade da memória no jogo entre esquecer e lembrar ressaltado por Pollak (1989). “A imagem da classe ferroviária como elite operária sobrevive quase intacta na memória da cidade e das demais categorias de trabalhadores” (PETUBA, 2005, p. 6).

Entende-se tratar-se de uma territorialidade da ferrovia que flui multidimensionalmente e que se expressa dependendo da abertura que surge nas suas relações cotidianas. O orgulho em ter sido ferroviário, e o status que representava na sociedade, se perpetuam na memória social e os sentidos produzidos no decorrer do tempo desencadeiam um sentimento de preservação da memória.

O desaparecimento desses bens da ferrovia é sentido principalmente pelos ferroviários ou por seus familiares. Esses fatos, tanto os oficiais quanto os populares, repercutem diretamente no sentimento de pertença que essa classe ainda mantém junto aos bens ferroviários.

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 (MONASTIRSKY, 2006, p.106).

Os ferroviários são reconhecidos como uma classe trabalhadora privilegiada, sem serem citadas questões como os conflitos entre os trabalhadores e o processo de conquista desses direitos e benefícios, como a associação à Cooperativa Mista e ao Hospital 26 de Outubro. As lembranças negativas, e que de certa forma tem relação às estruturas administrativas da ferrovia, se resumiram aos acidentes operacionais envolvendo o cotidiano do trabalho ferroviário, ou ainda, à falta de segurança da população nos pátios em que se realizavam as manobras dos trens. São lugares frequentemente citados nas brincadeiras das crianças, os quais muitas vezes provocavam acidentes e traumas que surgem nas memórias.

No grupo social do *Facebook Trick - Fotos Antigas de Wenceslau Braz*⁷⁶ foram localizadas muitas fotografias compartilhadas que contém comentários que tratam dos acidentes ocorridos no ramal do Paranapanema. Nesta pesquisa, um entrevistado relatou que

Mas dava muito desastre também. Sabe por quê? O guarda freio vinha em cima do trem sabe? Pra frear, e com chuva e frio, às vezes vinha chovendo

⁷⁶ É possível observar nos álbuns de fotografias desse grupo social uma série de fotografias que retratam a história do município. Constituídos pelo compartilhamento entre o administrador da página e os seguidores do grupo, pode ser considerado uma ferramenta de “provocação” à memória. Dois aspectos importantes precisam ser observados e não devem ser vistos como crítica impertinente: i – a falta e a preocupação com informações sobre local exato e datação; ii – o material, um acervo rico e que se constitui importante fonte histórica, carece de um diretório e uma catalogação, organizando-se o material conforme as temáticas que vão surgindo. Batista (2016) trata ainda das questões de identificação das fotografias obtidas de outras fontes, destacando o problema da falta de datação, o que dificulta o desmembramento e a contextualização do objeto de estudo em sua visualização no tempo e no espaço.

e na descida tinha que frear, escorregava, caía e morria. Tinha que vir em cima da vagãozeira, pra frear, agora não! Tudo automático, naquele tempo era com a mão que freava (ENTREVISTADO 14, 2017).

O quadro 9 apresenta algumas memórias em relação às experiências da infância e a ferrovia.

Quadro 9: Memórias da infância na ferrovia

	Localidade	Trecho da entrevista
Entrevistada nº 6	Wenceslau Braz	<i>“(…) teve um rapaz que cada vez que o trem passava ele pulava em cima do trem e um dia o piá não enroscou? Ele foi pular de volta, sair de cima e pular no chão, daí não ficou com o pé enroscado lá e não foi batendo a cabeça? Ele não chegou a morrer, porque daí teve um senhor que viu tudo aquilo e foi correndo e conseguiu tirar ele de lá. Mas se não fosse isso ele tinha morrido o guri; eu tinha mais ou menos uns sete anos, hoje tô com 53, passava só carga na época.”</i>
Entrevistada nº 9	Calógeras	<i>“Quando criança andava pelos trilhos, pegava “rabeira” dos trens”.</i>
Entrevistado nº 23	Arapoti	<i>“Minhas lembranças de infância são do perigo que era morar perto da linha. Era ruim quando o trem passava, era perigoso pras crianças.”</i>
Entrevistada nº 28	Arapoti	<i>“Desde que comecei a estudar com 7 anos, todos os dias passava pela estação pela ferrovia; primeira lembrança, a estação é quase quintal da minha casa.”</i>
Entrevistado nº 31	Arapoti	<i>“Gostava de ficar na antiga estação para ver os trens de perto. Também, tinha que pular alguns vagões para ir à escola. Era perigoso, mas a gente sempre tomava cuidado para não pular vagões em movimento. A estação ficava no centro da cidade, então as crianças precisam pular vagões para ir à escola, os carros ficavam muito tempo parados esperando os vagões passar.”</i>
Entrevistada nº 37	Arapoti	<i>“Como a linha do trem é próxima à Linha verde, lembro que quando criança e brincava nas linhas de trem”.</i>
Entrevistado nº 41	Jaguariaíva	<i>Quando criança meu pai cultivava as proximidades da ferrovia. Era tão bom ver os trens, me lembro eu e minha irmã não víamos a hora de ajudar nosso pai só para ficar olhando os trens. Com aquela quantidade de vagões!</i>

Fonte: Dados coletados pela autora, 2017-2018.
Organização: A autora, 2018.

Conforme foi constatado, existe um sentimento associado ao perigo ou aos acidentes que os trens possam provocar, principalmente entre as pessoas que

moram próximos à ferrovia. Vários entrevistados narraram aventuras enquanto brincavam próximos aos trilhos, sendo difícil afirmar a fronteira entre os bons tempos da infância e imagens traumáticas que ficaram na memória.

Dessa forma, os elementos estruturais da rede ferroviária no passado provocam sensações e sentimentos que perduram na memória e se refletem nos comportamentos dos sujeitos na atualidade. Sobre a estrutura da ferrovia no presente e no futuro, parte-se da observação de uma atitude comum durante a abordagem aos sujeitos, ou seja, o questionamento sobre a “volta dos trens”, elemento previamente discutido neste trabalho. Entende-se que essa questão vincula-se diretamente com os rótulos “infraestrutura da rede ferroviária”, “poder público” e “relação com a ferrovia”.

Reativação da malha ferroviária no ramal, diminuição de acidentes na rodovia, fretes mais baratos aos produtores agrícolas locais, modernização do transporte ferroviário, propinas e corrupção política são fundamentos que surgiram nas percepções sobre a atual configuração do sistema ferroviário no Brasil. Destaque-se que o problema não é somente mencionado localmente, mas também em escala nacional e mundial. Muitas pessoas questionam essa deficiência no transporte brasileiro e fazem analogias às outras nações do mundo.

Sobre a relação com a rodovia os posicionamentos são diversos, alguns citam que “é melhor deixar como está” porque se os trens voltassem iria diminuir a demanda para o frete rodoviário, prejudicando assim muitos caminhoneiros. Essa pode ser uma narrativa de alguém que vive de forma direta ou indireta do transporte rodoviário, ou não, considerando-se a hipótese da reconfiguração do sistema ferroviário no ramal do Paranapanema.

Uma suposta volta dos trens acarretaria a diminuição do trabalho de muitos caminhoneiros, gerando conflitos nos territórios, provocando desterritorializações. O que nos permite pensar nas redes que se formam ao entorno do patrimônio ferroviário, pois as ligações são diversas e as decisões que irradiam dos poderes dominantes podem influenciar a vida de muita gente. Porém, é preciso destacar que o fenômeno inverso anteriormente provocou a desterritorialização do trabalho ferroviário.

Haesbaert (2016, p. 339) afirma que não existe “indivíduo ou grupo social sem território, quer dizer, sem relação de dominação e/ou apropriação do espaço, seja ela de caráter predominantemente material ou simbólico”. Por mais que este

trabalho defenda a preservação da memória e do patrimônio ferroviário, é preciso compreender que os processos de apropriação contínua, dinâmica, desterritorializadora e reterritorializadora irão continuar a acontecer e produzirão outros espaços.

3.5.2. Territorialidades entre formas e funções

Em relação aos rótulos categorizados como formas e funções, as percepções indicam que tanto nos espaços urbanos quanto rurais existem elementos territoriais por trás das narrativas, sendo elas as longas entrevistas gravadas ou os relatos breves obtidos através das redes sociais. As ligações dos sujeitos com os espaços da ferrovia dependem, no entanto, de muitas condições que ao serem descritas indicam os conflitos entre as escalas do corpo, da casa, da rua, do bairro, cidade, estado, país, e o território/rede da ferrovia.

A escala é entendida enquanto uma “estratégia de aproximação do real, que inclui tanto a inseparabilidade entre o tamanho do fenômeno, o que a define como problema dimensional, como a complexidade dos fenômenos e a impossibilidade de apreendê-los diretamente” (CASTRO, 2000, p. 118). A designação escala do corpo é uma “medida escolhida para melhor observar o fenômeno, dimensioná-lo e mensurá-lo (CASTRO, 2000, p. 127).

Considera-se, por exemplo, uma territorialidade na escala do corpo a questão da reclamação de iluminação em alguns trechos da ferrovia ou na preocupação que essa falta pode representar à sua segurança. Os dados obtidos através das percepções sobre essa questão verificaram esse comportamento em alguns pontos das cidades de Wenceslau Braz e Arapoti. Tem relação, obviamente, aos conflitos com a prefeitura ou com a concessionária. Por exemplo, a iluminação ineficiente, como no caso da Linha Verde que condiciona atos violentos (e fatais) aos habitantes que por ali atravessam durante a noite, tem ação direta na escala do corpo dessas pessoas.

Outra questão é em relação de alguns espaços da ferrovia configurar-se enquanto lugares de tráfico e consumo de drogas, vadiagem e prostituição. Enquanto essas pessoas estão ocupando esses espaços, territorializados, priva de certa forma o tráfego de outras. Escondidos pela escuridão da noite ou não, esses

territórios são constituídos em horários estabelecidos pelo grupo, como pontos de encontro que não são constantemente ocupados. Da mesma forma, tais agrupamentos são dissipados diante das rondas policiais.

Mesmo que isso pareça uma ação sutil demais para se caracterizar uma territorialidade, é preciso pensar que existem diversas escalas de poder que permeiam as relações espaço-sociedade, desde relacionamentos cotidianos a grandes corporações internacionais (SACK, 2011). Sack (2011, p. 63) associa a territorialidade às “possíveis vantagens e desvantagens” que ela pode oferecer. Ou ainda

Não há propósito classificar como “território” salas, edifícios, direito de propriedade de terras, soberania política e jurisdições legais sobre a área, assim como estradas e cidades, a menos que o termo melhore nosso entendimento nesses pormenores. Ver atividades familiares como territoriais deveria ampliar nosso entendimento sobre elas. Isso significa que territorialidade deve ser definida de modo geral o suficiente para cobrir esses e outros casos e ainda ter suficientemente rica para iluminar seus diferentes efeitos (SACK, 2011, p. 75).

Outro aspecto em relação às formas do patrimônio ferroviário é referente ao problema das providências dos governos municipais e da concessionária em relação à limpeza do entorno dos trilhos. Em muitos pontos observados verificou-se o abandono evidente. Alguns trajetos nas áreas rurais e nas periferias das cidades estão intransitáveis, devido aos matagais, insetos venenosos e animais peçonhentos que invadem a linha férrea, o que acaba tornando-se perigoso para aqueles que tentam acessá-la ou para os vizinhos da ferrovia. Some-se a isso, o papel que muitos desses lugares assumem como esconderijos de pessoas mal intencionadas que ficam à espreita de oportunidades para praticar delitos. Porque a forma como estão configurados esses lugares assumem funcionalidades diversas e determinam territorialidades múltiplas. Ou seja, um “convívio com uma miríade de territórios-rede marcados pela descontinuidade e pela fragmentação que possibilita a passagem constante de um território a outro, num jogo que denominamos (...) uma multiterritorialidade” (HAESBAERT, 2016, p. 338).

Os moradores investigados que relatam a questão da limpeza acabam tomando atitudes práticas como cercar esses terrenos próximos às suas casas, aplicar veneno para controlar o crescimento de mato e infestação de pragas e insetos nocivos, plantar árvores frutíferas, colocar placas para evitar o despejo de

lixo, fiscalizar o movimento de pessoas nesses lugares e o abandono de filhotes de animais, são alguns exemplos de ações observadas e relatadas.

Questões como a valorização imobiliária e do “embelezamento” da rua, evitando-se um cenário de descuido e abandono, ou ainda de invasões e introdução de moradias irregulares também foram citadas entre os entrevistados. Em alguns lugares as pessoas reivindicam que a prefeitura intervenha na situação e reorganize a configuração urbana na área, sugerindo-se ações como a retirada dos trilhos e a construção de novas ruas com iluminação pública, calçamento, saneamento básico e segurança, de forma a melhorar o fluxo de veículos e pedestres.

As territorialidades estão associadas às formas e as funções dos lugares da ferrovia, assim como às suas localizações nas cidades, periferias e campos. As condições que exprimem as formas dos bens ferroviários se diferem de um lugar para outro, de forma a produzir territorialidades diversas. Ou seja, os moradores próximos aos lugares refuncionalizados, como a praça de lazer em Wenceslau Braz, a Linha Verde em Arapoti e a Estação Cidadã em Jaguariaíva, produzem territorialidades que dependem do ponto estratégico que se localizam, “do lado de cima da linha” ou “do lado de baixo da linha” dos trens.

Existe uma relação entre a localização, o status e a valorização financeira do imóvel. Geralmente as pessoas que moram “do lado de baixo da linha” têm percepções que diferem dos que moram “do lado de cima da linha”, evidenciando-se uma segregação entre esses espaços, herança do passado que se perpetua.

De acordo com Moreira (2015) essas terminologias representam os espaços de referência do cotidiano dos indivíduos que moravam naquelas áreas, pois a infraestrutura da época colocava principalmente as estações de trem no meio do caminho para o trabalho, para a escola, para o acesso aos centros urbanos. Em muitos lugares o acesso era feito por atalhos em vielas ou pela trilha que ia se delineando no constante tráfego de pessoas que iam e vinham das vilas para a cidade. Essas condições, assim como as diferentes representações que ainda existem sobre a ferrovia nos municípios estudados reforçam a cristalização dessa marca na configuração urbana.

Algumas pessoas ainda reclamam sobre as desigualdades sociais que vivenciam por causa dos seus endereços. Isso ficou perceptível para esta pesquisa em dois aspectos. Primeiro quando durante o processo de abordagem aos sujeitos muitas pessoas respondiam que não sabiam como poderiam ajudar porque

moravam “do lado de baixo” da linha. Por exemplo, em Wenceslau Braz a vila localizada “do lado de baixo” é a Vila Formosa, que até aproximadamente três décadas era uma vila reconhecida pela concentração da pobreza e desigualdade social.

Sobre essas configurações urbanas caracterizadas pela “marginalização, miséria e submissão econômica” é preciso levar em consideração o fenômeno da “desruralização” e sua relação direta com as relações de poder que se dão nos conflitos pela terra (ROSAS, 2015, p. 132). No entanto, as pessoas se surpreendem diante do convite de participar desta pesquisa, como se carregassem o estigma da inferioridade social, mesmo que atualmente os serviços de infraestrutura como iluminação, saneamento, calçamento de rua, assim como a qualidade das moradias não remontem às paisagens de antigamente.

O outro aspecto identificado tem relação às memórias sociais sobre a presença da ferrovia nessas cidades. Uma entrevistada brazense relatou que assim como seus vizinhos teve prejuízos com a troca da cobertura de suas casas devido à ataques constantes de materiais diversos atiradas por crianças ou adolescentes que frequentam a praça próxima à sua residência. Brincadeiras ou ações vândalas, esses conflitos dependem do ponto de vista do sujeito, considerando-se que as ações são expressões das territorialidades. Dessa forma entende-se “o poder como um processo inerente às relações sociais, envolvendo conflitos e heterogeneidades”, enquanto “relações de forças que extrapolam a atuação do Estado e estão presentes em outros processos da vida cotidiana” (SAQUET, 2013, p. 56-60).

Assim como verificado em relação à Linha Verde em Arapoti, os vizinhos “do lado de baixo” da linha convivem com a insegurança de atravessar aqueles espaços. A referida entrevistada cita ocasiões em que sentiu medo de ir ao banco receber a sua aposentadoria, localizado a algumas centenas de metros de sua casa por causa dos assaltos a idosos naquela região: “Antes tinha ordem ali! Tem horas que eu falo, essa praça mesmo aí, essa praça parece que foi pior ainda, não adianta a polícia vem aí, a corintiana vem aí mas não adianta” (ENTREVISTADA 01, 2017).

Outro exemplo, muitas pessoas sentem-se importantes em morar próximo aos locais que sofreram intervenção. É claro que essa afirmação se faz considerando-se a maioria dos entrevistados que afirmaram ser os proprietários das casas, que mesmo não sendo construções monumentais, são consideradas confortáveis e bem conservadas para o padrão social da cidade. As visitas

perceptivas realizadas mais frequentemente nesses pontos permitiram observar o comportamento de algumas dessas pessoas. Afirmam ser um privilégio morar em um lugar que remete à histórica da cidade, o que indica a valorização do patrimônio cultural. No entanto, por outro lado pode representar a enaltação de um *status quo*, pelo valor dos imóveis nessas áreas da cidade, pelo acesso fácil às funcionalidades desses espaços (lazer, cultura, esporte) e pela proximidade à área central da cidade.

No campo e na cidade, as territorialidades ferroviárias têm relação ainda com o uso da terra, conforme discutido anteriormente neste trabalho. Grandes latifundiários que invadem a beira das linhas com plantações que se alternam no ciclo de produção comercial, pequenos agricultores familiares que se utilizam da terra entre a faixa de domínio da rodovia e da ferrovia, nos posseiros que constroem barracos no entorno da linha férrea com intenção de ter um teto e abrigar suas famílias ou simplesmente em garantir a posse futura.

Existem pessoas vendendo lotes referentes aos espaços ferroviários, assim como existem compradores que acreditam que a legalização no futuro não será um processo custoso. Existem pessoas com estabilidade econômica cercando lotes, colocando animais para pastar, assumindo a propriedade como se lhes pertencesse e afirmando veementemente estarem em melhores condições de cuidar daqueles terrenos, referindo-se aos poderes públicos locais, à concessionária ou a qualquer outra pessoa que pretenda ocupar aqueles espaços.

Todas essas pessoas constituíram uma parcela dos sujeitos dos diversos pontos da ferrovia observados durante a pesquisa de campo e se caracterizam enquanto produtoras de territorialidades acerca do patrimônio ferroviário. Nesse processo, foram verificados e apontados diversos comportamentos, é certo que outros provavelmente sequer foram percebidos durante a análise dos dados obtidos, no entanto, ressalta-se que o exercício conduziu ao cumprimento do objetivo proposto que aborda a relação entre os sujeitos e o território da ferrovia.

3.5.3. As territorialidades da ferrovia no espaço virtual

Em 2016 foi publicado um artigo referente às pesquisas iniciais deste trabalho que apresentou reflexões sobre as possibilidades de análise acerca do fenômeno da memória ferroviária em fotografias publicadas nas redes sociais. (NETREBKA

RAMOS, 2016). Representa um ensaio das primeiras conexões entre o objeto de estudo e o aprofundamento teórico na Geografia que iriam conduzir esta pesquisa, permitindo vivenciar e apreender os significados do que seria na prática o conceito de território e os seus desdobramentos – territorialidades, territorializações, desterritorializações, reterritorializações e múltiplos territórios – propostos por autores como Saquet (2013) e Haesbaert (2011; 2016).

O processo decisório que transformou as formas e as funções do patrimônio ferroviário nos municípios estudados, assim como as relações de poder em diversas escalas e dimensões e as rugosidades da ferrovia constituem um assunto que provoca interações e discussões a partir do compartilhamento de fotografias e seus comentários nas redes sociais.

Warnier (2000, p. 98) explica que “a transmissão das tradições culturais se apoia no patrimônio herdado do passado. Para conservar sua identidade, os grupos e as nações devem manter, cultivar, renovar seu patrimônio”. Desse modo estaria relacionado às diversas ferramentas e estratégias de ensino e disseminação dos conhecimentos das gerações antecessoras, vinculando-se os sujeitos à sociedade e às heranças culturais.

3.5.4. As fotografias nos espaços virtuais

Se a interação das redes sociais for pensada como ferramenta de propagação da memória, mesmo levando-se em consideração a fluidez das informações no espaço virtual, é possível ponderar sobre as teias das redes que se formam e que podem ser consideradas territorialidades, gerando processos de identificação que superam as distâncias do tempo e do espaço (NETREBKA RAMOS, 2016).

Algumas dessas redes sociais são bem específicas, como a comunidade virtual “*Amantes da Ferrovia*”, “*Blog Estações Ferroviárias do Brasil*”⁷⁷, “*Memória Ferroviária*”⁷⁸. Outras universais como grupos do *Facebook* “*O que acontece em*

⁷⁷ Disponível em < <http://www.estacoesferroviarias.com.br/index.html>>. Acesso em 18 fev. 2018.

⁷⁸ Disponível em <http://www.memoriaferroviaria.com.br/>. Acesso em 18 fev. 2018.

Arapoti”, “*Trick - Fotos Antigas de Wenceslau Braz*”, “*Wenceslau Braz: memórias e fotos atuais*”⁷⁹, “*Arapoti: memórias e fotos atuais*”⁸⁰; “*Jaguariaíva: memórias e fotos atuais*”⁸¹. A diferença é que os primeiros sítios tratam especificamente da memória ferroviária ou de assuntos correlatos, enquanto os demais são comunidades em que não existe uma categorização específica por *posts* e compartilhamentos. Em ambas as formas, algumas deficiências se destacam, como dados incompletos pela falta de datação, autor e até da localização precisa em alguns casos. Batista (2016) já havia constatado esses aspectos referentes às informações imagéticas utilizadas pelos pesquisadores, destacando as deficiências apontadas.

As fotografias apresentadas nesses espaços são pensadas pelo potencial qualitativo que têm em suas representações. Ressalta-se, no entanto, a importância da contextualização das fotografias de um patrimônio cultural, pois se constituem fontes históricas do passado. Batista (2016) afirma que a metodologia de análise de fotografias requer um treinamento no olhar, pois apresentam-se enquanto objeto da memória

(...) no mesmo instante em que registra o presente, que é no futuro o passado. Traz à tona para o agora o que foi no passado e possibilita as reflexões do devir. Assim, ainda que seja a representação do fragmento espaço-temporal, é temporalmente transversal (BATISTA, 2016, p. 50).

No caso desta pesquisa, existe um fator que deve ser levado em consideração, mesmo atentando-se às orientações técnicas na análise fotográfica. Entende-se que as fotografias são sim textos a serem interpretados e que carrega mensagens tanto do autor, quanto do sujeito retratado ou do sujeito que as observam⁸² (MAUAD, 1996). No entanto, considerando-se as características da memória como a relação individualidade e coletividade, lembranças e

⁷⁹ Disponível em < <https://www.facebook.com/groups/415863795186855/about/>. Acesso em 18 fev. 2018.

⁸⁰ Disponível em <https://www.facebook.com/groups/arapoti/about/>. Acesso em 18 fev. 2018.

⁸¹ Disponível em < <https://www.facebook.com/groups/jaguariava/about/>>. Acesso em 18 fev. 2018.

⁸² Mauad (1996, p. 73) afirma que “A ideia central, nesta parte, é apresentar a fotografia como uma mensagem que se elabora através do tempo, tanto como imagem/monumento quanto como imagem/documento, tanto como testemunho direto quanto como testemunho indireto do passado”.

esquecimentos, enfim, seletividade, é preciso ater-se a essas singularidades e compreender o processo de reconstrução mnemônica. Porque a memória não se prende em datas e em nomes, dessa forma, os comentários que vão sendo enviados e que podem ser sincrônicos ou não promovem o processo de formação da memória.

Em relação às possibilidades de utilização das redes virtuais para evocar lembranças do passado, Choay (2001) reflete sobre a utilização de meios mecânicos para a preservação da memória e do patrimônio, afirmando que “a reprodução iconográfica, que é conforme a natureza conceitual do conhecimento histórico, beneficia-se atualmente de recursos muito mais preciso e exatos, com o conjunto de técnicas relacionadas à fotografia e a seus aperfeiçoamentos” (CHOAY, 2001, p. 233).

Se a fotografia representa uma característica das sociedades industrializadas, imaginem-se os ilimitados alcances da sociedade atual, em que o acesso às tecnologias permite a captação e compartilhamento imediato de sensações, experiências, frustrações ou alegrias através das fotografias que jorram numa velocidade ímpar pelo ciberespaço.

Isso pode sugerir que a capacidade de abstração que se limitava à tradição oral e à percepção imediata às materialidades de um determinado local alcançaram outras esferas de acesso à memória por avanços que representam uma revolução tecnológica cada vez mais surpreendente (NETREBKA RAMOS, 2016). Pessoas de todas as faixas etárias e classes sociais encontram espaço para se posicionarem sobre os mais diversos temas nesses espaços virtuais, motivadas por discussões ideológicas, políticas, econômicas e culturais e que refletem suas características identitárias.

Dessa forma, pode-se afirmar que os espaços virtuais constituem-se meios de expressividade política, assim como as fotografias postadas sobre o patrimônio tem a função de “provocar” a memória ferroviária e as percepções do presente sobre os espaços da ferrovia. Esses movimentos de preservação ferroviária nos espaços virtuais podem então ser entendidos movimentos territorializantes que se dão em rede. Porque para Saquet (2013, p. 63), as territorialidades “correspondem às identidades e iniciativas políticas populares, porém, ao mesmo tempo, às diferenças e conflitualidades sociais e territoriais inerentes à vida em sociedade.”

E não se trata apenas de uma configuração de “território-lugar”, que se constitui “numa relação espaço-tempo em que o povo vive, sente, percebe, aspira, sofre, interage (...) coopera, disputa, luta, resiste, degrada, preserva, é extorquido, explorado e subordinado” (SAQUET, 2013, p, 64). Porque é preciso considerar que o movimento pró preservação do patrimônio cultural ferroviário se dá a nível mundial, percebido pelas interações que superam os grupos sociais das comunidades do *Facebook*. Sem falar que não existe a obrigatoriedade nem a exclusividade de apenas os membros dos grupos serem expostos às novas publicações. O entrevistado 49 expressa uma síntese do que representa essa relação entre a memória ferroviária, que extrapola os limites do “território-lugar”.

E vendo um pouco da triste realidade do norte do Paraná e até dos Campos Gerais, pra você ver, de Wenceslau mesmo. O que virou? Demoliram a estação, virou Espaço Chico lá. Recentemente o nefasto acontecimento, até me arreia de ver, com Arapotí! (...). Perderam Cachoeirinha! Daí você vai Campos Gerais, Piraí também pegou fogo, não existe mais! Piraí mesma situação! Ponta Grossa tá lá! Roxo de Rodrigues reforma, não reforma! Consumida pelo tempo! Castro, graças a Deus, conseguiram, voltou tá lá! Não sei se você chegou a conhecer, restaurada, graças a Deus! Porque também tava! Morando vandalismo lá, pegou fogo também, mas está inteirinha recomposta. Carambei, fizeram ela de volta no Parque Histórico pra holandês ver, né? Porque também não é a mesma coisa! Aqui norte... Ibaiti também foi... então você vai vendo, e aí vai (...) (ENTREVISTADO 49, 2018).

Os espaços físicos são superados e dentro das redes sociais são constituídas infinitas possibilidades de relacionamentos reticulares. Sobre isso, Haesbaert (2016, p. 344) afirma que

a principal novidade é que hoje temos uma diversidade ou um conjunto de opções muito maior de territórios/territorialidades para ‘jogar’, uma velocidade (ou facilidade, via Internet, por exemplo) muito maior (e mais múltipla) de acesso e trânsito por essas territorialidades (...) e dependendo de nossa condição social, também muito mais opções para desfazer e refazer constantemente essa multiterritorialidade (HAESBAERT, 2016, p. 344).

Segundo Flávio (2013 p. 91) a memória social é uma “fonte de poder simbólico que atua na interpretação da produção espacial”, a qual é manipulada e utilizada pelos instrumentos de dominação social, no sentido de se produzir uma história comum a todos. Dessa forma, com o fortalecimento de grupos sociais no ciberespaço, num espaço democrático e participativo, são constituídos meios

participativos que rompem a lógica oficial a partir da visibilidade de suas informações e de suas experiências. É preciso considerar que os relatos referentes às fotografias compartilhadas são entendidos enquanto fontes históricas produzidos pelos sujeitos, e para isso

Um primeiro passo seria o entendimento de que a cultura poderia ocupar este lugar de uma instância mais central e globalizante que reorientasse o olhar sobre o real. Tal postura, ao nosso ver instigante, vem ao encontro da moderna tendência de análise da historiografia, que aborda os sistemas simbólicos de ideias e imagens de representação coletiva a que se dá o nome de imaginário social (PESAVENTO, 1995, p. 280).

Acessar o imaginário social sobre a ferrovia trouxe muitos dos elementos já discutidos por teóricos do patrimônio ferroviário, apresentados e discutidos durante o texto. Outro fator que deve ser destacado é o papel da rede de contatos que se constituiu ao fim deste projeto, formado por contatos presenciais ou a distância e mediados pelos mecanismos de interação virtual. A colaboração e a participação das pessoas tinha como critério a indicação de outro provável participante, o que não significa que em alguns momentos os elos não tenham sido rompidos. De um critério inicial que considerava a proximidade da linha férrea, percebeu-se que o mais adequado seria as conexões que ela criasse, diante do princípio das multidimensionalidades que envolvem esse território rede da ferrovia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta dissertação foi resultado de uma proposta de pesquisa que tratou de compreender geograficamente a dinâmica territorial do patrimônio da ferrovia do ramal do Paranapanema (PR). Tanto em Jaguariaíva, Arapoti e Wenceslau Braz, apesar das diferentes situações e estados de conservação dos bens ferroviários foi possível observar que existem reações dos sujeitos aos significados e simbologias que a ferrovia possa produzir.

A forma como esta pesquisa foi sendo estruturada ganhou uma dimensão que superou as pretensões iniciais deste projeto, tornando-se de certa forma ambiciosa pela escolha metodológica de se trabalhar relacionalmente conceitos importantes para a compreensão do fenômeno.

No início das orientações havia apenas duas certezas quanto ao rumo da pesquisa, o tema e a falta de domínio dos conceitos básicos da Geografia. Era preciso galgar as etapas impostas para essa formação ao mesmo tempo em que se perseguia um longo caminho de estudos pelos conceitos geográficos.

Sem dúvida que a experiência anterior com alguns dos conceitos que permeiam o estudo do patrimônio, da memória e das representações culturais colaborou para que fossem definidos os objetivos específicos desta pesquisa. Esses conhecimentos prévios foram ao longo do curso sendo enriquecidos por sugestões dos professores e colegas, pelos debates e seminários realizados e pelos trabalhos produzidos e publicados, alargando-se assim o olhar sobre as possibilidades de análise do objeto.

Dessa forma, o papel da orientação foi especialmente importante, pois os desafios traçados a partir da proposta de se estudar o patrimônio ferroviário sob a perspectiva territorial, destacando-se a relação campo e cidade, tornou-se uma tarefa bastante interessante. Desafiante!

O conceito de território a partir de Haesbaert (2016) e Saquet (2013) que embasa esse trabalho é de um território fluido, multidimensional, que ultrapassa os limites do tempo e do espaço, conforme tratado no texto apresentado. Um entrevistado disse que *“nós estamos nessa sala aqui, hoje nós estamos ocupando, se nós não estivermos aqui alguém vai ocupar, isso é quase que uma lei da física. Alguém vai ocupar o espaço”* (ENTREVISTADO Nº 28, 2018), e de uma maneira

muito simples e objetiva definiu e explicou a ideia central do conceito geográfico de território desta pesquisa.

Dessa forma, diante da complexidade do fenômeno e da proposta de se trabalhar com outros pares relacionais de conceitos, trata-se de um território que é diacrônico e sincrônico, que é material e imaterial, porque se trata de um projeto que preza a relação entre a Geografia e a História, e porque o recorte temático, o patrimônio ferroviário, é compreendido em seus bens tangíveis e intangíveis.

Território/rede, patrimônio/memória e campo/cidade formam os três pares relacionais que articulados buscaram explicar o processo da dinâmica territorial da ferrovia no ramal do Paranapanema.

Esse território é pensado nas suas especificidades e nos aspectos que o caracterizam como um grande território em rede que a ferrovia foi consolidando nas décadas em que foi se territorializando pelo mundo afora, e pensado nas escalas mais próximas, foi produzindo territorialidades que podem ser acessadas pelas memórias e pelas percepções dos sujeitos.

Resultado de uma rede técnica, o território/rede da ferrovia no ramal do Paranapanema produziu e ainda produz vestígios que nos permite afirmar que ao longo do tempo e dos espaços foi sendo constituído um patrimônio cultural, percebido pela sua presença até os dias de hoje na paisagem em diferentes estados de conservação e funcionalidades.

Assim como a rede técnica foi se espalhando reticularmente pelos espaços em seus nós e suas linhas, entre seus fixos e fluxos, foi configurando-se uma rede que é histórica, envolvendo, portanto, uma diversidade de sujeitos e grupos sociais, influenciando as relações econômicas, políticas e culturais. Nos municípios ou nas “turmas” em que a ferrovia se instalou, uma classe operária significativa criou raízes, vivenciou o cotidiano do trabalho árduo ferroviário, sociabilizou-se e marcou o seu espaço na história dessas localidades.

Nos processos sociais dessa classe operária muitos lugares foram sendo instituídos como sede de atividades econômicas (o trabalho que gerava renda, as Cooperativas Mistas), de lazer (os clubes sociais), de esporte (os clubes esportivos), da saúde (os hospitais 26 de Outubro). Some-se a esses aspectos a estrutura montada para o trabalho ferroviário, como as estações, oficinas e barracões, as vilas operárias, casas e outras propriedades dessa instituição. O cotidiano e a relação desses espaços na configuração urbana ao restante da sociedade são verificadas

nas relações de amizade, comerciais e culturais e expandem o universo de vivência dos sujeitos em relação à rede ferroviária. Ou seja, a ferrovia foi vivenciada por pessoas diversas e seus traços ficaram registrados nas memórias, trazidas pela experiência própria ou por tabela (NORA, 1993).

De acordo com os relatos obtidos por esta pesquisa, é possível afirmar que essas pessoas vivenciaram muitas transformações na estrutura da rede ferroviária, como os tempos de intensa atividade, da Maria Fumaça, das viagens vagarosas de trem, da chegada dos trens a diesel, do fim do transporte de passageiros, dos acidentes de trabalho, dos benefícios e do status do trabalho ferroviário, do desemprego e do vazio provocado pela ausência do apito dos trens.

Por outro lado, foram evidenciados também os incômodos que a presença dos trens provocava no dia a dia das pessoas, quando tinham que atravessar pelo pátio da estação, pelos tremores e rachaduras provocadas, pelo tempo de espera em que transeuntes e motoristas tinham que oferecer ao observar o fenômeno da passagem das locomotivas e seus vagões.

Essas representações do passado indicam que indiferentemente do tempo, a ferrovia provoca sensações que variam de acordo com os interesses e dos sentimentos dos indivíduos. Porque cada território é construído de acordo com elementos, objetivos, experiências e sentidos próprios. E isso se dá em diversas escalas. Se o ato de lembrar produz memórias reconstituídas a partir de um processo seletivo e da intencionalidade de lembrar, elas certamente estão carregadas de valores, crenças e ideologias que definem as relações dos sujeitos com esses espaços. São comportamentos, mas não apenas comportamentos momentâneos, dados a partir de um impulso (acredita-se nisso!), mas reflexos dos processos territorializantes, os quais podem ser denominados de territorialidades.

Em tempo, esclarece-se que essas conjecturas se fazem baseadas em estudos teóricos que afirmam que o território extrapola os limites do tempo e do espaço, que não se prende aos limites impostos pelos limites político territoriais, que podem ser ocupados e reocupados por diversas pessoas, ao mesmo tempo ou em tempos separados, pelos espaços físicos ou virtuais, como territórios múltiplos, multidimensionais.

Conforme proposto por esta pesquisa, o embasamento para essa afirmação se dá sob a perspectiva de uma discussão teórica, amparados pela Lei e pela apropriação do sujeito. Indiferentemente da forma como as pessoas utilizam esses

espaços, existe a percepção de que a presença da ferrovia representa um importante elemento da identidade nas cidades analisadas.

É possível afirmar que mesmo após o fim das atividades no ramal do Paranapanema em 2001, quando a concessionária ALL⁸³ decidiu suspender as atividades ferroviárias, as pessoas continuam se relacionando com os lugares da ferrovia. Aquela ideia de movimento e de robustez que os trens simbolizam cristalizou-se diante das inovações tecnológicas e dos interesses capitalistas que determinaram a suspensão das atividades ferroviárias no ramal do Paranapanema.

Cristalizar-se, não no sentido de se tornar tão frágil a ponto de partir-se e desaparecer de uma hora para outra da memória das pessoas, mas de tornarem-se monumentos, em lugares de memória que permita com que o homem pare e reflita sobre sua história e as mudanças que se dão na organização social e em seu papel nesse sistema. No atual contexto da sociedade em que vivemos a busca pelos estudos sobre o patrimônio é entendido como um momento de reflexão sobre as rápidas transformações que se dão em velocidades cada vez mais intensas.

Sobre isso, esta pesquisa busca o sentido praxiológico que a ciência deve ter em seu papel social junto à sociedade, e apoiando-se nas propostas culturais e até porque não dizer, materialistas. Defende-se que os estudos patrimoniais são passíveis de trazer à tona assuntos que possam discutir as contradições da sociedade, como os reflexos das decisões que alteraram o destino da ferrovia no país. Esse fato se deu da desestatização implantada pela política neoliberalista com a redemocratização brasileira, que certamente tiveram um grande impacto na vida de milhões de pessoas. Ou ainda, nos permite destacar o processo dicotômico da produção de conhecimento que, ao separar o objeto, tende a dar mais poder a um lado do que a outro.

Da mesma forma, toda proposta cultural visa destacar pontos de vista, objetos e sujeitos, que muitas vezes foram desprezados de análises científicas. Valorizar o cultural é sair em busca do ponto de vista do sujeito de baixo, mas também do sujeito “importante”, do trabalhador, da mulher, do pobre e do rico, do engenheiro da Rede e do trabalhador do trecho, do comerciante, do vizinho da rede, das crianças que “pegavam rabeira” e que atravessavam o pátio para ir à escola.

⁸³ Atualmente sob a responsabilidade da empresa RUMO.

Visão de mundo ou apenas escolha metodológica, tanto os aspectos materialistas que priorizam as contradições do sistema e a produção econômica, quanto a valorização do sujeito, permitem refletir sobre as concretudes e formalidades que permeiam a relação entre sujeito pesquisador e seu objeto de estudo.

Evitemos, no entanto, ser inocentes e considerar que a decisão da concessionária foi a única responsável pelo desmantelamento do patrimônio ferroviário nas cidades em que foi realizado este estudo. Desde pesquisas realizadas em 2014 já se havia percebido um movimento agindo na transformação da estrutura ferroviária além das responsabilidades da concessionária. Reforça-se, no entanto, ter ocorrido um acirramento deste processo, pois as estações desativadas, desmontadas e incendiadas, são um exemplo do que a falta de cuidado pode exercer sobre um edifício histórico.

Evitemos ainda, um extremo romantismo de uma saudade do passado que fecha os olhos para as transformações do presente, pois se entende que naturalmente ou culturalmente os espaços geográficos tendem a se transformar, a se metamorfosear, como diria Milton Santos (2014). Impossível conservar todos os prédios do passado, e mesmo caindo na armadilha narcísica (CHOAY, 2001) não se acredita inocentemente que todos os antigos espaços da ferrovia sejam protegidos dos novos interesses diversos que têm ação direta ou indireta nas configurações urbanas ou rurais. Essas formas vão continuar a se modificar, algumas vão adquirir funções que irão permitir com que sobrevivam como lugares materiais da memória. Outras serão acessadas pela memória, pelas fotografias, pelas falas dos velhos e dos ferroviários, pelas obras publicadas, pelos projetos de educação patrimonial, e pelos tantos outros esforços em se preservar a Memória Ferroviária.

Nesse sentido, a relação existente entre estrutura, processo, forma e função proposto enquanto método geográfico por Santos (2004) colaborou para a compreensão sobre os contextos históricos, e as consequentes transformações ocorridas na ferrovia no ramal do Paranapanema. As formas dos elementos ferroviários foram adquirindo novas funções, em sucessivas territorializações, desterritorializações e reterritorializações (HAESBAERT, 2016). As funções atuais desses lugares são diversas e indicam de que forma os sujeitos vêm se apropriando no contínuo processo de produção espacial. Uma dessas funções é especialmente importante para a defesa da preservação do patrimônio ferroviário, ou seja, os lugares da ferrovia enquanto lugares de memória denotam aos diversos bens da

ferrovia, tanto no campo quanto na cidade, a função de representarem monumentos que têm a capacidade de “provocar” lembranças, “provocar” a memória.

A memória e o patrimônio ferroviário são, sob a perspectiva relacional, pares dialéticos que compõem e sustentam as relações conflitantes que se dão entre o jogo das lembranças e dos esquecimentos. São conflitos que persistem atualmente nas relações que as pessoas têm em relação com esse patrimônio constituído pela empresa ferroviária. Dessa forma, quando nessas múltiplas territorialidades esse território/rede da ferrovia é lembrado com saudades, reconstituído em suas rugosidades materiais ou pelos recursos das lembranças ou ainda é percebido pelos interesses na escala mais próxima a esses lugares da ferrovia nos autoriza afirmar que esse patrimônio pode ser analisado a partir tanto de territorialidades do passado como do presente.

Perceber e compreender os diferentes “fatos” apresentados por esta pesquisa, que significam apenas uma pequena amostra diante do universo de acontecimentos e pontos de vista que possam existir sobre essa rede técnica, sugere afirmar que as possibilidades de exploração desse objeto foram apenas iniciadas.

Nos espaços urbanos os poucos elementos que sobraram da grande estrutura ferroviária persistem em marcar o seu lugar no espaço da cidade, e mesmo remodelados em outras funcionalidades, os trilhos indicam os caminhos e a ideia de movimento de que está ligado a outro lugar, e a outras pessoas, e a outras histórias e experiência de vida. Mas uma das preocupações deste trabalho é traçar uma abordagem que incorpore às discussões do patrimônio cultural ferroviário a sua constituição pelos espaços rurais.

A ferrovia, apesar de ter suas sedes administrativas e estações maiores nos centros urbanos também produziu um patrimônio pelos caminhos do campo. Não apenas trilhos que se apresentam nas paisagens diversas, mas estações de parada, viadutos, pontilhões que ainda são observados entre uma cidade e outra. E se ali estão é porque têm uma história, serviam à atividade ferroviária, são vestígios e lugares capazes de “provocar” a memória. Portanto, este trabalho defende que é possível uma análise sobre o patrimônio ferroviário a partir de uma reflexão que supere um olhar dicotômico, apresentando-se elementos territorializantes da sua constituição.

De uma forma mais objetiva, entende-se que no contexto da implantação da rede ferroviária na região estudada, as relações de poder dominantes se davam a partir do campo e da exploração de sua produção econômica. O café, as safras, o carvão e a madeira teriam “valido a pena” todo o investimento ferroviário para a consolidação da colonização dessa parte do estado paranaense. Se hoje em dia o poder emana da cidade, naquela época o poder emanava dos coronéis e dos grandes produtores rurais que decidiram os rumos da construção do ramal do Paranapanema. Da mesma forma, havia aqueles que não acreditavam no empreendimento, e a história hoje os culpa pelas “gafes” que teriam influenciado no processo de desenvolvimento de suas localidades.

Enfim, esse trabalho trata dessas histórias de vida e da relação dessas histórias com a presença da ferrovia nos municípios paranaenses de Jaguariaíva, Arapoti e Wenceslau Braz, localizados à margem dos trilhos que compunham o ramal do Paranapanema. O objetivo era apresentar um patrimônio produzido a partir de um reconhecimento histórico que o consagra enquanto elemento da identidade dessas localidades.

A questão não é se representa desenvolvimento ou não. O fato é que as histórias contam que os municípios cresceram às margens da estação. De vilas ou a partir das “Turmas”, alguns desses lugares hoje são núcleos urbanos, pequenos, interioranos, em que facilmente se encontra alguém que tem algo a falar sobre os tempos da ferrovia, porque o pai, o tio, alguém da família do amigo foi ferroviário. Dessa forma, as territorialidades obtidas são diversas, porque a forma como esses sujeitos se relacionam aos espaços ferroviários dependem das experiências ou da localização dessas pessoas em relação aos trilhos, enquanto moradores, trabalhadores, transeuntes ou apenas cidadãos desses municípios.

Para concluir, algumas territorialidades se destacam como relações dos sujeitos ao território/rede da ferrovia, discutidas no decorrer do texto conforme foram sendo constituídos os diferentes contextos, mas genericamente, indicam que têm relação às práticas de utilização dos espaços, ou melhor dizendo, às funcionalidades.

Lugares de prática de esporte, de lazer, de cultura, de cidadania, de memória, dos traumas e das saudades da infância, de práticas de violência, de uso de drogas, de vadiagem, de encontros com amigos ou com amores, de paquera, de promiscuidade, de moradia, de passagem. Em ações que indicam a expressão de

sua arte nos pichadores, na arte dos políticos que definem as ações públicas àqueles espaços, na bandidagem que provoca ou não vandalismo e destruição, nos grandes agricultores ou posseiros de terra, que produzem ou aqueles que apenas sobrevivem, dos que esperam aumentar seus patrimônios, dos que se sentem importantes em ser vizinhos das estações, dos que se contentam em construir os seus barracos. Nas escalas diversas da saudade, dos interesses ou da empatia pelo objeto apresentado, a relação estabelecida entre o sujeito pesquisador, objeto e sujeito fonte foi certamente o ponto crucial desta pesquisa.

Em suas formalidades e concretudes, entende-se que o texto apresentado concluiu o seu objetivo, pois procurou apresentar, discutir e estabelecer as relações entre o território/rede, o patrimônio/memória e o campo/cidade, considerando-se a dinâmica territorial do patrimônio ferroviário no ramal do Paranapanema.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTI, Verena. **Ouvir contar**: textos em história oral. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

ALEIXO, Lucas. Linha férrea: problema no Paraná, abandono na região. **Folha Extra**. Edição eletrônica, publicado em 29 jul. 2015. Disponível em < <https://www.folhaextra.com/linha-ferrea-problema-no-parana-abandono-na-regiao/>>. Acesso em: 28 jul. 2017.

ALVES, Flamarion Dutra; VALE, Ana Rute do. A relação campo-cidade e suas leituras no espaço. **Acta Geográfica**, Boa Vista, Edição Especial Geografia Agrária, p. 33-41, 2013. Disponível em < <https://revista.ufr.br/actageo/article/view/1938>>. Acesso em: 11 mar. 2018.

AMANTES DA FERROVIA. Disponível em < <http://amantesdaferrovia.com.br/>>. Acesso em 15 fev. 2018.

ANTONELLI, Diogo. O império Matarazzo. **Gazeta do Povo**. Caderno Vida e Cidadania, 28 out. 2011. Disponível em < <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/o-imperio-matarazzo-a4wrqjr2yehkbn0hdadi2qh5a>>. Acesso em: 03 mar. 2018.

ANTÔNIO, Luiz Alberto. [Entrevista]. **Entrevista concedida a Eliane Netrebka Ramos** na cidade de Wenceslau Braz (PR), em 17 fev. 2014.

ARAPOTI, Tabelionato de Notas e Protestos de Arapoti. **Ata da Instalação do Distrito Judiciário do Cerrado**. Termos de Audiências. Livro nº 1, folhas 1 e 2, 1909.

BATISTA, Martha Raquel de Souza. Patrimônio cultural e técnicas da fotografia: reflexões sobre o centro histórico ferroviário de Ponta Grossa. **Revista Geografia e Pesquisa**, Ourinhos, v. 10, n. 1, p. 41-51, 2016. Disponível em < <http://vampira.ourinhos.unesp.br/openjournalssystem/index.php/geografiaepesquisa/article/view/262>>. Acesso em: 18 fev. 2018,

BOSI, Eclea. **Memória e Sociedade**: lembrança dos velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT. **Evolução do transporte ferroviário de cargas**. Brasília: ANTT, 2016. Disponível em < http://portal-hml.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/evolucao_do_transporte_ferroviano_2016_ate_agosto.pdf>. Acesso em: 11 jan. 2018.

_____. Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima-RFFSA. **Histórico**. Disponível em < <https://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>>. Acesso em: 30 jan. 2018.

_____. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007**. Disponível em < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm>. Acesso em: 12 jan. 2017.

BRITO, Luciana et. al. Em busca da memória de Jacarezinho: os bens tomados pelo patrimônio histórico. In: XI CONGRESSO DE EDUCAÇÃO DO NORTE PIONEIRO JACAREZINHO. **Anais...** UENP – Universidade Estadual do Norte do Paraná – Centro de Ciências Humanas e da Educação e Centro de Letras, Comunicação e Artes 2011. Jacarezinho, 2011. INSS – 18083579. p. 297-317.

BURDA, Naomi A.; MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. Perspectiva geográfica sobre o patrimônio arquitetônico da cidade da Lapa, PR. **Urbe**. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management), v. 3, n. 1, p. 115-123, jan./jun. 2011.

CALISKEVSTZ, Viviane. R. O ferroviário como patrimônio cultural intangível. **TerraPlural**, v. 5, n. 1, jan./jun. 2011. p. 121-136. Disponível em < <http://www.revistas2.uepg.br/index.php/tp/article/view/2725/2390>>. Acesso em: 15 out. 2017.

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

CALIXTO, Abib. **PINHALÃO**: memórias. Curitiba, 1986.

CAMARGO, Haroldo Leitão de. Um mapa para descobrir o patrimônio. In: _____. **Patrimônio histórico e Cultural**. São Paulo: Aleph, 2002. p. 9-31.

CAMPOS NETO et. al. **Gargalos e demandas de infraestrutura ferroviária e os investimentos do PAC**: mapeamento IPEA de obras ferroviárias. Texto para discussão nº 1465. IPEA – Instituto de Pesquisas Econômica Aplicada. Governo Federal. Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República. Rio de Janeiro, 2010.

CANDIOTTO, Luciano Zanetti; SANTOS, Roseli Alves dos. Experiências geográficas em torno de uma abordagem territorial. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Silvério (Orgs.). **Territórios e territorialidades**: teorias, processos e conflitos. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2009. p. 315-341.

CAPAL. Cooperativa Agroindustrial. **Conheça a nossa história**. Disponível em <<http://www.capal.coop.br/site/a-cooperativa.php>>. Acesso em: 15 fev. 2018.

CARRION, Raul. **As ferrovias como instrumento de desenvolvimento nacional – 1**. Publicado em 05 out. 2015. Portal Vermelho. Disponível em <http://www.vermelho.org.br/coluna.php?id_coluna_texto=7225&id_coluna=147>. Acesso em: 08 mar. 2018.

CARVALHO, Miguel Mundstock Xavier de; NODARI, Eunice Sueli. NODARI, Eunice Sueli. A Lumber, o Contestado e a história do desmatamento da floresta de araucária (1911-1950). In: IV ENCONTRO NACIONAL DA ANPPAS. Junho de 2008. Brasília. **Anais...** Brasília. p. 1-20. Disponível em<<http://www.anppas.org.br/encontro4/cd/ARQUIVOS/GT53389520080504171038.pdf>>. Acesso em: 03 mar. 2018.

CASTELLO BRANCO, José Eduardo Saboia. **A segregação da infraestrutura como elemento reestruturador do sistema ferroviário de carga no Brasil**. 2008, 209 f. Tese de Doutorado (Programa de Pós-Graduação de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro – Doutorado em Ciências em Engenharia de Transportes), 2008.

CASTRO, Iná Elias de. O problema da escala. In: CASTRO, Iná Elias de Castro; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. (Orgs.). **Geografia, conceito e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. p. 77-116.

CHARTIER, Roger. **A história cultural: entre práticas e representações**. Miraflores: Memória e Sociedade, 2002.

CHAUÍ, Marilena. Apresentação: Os trabalhos da Memória. In: BOSI, Eclea. **Memória e Sociedade: lembrança dos velhos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. p. 17-33.

_____. **Convite à Filosofia**. São Paulo: Ática, 2001.

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

CLAVAL, Paul. O Território na Transição da Pós-Modernidade. **GEOgraphia** – Ano 1 – No2 – 1999. p. 7-26.

_____. **A Geografia cultural**. 3ª ed. Florianópolis: Editora da UFSC, 2007.

Confederação Nacional do transporte –. CNT. **O sistema ferroviário brasileiro**. Brasília: CNT, 2013. Disponível em <<http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/Site%202015/Pesquisas%20PDF/Transporte>>

%20e%20Economia%20%E2%80%93%20O%20Sistema%20Ferrovi%C3%A1rio%20Brasileiro.pdf>. Acesso em: 11 jan. 2018.

CORRÊA, Roberto Lobato. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Revista Cidades**. Vol. 9, n. 16, 2012. Disponível em <http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/2378>. Acesso em: 12 dez. 2017.

DEL PRIORE, Mary; VENÂNCIO, Renato. **Uma breve história do Brasil**. São Paulo: Planeta do Brasil, 2010.

DEMCZUK, Paula. G. **Ferrovia e turismo**: reflexões sobre o patrimônio cultural ferroviário em Irati (PR). 2011, 109 fls. Dissertação (Mestrado em Geografia). Gestão do território, Universidade Estadual de Ponta Grossa, 2011.

DIAS, L. C. Redes: Emergência e Organização. In: CASTRO, I. E de; *et al.* (orgs.). **Geografia Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p.141-162.

Espirais do tempo. PARANÁ. Secretaria de Estado da Cultura. Bens tombados em Jaguaíva. Curitiba, 2006. Disponível em www.patrimoniocultural.pr.gov.br. Acesso em: 13 ago. 2017.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. **Ramal do Paranapanema**. Disponível em < <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-ramalparanap/ramparanap.html>>. Acesso em: 01 de jun. 2016.

_____. **Wenceslau Braz, PR**. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-ramalparanap/wbras.htm>>. Acesso em: 15 mar. 2014.

FACEBOOK. **Trick - Fotos Antigas de Wenceslau Braz**. Disponível em <https://www.facebook.com/groups/1001594749914307/photos/>. Acesso em: 17 fev. 2018.

FELIZARDO, Celso. Abandonado há décadas, escritório pode virar museu. Folha de Londrina. Londrina, 22 fev. 2017. **Caderno Folha Norte Pioneiro**. Disponível em < <https://www.folhadelondrina.com.br/norte-pioneiro/abandonado-ha-decadas-escritorio-pode-virar-museu-970699.html1>>. Acesso em: 11 mar. 2018.

FERNANDES, Bernardo Mançano. Movimentos socioterritoriais e movimentos socioespaciais: contribuição teórica para uma leitura geográfica dos movimentos sociais. **Revista Nera**, ano 8, n. 6. jan-jun. 2005. p. 24-34.

FERRARINI, Ana Maria. **Seminário de Patrimônio Ferroviário**: reflexão, mobilização e troca de experiências, 2013. Disponível em

<https://iphanparana.wordpress.com/2013/11/25/seminario-de-patrimonio-ferroviario-reflexao-mobilizacao-e-troca-de-experiencias/>. Acesso em: 17 jul. 2016.

FERREIRA, Darlene A. de Oliveira. Do campo à cidade, da cidade ao campo – ruralidade e urbanidade em territórios contíguos: o caso de Araraquara (SP). In: ENCONTRO DE GRUPOS DE PESQUISA, I, 2005, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: UERJ, 2005. 1 CD-Rom.

FERRORIA NOVOESTE. **Relatório.** Disponível em <appweb2.antt.gov.br/relatorios/ferroviario/concessionarias2005/7-FERROVIA-NOVOESTE.pdf>. Acesso em 03 jul. 2017.

FLÁVIO, Luiz Carlos. Território e memória. In: SAQUET, Marcos Aurélio. **Estudos territoriais na ciência geográfica.** São Paulo: Outras Expressões, 2013. p. 91-106.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra C. A. **Patrimônio histórico e cultural.** Rio de Janeiro, Zahar, 2006.

FURTADO, José Geraldo Esquerdo. **História e Memória entre ruínas: o patrimônio ferroviário de Além Paraíba.** 2015, 179 fls. Tese (Doutorado em Memória Social). Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2015.

GABLER, Louise. **Estrada de Ferro de D. Pedro II.** Coordenação Geral de Gestão de Documentos – Coged. MAPA – Memória e Administração Pública Brasileira. Publicado em 22 de junho de 2015. Disponível em <<http://linux.an.gov.br/mapa/?p=8369>>. Acesso em: 20 jul. 2017.

GIESBRECHT, Ralph. M. **Curitiba, PR – A ferrovia que virou shopping.** Blog do Ralph Giesbrecht. Publicado em 31 de março de 2014. Disponível em <http://blogdogiesbrecht.blogspot.com.br/2014/03/curitiba-pr-ferrovia-que-virou-shopping.html>. Acesso em: 28 jan. 2018.

_____. **Estações Ferroviárias do Brasil.** Trem do ramal de Barra Bonita e Rio do Peixe (Paraná). 2017. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens-pr-sc/trem-ramalbarrabonita.htm>>. Acesso em: 30 ago. 2017.

_____. **Paraná: o Ramal do Paranapanema e sua “reforma”.** 2014. Disponível em <<http://blogdogiesbrecht.blogspot.com.br/2014/06/parana-o-ramal-do-paranapanema-e-sua.html>>. Acesso em 02 jan. 2017.

GIL, Joaquim. **Wenceslau Braz: origens e formação.** Curitiba: Imprensa Oficial, 1998.

HAESBAERT, Rogério. Território e região: numa “constelação” de conceitos. In: MENDONÇA, Francisco; LOWEN-SAHR, Cicilian Luiza; SILVA, Márcia da. (orgs.).

Espaço e tempo: complexidade e desafios do pensar e do fazer geográfico. Curitiba: ADEMADAN, 2009. p. 621-634.

_____. O território e a nova des-territorialização do Estado. In: DIAS, Leila. C.; FERRARI, M. (Orgs.). **Territorialidades humanas e Redes sociais**. Florianópolis: Insular, 2011a. p. 19-37.

_____. In SANTOS, Milton et. al. **Território, territórios:** ensaios sobre o ordenamento territorial. 2. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2011b. p. 43-72.

_____. **O mito da desterritorialização:** do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. 9ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2016.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. Tradução Beatriz Sidou. São Paulo: Centauro, 2003.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade** – 10ª Edição. Rio de Janeiro: DP&A, 2005.

HOBSBAWN, Eric. **A era dos impérios – 1875-1914**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTIC. IBGE. **Cidades**. Arapoti – PR. Disponível em <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=410160&search=parana|arapoti>>. Acesso em: 21 jul. 2017

_____. **Cidades**. Jaguariaíva – PR. Disponível em <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=411200&search=parana|jaguariaiva>>. Acesso em: 21 jul. 2017.

_____. **Cidades**. Wenceslau Braz – PR. Disponível em <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=412850&search=parana|wenceslau-braz>>. Acesso em: 21 jul. 2017.

INÁCIO, Paulo Cesar. **Trabalho, Ferrovia e Memória:** a experiência de turmeiro(a) no trabalho ferroviário. 2003, 128 f. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Uberlândia. 2003.

INSTITUTO DE TERRAS, CARTOGRAFIA E GEOCIÊNCIAS. **Coletânea de mapas históricos do Paraná:** 1911-1921. Disponível em http://www.itcg.pr.gov.br/arquivos/livro/mapas_itcg2.html. Acesso em 02: ago de 2016.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Bens tombados**. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126>>. Acesso em: 10 jan. 2017.

_____. **Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário**. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>>. Acesso em 10 jan. 2017.

_____. **História das ferrovias no Brasil**. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/609>>. Acesso em 10 jan. 2017.

_____. **Rede Ferroviária Federal S.A.** Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/611>>. Acesso em 10 jan. 2017.

JAGUARIAÍVA. Memória: estação ferroviária de Jaguariaíva. Fique por dentro Jaguariaíva, 2011. Disponível em <<http://fiquepordentrojaguariaiva.blogspot.com.br/2011/11/memoria-estacao-ferroviaria-de.html>>. Acesso em: 30 ago. 2017.

JOVCHELOVITCH, S. Introdução. Saber, Afeto e Interação. In: _____. **Os contextos do saber**. Representações, comunidade e cultura. Petrópolis: Vozes, 2008. p. 19- 77.

KROETZ, Lando Rogério. **As estradas de ferro do Paraná: 1880-1940**. 1985, 262 f. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo. São Paulo, 1985.

LE GOFF, J. “Documento/Monumento”. In: _____. **História e Memória**. Tradução de Suzana Ferreira Borges. São Paulo: Editora Unicamp, 1990. p. 535- 549.

LEFEBVRE, Henri. **Lógica formal/lógica dialética**. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

LEMOS, Edison de Abreu. **CAPAL 50 anos de história**. Ponta Grossa: Quero Quero Editora, 2010.

LIMA, E. L. de. Apresentação. Preparando Caminho. A estruturação tética da consciência e a objetivação do real. In: LIMA, E. L. de. **Encruzilhadas geográficas: notas sobre a compreensão do sujeito na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Consequência, 2014. p. 29-56.

LOPES, Rafael Gustavo Pomim. [Entrevista]. **Entrevista concedida a Eliane Netebka Ramos** na cidade de Jaguariaíva (PR), em 18 jan. 2018.

MAIA, Andréa Casa Nova. Memória(s) e Identidade(s) nos trilhos: História de Ferroviários brasileiros em tempos de neoliberalismo. **Locus**: revista de história, Juiz

de Fora, v. 15, n. 1, p. 143-152, 2009. Disponível em <<http://www.ufjf.br/locus/files/2010/02/333.pdf>>. Acesso em: 24 mar. 2016.

MARQUES, Sérgio de Azevedo. **Privatização do sistema ferroviário brasileiro**. Texto para discussão nº 434. Brasília, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 1996. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1935/1/td_0434.pdf>. Acesso em 11 jan. 2018.

MATOS, Ralfo. Territórios e redes: dimensões econômicas e redes sociais especiais. In: DIAS, Leila Christina; FERRARI, Maristela (orgs.). **Territorialidades Humanas e Redes Sociais**. 2 ed. São Paulo: Insular, 2013.

MAUAD, Ana. Maria. Através da imagem: fotografia e história interfaces. **Revista Tempo**, Rio de Janeiro, vol. 1, n. 2, p. 73-98. 1996.

MILAN, Polliana. 52 mil bens da Rede Ferroviária estão sem utilidade. **Gazeta do Povo**. Vida e Cidadania. Publicado em 09 jul. 2012. Disponível em <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/52-mil-bens-da-rede-ferroviaria-estao-sem-utilidade-2x58luqjfbjkyktnzplz8o5q>>. Acesso em: 13 fev. 2018.

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

_____. **Ferrovia**: Patrimônio Cultural. Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). 2006, 190 f. Tese (Doutorado em Geografia). Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2006.

_____. Espaço urbano: memória social e patrimônio cultural. **Terra plural**, v. 3, n. 2, 2009. p. 323-334. Disponível em <http://www.revistas2.uepg.br/index.php/tp/article/view/1193>. Acesso em: 08 jan. 2018.

_____. Ferrovia: Patrimônio Cultural do Brasil. **Revista Geografia e Pesquisa**. Ourinhos, v. 10, n. 1, 2016, pp. 52-58.

MOREIRA, Millyane Magna Moura. **Os nomes do “lado de baixo da linha do trem”**: Uma análise toponímica do Jardim Lapena, Vila Nair e Vila União, em São Miguel Paulista, São Paulo/SP, 2015, 242 f. Dissertação (Mestrado em Filologia e Língua Portuguesa). Universidade de São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo, 2015.

MOSCOVICI, S. **Representações sociais**: investigações em psicologia social. 10 ed. Petrópolis: Vozes, 2013.

MÜLLER, Christine. Vilas ferroviárias – século XX: patrimônio ferroviário. In: XXIII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – ANPUH. **Anais...** Londrina, 2005. Disponível em < <http://anais.anpuh.org/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S23.1154.pdf>>. Acesso em: 30 mai. 2016.

NAKANO, Silvia Tieko (Org.). **Arapoti**: Registro Histórico. Arapoti: Editora Aquarela, 1995.

NETREBKA RAMOS, Eliane; JOHANSEN, Elizabeth. A estação ferroviária de Wenceslau Braz: um estudo sobre o direito à memória. **Ateliê de História**, v. 2, nº 1, 2014. p. 23-38. Disponível em <http://www.revistas2.uepg.br/index.php/ahu/article/view/6525/4386>. Acesso em 20 mai. 2017.

_____. As Territorialidades e a Memória Ferroviária de Wenceslau Braz (PR): Uma Leitura Sobre as Possibilidades de Análise dos Discursos dos Espaços Virtuais. In: IV SEMINÁRIO NACIONAL SOBRE MÚLTIPLAS TERRITORIALIDADES E IV SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE MICROTERRITORIALIDADES NAS CIDADES: Visibilidades, escalas geográficas e desafios metodológicos. 2016. Ponta Grossa. **Anais...** Ponta Grossa: UEPG, 2016, v. 1, n. 1, p. 711-724.

_____; JOHANSEN, Elizabeth; ROSAS, Celbo A. F. O “abandono” dos trabalhadores (ex) ferroviários no ramal do Paranapanema (PR): reflexões e representações sobre o patrimônio cultural intangível da ferrovia. **Ateliê de História**, v. 5, n. 1. 2017, pp. 35-46. Disponível em < <http://www.revistas2.uepg.br/index.php/ahu/article/view/9902/6394>>. Acesso em: 11 fev. 2018.

NORA, P. Os lugares de Memória, uma outra história. **Proj. História** 10. São Paulo, v. 10, dez. 1993. Disponível em < <http://www.pucsp.br/projetohistoria/downloads/revista/PHistoria10.pdf>>. Acesso em: 20 fev. 2014.

PARANÁ. **Bens tombados do Estado do Paraná**. Disponível em < Secretaria de Estado da Cultura. Bens tombados em Jaguariaíva.>. Acesso em: 11 mar. 2018.

_____. **Estação Ferroviária de Jaguariaíva**. Histórico. Disponível em www.patrimoniocultural.pr.gov.br. Acesso em: 13 ago. 2017.

_____. IPARDES. **Caderno estatístico dos municípios do Paraná**. Municípios. Disponível em < http://www.ipardes.gov.br/index.php?pg_conteudo=1&cod_conteudo=30>. Acesso em: 11 mar. 2018.

_____. **Secretaria de Estado da Cultura**. Coordenação do Patrimônio Cultural. Disponível em <<http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/modules/conteudo/municipio.php>>. Acesso em: 15 jun. 2017.

PAULINO, Eliane Tomiasi. Abordagens teórico-metodológicas em Geografia Agrária: problematizações necessárias. In: ROSAS, Celso A. R. Fonseca Rosas (Org.). **Perspectivas da Geografia Agrária no Paraná**. Ponta Grossa: Estúdio Texto, 2015. p. 61-84.

PEREIRA, Sirineu Mota. **Bruacas e bugigangas**: as origens da colonização de Santana do Itararé e região. Itapetininga: Gráfica Regional, 2012.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. **Estudos Históricos**, v. 8, nº 16, p. 279-290, 1995.

PETUBA, Rosângela M. Silva. **Na trama dos trilhos**: cidade, ferrovia e trabalho. Ponta Grossa – PR. (1955-1997). 2011, 283 f. Tese (Doutorado em História Cultural). Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2011.

_____. Ser trabalhador ferroviário na cidade de Ponta Grossa: escutando outras falas, desvendando outras memórias (1940-2000). **Fênix: Revista de História e Estudos Culturais**, vol. 2, n. 2, abril/ maio/ junho, p. 1-14, 2005.

POLLAK, Michael. Memória, Esquecimento, Silêncio. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989. p. 3-15.

_____. Memória e Identidade Social. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992. p. 200-212;

PREFEITURA Municipal de Arapoti. Disponível em <<http://www.arapoti.pr.gov.br/index.php?link=cultura>>. Acesso em 19 jun. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JAGUARIAÍVA. Obra de revitalização da Praça Getúlio Vargas está em andamento. Disponível em <<http://www.jaguariaiva.pr.gov.br/index.php/secretarias-e-orgaos/infra-estrutura-e-hab/3970-obra-de-revitalizacao-da-praca-getulio-vargas-esta-em-andamento>>. Acesso em: 11 mar. 2018.

_____. **Dados históricos de Jaguariaíva**. Disponível em <<http://www.jaguariaiva.pr.gov.br/index.php/secretarias-e-orgaos/industria-com-e-turismo/turismo/hiistoria>>. Acesso em: 29 jan. 2018.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário**: a memória ferroviária como instrumento de preservação. 2014, 177 f. Dissertação (Mestrado

Profissional) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014.

RAFFESTIN, Claude. A produção das estruturas territoriais e sua representação. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério (Orgs.). **Territórios e territorialidades**: teorias, processos e conflitos. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2009. p. 17-37.

_____. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Editora Ática. 1993.

ROCHA, Ana Rita Pinto; MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. A dialética entre o global e local: um olhar sobre o turismo e o patrimônio cultural. **Terr@Plural**, Ponta Grossa, 2 (1): 145-154, jan./jun., 2008.

ROSAS, Celbo A. Ramos da Fonseca. **A cafeicultura no contexto da agropecuária no extremo noroeste paulista**. 2002, 220 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2002.

_____. **A (des)construção da dicotomia rural-urbano no extremo noroeste paulista**. Uberlândia, 2010. 246 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia. Programa de Pós Graduação em Geografia, Uberlândia, 2010.

_____. As interfaces da relação campo-cidade: notas para debate. In _____ (Org.). **Perspectivas da Geografia Agrária no Paraná: abordagens e enfoques metodológicos**. Ponta Grossa: Estudio Texto, 2015. p. 119-138.

RUMO. **Marcos históricos**. Disponível em < <http://ri.rumolog.com/ptb/historico>>. Acesso em 05 jun. 2017.

_____. **Solicitações de informações de faixa de domínio**. Disponível em < http://pt.rumolog.com/conteudo_pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=60835>. Acesso em 20 nov. 2017.

SACK, Robert David. O significado de territorialidade. In: DIAS, Leila Christina Dias; FERRARI, Maristela. (Orgs.). **Territorialidades humanas e redes sociais**. Florianópolis: Insular, 2011. p. 63-89.

SANTOS, Athayde Ferreira dos. [Entrevista]. **Entrevista concedida a Eliane Netebka Ramos** na cidade de Wenceslau Braz (PR), em 08 mar. 2014.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**: da crítica da Geografia a uma Geografia crítica. 6ª ed. São Paulo: Edusp, 2004.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 4ª Ed. São Paulo: Edusp, 2006.

_____. **Metamorfoses do Espaço Habitado.** São Paulo: Edusp, 2014.

SAQUET, Marcos Aurelio. Campo-território: considerações teórico-metodológicas. **Revista de Geografia Agrária**, v. 1, n. 1, fev. 2006, pp. 60-81.

_____. Por uma abordagem territorial. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério (Orgs.). **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos.** 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2009. p. 73-95.

_____. Por uma abordagem territorial: continuando a reflexão. In: _____. **Estudos territoriais na ciência geográfica.** São Paulo: Outras Expressões, 2013. p. 47-74.

SÉRGIO, Cléber. O histórico do desmonte das ferrovias no Brasil. **Jornal GGN.** Publicado em 11 jun. 2012. Disponível em < <https://jornalggn.com.br/blog/luisnassif/o-historico-do-desmonte-das-ferrovias-no-brasil>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

SERPA, Angelo. Por uma geografia das representações sociais. **OLAM – Ciência e Tecnologia.** Rio Claro/SP, vol. 5, nº 1, maio, p. 220-232, 2005.

SILVEIRA, Airton D.; SLHESSARENKO, Michelli. **Aumento da participação do transporte ferroviário na logística.** In: CONVIBRA 2015, 2015. p. 1-17. Disponível em < http://www.convibra.org/upload/paper/2015/36/2015_36_11600.pdf>. Acesso em 30 ago. 2017.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil.** 2003, 454 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.

SILVÉRIO, Herbert Alves et. al. “Ferrovia dos desmaios”: Memória histórica, tombamento e atuais discussões acerca da Estação Ferroviária de Jacarezinho (PR). In: XI CONGRESSO DE EDUCAÇÃO DO NORTE PIONEIRO JACAREZINHO. **Anais...** UENP – Universidade Estadual do Norte do Paraná – Centro de Ciências Humanas e da Educação e Centro de Letras, Comunicação e Artes 2011. Jacarezinho, 2011. INSS – 18083579. p. 17-27.

SOUZA, Marcelo Lopes de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia, conceito e temas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, p.77-116.

_____. “Território” da divergência (e da confusão): em torno das imprecisas fronteiras de um conceito fundamental. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério (Orgs.). **Territórios e territorialidades**: teorias, processos e conflitos. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2009. p. 57-73.

STAMPA, Inez. **Nos trilhos da privatização**: ferrovias e ferroviários do Rio de Janeiro em questão. São Paulo: Annablume, 2011.

TRINDADE, José Pedro (Org.). **Álbum do Paraná** – Acervo da Família de José Medeiros de Mello. Curitiba: s/e, 1927.

VENCOVSKY, Vitor Pires. **Sistema ferroviário e o uso do território brasileiro**: uma análise do movimento de produtos agrícolas. 2006, 167 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.

VIAÇÃO FERROVIÁRIA CENTRO-OESTE BRASIL. **Guia Geral das Estradas de Ferro-1960**. Disponível em < <http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-sul-RVPSC/linha-Paranapanema.shtml>>.

WACHOWICZ, Ruy Christovam. **Norte Velho, Norte Pioneiro**. Curitiba: Gráfica Vicentina, 1987.

WARNIER, Jean-Pierre. **A mundialização da cultura**. Tradução de Viviane Ribeiro. Bauru: EDUSC, 2000.

ZAMBELLO, Marco Henrique. A memória ferroviária: luta e identidade operárias. In: XXXIII ENCONTRO CERU. **Anais...** Outubro, 2009. Disponível em < www.fflch.usp.br/ceru/anais/anais2008_2_ceru04.pdf. Acesso em: 15 dez. 2015.

ZORZO, Francisco A. A engenharia e a importação da tecnologia dos transportes ferroviários na Bahia durante a segunda metade do século XIX: estudando o caso do primeiro empreendimento ferroviário baiano. **Sitientibus**, Feira de Santana, n. 28, p. 109-120, jan. jun. 2003. Disponível em < http://www2.uefs.br/sitientibus/pdf/28/a_engenharia_e_a_importacao_da_tecnologia.pdf>. Acesso em: 01 mar. 2018.

APÊNDICE


ESTRUTURA DO ROTEIRO DE ENTREVISTAS ACADÊMICA ELIANE NETREBKA RAMOS PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – GESTÃO DE TERRITÓRIO UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA – PR	
1. IDENTIFICAÇÃO	DATA:
Nome completo:	
Idade	
Profissão	
Naturalidade:	
Endereço:	
2. INFORMAÇÕES ESPECÍFICAS À PESQUISA:	
Em relação sua proximidade aos espaços da ferrovia, trata-se de:	
<input type="checkbox"/> moradia <input type="checkbox"/> trabalho <input type="checkbox"/> casa de parentes e amigos	
Em caso de resposta “moradia”, há quanto tempo reside próximo à ferrovia?	
Em caso de resposta “trabalho”, há quanto tempo trabalha próximo à ferrovia?	
Em caso de resposta “casa de parentes”, há quanto tempo frequenta lugares próximos à ferrovia?	
Tem alguma ligação ao trabalho ferroviário?	
<input type="checkbox"/> sim, sou filha(o), neta(o), irmã(o) ou outro parentesco de trabalhadores ferroviários <input type="checkbox"/> de certa forma, cresci ou morei próximo aos lugares da ferrovia <input type="checkbox"/> não, não tenho nenhuma identificação com o trabalho ou lugares da ferrovia.	
Existe alguma outra condição não especificada na questão acima? Qual?	
<hr/> <hr/> <hr/>	

Caso você tenha tido alguma relação de infância com os lugares da ferrovia ou com o trabalho ferroviário, quais suas principais memórias sobre esse período da sua vida?

Aponte, por gentileza, alguns benefícios da presença da ferrovia em sua cidade:

Aponte, por gentileza, alguns problemas relacionados à presença da ferrovia em sua cidade:

ANEXOS



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
SETOR DE CIÊNCIAS HUMANAS LETRAS E ARTES
DEHIS - Licenciatura em História
Modalidade a Distância - UAB

TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA USO DE IMAGEM

Eu, ATAHYD GENIVALDO DOS SANTOS JUNIOR, brasileiro, casado, portador (a) da Cédula de Identidade RG nº 1203899-2, inscrito (a) no CPF/MF sob o nº 286307859-34, residente na Rua Av. Getúlio Vargas nº 358, (cidade/estado) Wenceslau Braz - Pr., AUTORIZO, sem qualquer ônus e em caráter definitivo, o uso de minha imagem, constante em entrevista produzida por Eliane Netrebka Ramos, material cuja finalidade é a redação de Trabalho de Conclusão do Curso de Licenciatura em História, realizado junto à Universidade Estadual de Ponta Grossa, do qual também poderá decorrer a sua publicação, na forma de artigo, ou outra similar.

Por esta ser a expressão da minha vontade, declaro que autorizo o uso acima descrito, sem que nada haja a ser reclamado a título de direitos associados à imagem ora autorizada ou a qualquer outro, assinando a presente autorização em 02 (duas) vias de igual teor e forma.

Local e data: Wenceslau Braz - Pr. 14/04/2014

Assinatura: [Handwritten Signature]

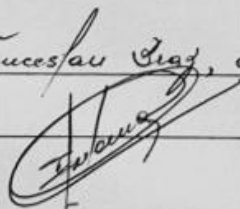
TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA USO DE IMAGEM

Eu, Luiz Alberto Antonio, brasileiro, casado, portador (a) da Cédula de Identidade RG nº 4.063.466-5, inscrito (a) no CPF/MF sob o nº 608.396.199-87, residente na Rua Siqueira Campos nº 41, (cidade/estado) Sto. Inácio, Paraná, AUTORIZO, sem qualquer ônus e em caráter definitivo, o uso de minha imagem, constante em entrevista produzida por Eliane Netrebka Ramos, material cuja finalidade é a redação de Trabalho de Conclusão do Curso de Licenciatura em História, realizado junto à Universidade Estadual de Ponta Grossa, do qual também poderá decorrer a sua publicação, na forma de artigo, ou outra similar.

Por esta ser a expressão da minha vontade, declaro que autorizo o uso acima descrito, sem que nada haja a ser reclamado a título de direitos associados à imagem ora autorizada ou a qualquer outro, assinando a presente autorização em 02 (duas) vias de igual teor e forma.

Local e data: Sto. Inácio, 02 de Abril de 2014.

Assinatura: _____



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – GESTÃO DO TERRITÓRIO

CESSÃO GRATUÍTA DE DIREITOS DE DEPOIMENTO ORAL **

Eu, Rafael Gustavo Pomim Lopes, brasileiro, solteiro, portador da Cédula de Identidade RG nº 8.073.817-39, inscrito no CPF sob o nº 064.894.779-39, residente à Rua Eduardo Xavier da Silva nº 426 no município de Jaguariaíva (PR), AUTORIZO, sem qualquer ônus e em caráter definitivo, o uso de minha imagem, constante em entrevista produzida por ELIANE NETREBKA RAMOS, RG Nº 4 586 450-2, CPF nº 648 911 519-00, material cuja finalidade é a redação da Dissertação do curso de Mestrado em Geografia – Gestão do Território, realizado junto à Universidade Estadual de Ponta Grossa, do qual também poderá decorrer a sua publicação, na forma de artigo, ou outra similar.

Por ser essa a expressão de minha vontade, declaro, sem quaisquer restrições quanto aos seus efeitos patrimoniais e financeiros, a plena propriedade e os direitos autorais do depoimento de caráter histórico e documental prestado.

A pesquisadora acima citada fica conseqüentemente autorizada a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, no todo ou em parte, editado ou não, bem como permitir a terceiros o acesso ao mesmo para fins idênticos, com a única ressalva de garantia da integridade de seu conteúdo e identificação de fonte e autor.

Local e Data: Jaguariaíva, 02 de maio de 2018.



(assinatura do entrevistado/depoente)

(Adaptado do CEDIC-Centro de Documentação e Informação Científica "Professor Casemiro dos Reis Filho" - PUC/SP)